

Vitoria, 30 de Janeiro de 2019.

Autor: Romeu Rodrigues, MSc.

Promotor: FINDES – COINFRA

Assunto: **PRIVATIZAÇÃO E DELEGAÇÃO DE AUTORIDADE PARA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA**

Sumário: Esta nota examina a experiência de delegação de poderes da União para administração do Porto de Itajaí, um caso de sucesso, e mostra a dificuldade enfrentada pelo Porto de Vitoria, atrelada à administração do Governo Federal. Compara os avanços obtidos com a dragagem concluída no ano passado em relação às regras de entrada e saída de navios, redemonstrando continuar a necessidade de soluções para o setor portuário do Espírito Santo. Finalmente, conclui ser anseio do empresariado a privatização das Companhias Docas brasileiras. Entretanto, face às dificuldades que podem ser enfrentadas para tal, a FINDES não se opõe à delegação da administração de portos a Estados e Municípios, a fim de que esses possam proceder à concessão da exploração de ativos e áreas como os Portos de Vitória, Praia Mole e Barra do Riacho.

Palavras chaves: concessão portuária, delegação de autoridade portuária, Porto de Vitoria.

I – INTRODUÇÃO

O Brasil, apesar de ter enorme costa, sofre há anos para atender à demanda de operações portuárias. Apenas os terminais privativos especializados como os de exportação de minério de ferro ou de importação de carvão e alguns de fertilizante têm alta performance. Em geral, exportadores de granéis agrícolas sofrem com terminais ineficientes, morosos e caros.

A indústria tem dificuldade em ver sua carga contêinerizada entrar e sair do país. Restrições da infraestrutura portuária impedem navios mais produtivos e baratos de operar em muitos portos nacionais. Verbas federais para melhoria dessa infraestrutura são escassas e em geral não têm o fluxo aderente aos cronogramas de investimento. Abaixo, tenta-se mostrar que o caminho é descentralizar a administração dos portos com rapidez, permitindo que administrações regionais ou locais possam gerar retorno para fazer investimentos.

II – A EXPERIÊNCIA DE ITAJAÍ

A história dos portos brasileiros mostra uma tendência a centralização das operações e da administração, como demonstra a criação da Portobrás e o atual controle centralizado dos portos públicos pelo Ministério dos Transportes, agora Ministério da Infraestrutura. São raros os casos de administração descentralizada. Por isso chama a atenção um caso de sucesso de descentralização: o Porto de Itajaí.

Esse porto vem sendo administrado desde 2 de junho de 1995 pelo município, inicialmente através de um convênio de descentralização e, em seguida, por um convênio de delegação que começou a vigorar em 1 de janeiro de 1998. Atualmente o Porto de Itajaí é administrado por uma Superintendência, autarquia criada pelo município e composta por um superintendente e dois diretores.

Segundo a ANTAQ, dos 9.109.129 TEU movimentados no Brasil de janeiro a novembro de 2018, o complexo envolvendo a Portonave em Navegantes, Itapoá e o APM em Itajaí, todos respondendo à mesma Autoridade Portuária, foram responsáveis pela movimentação de 1.590.603 TEU, crescimento de 3% sobre a de 2017. Isso representa 17% da movimentação brasileira e perde apenas para os 33% de Santos.

Embora a profundidade em Itajaí seja de 13,60 m, o comprimento máximo admitido é de 306 m, a boca (largura) de 48,50 m e o porte bruto máximo de 95.000 ton, permitindo assim operações de navios de cerca de 8.500 TEU.

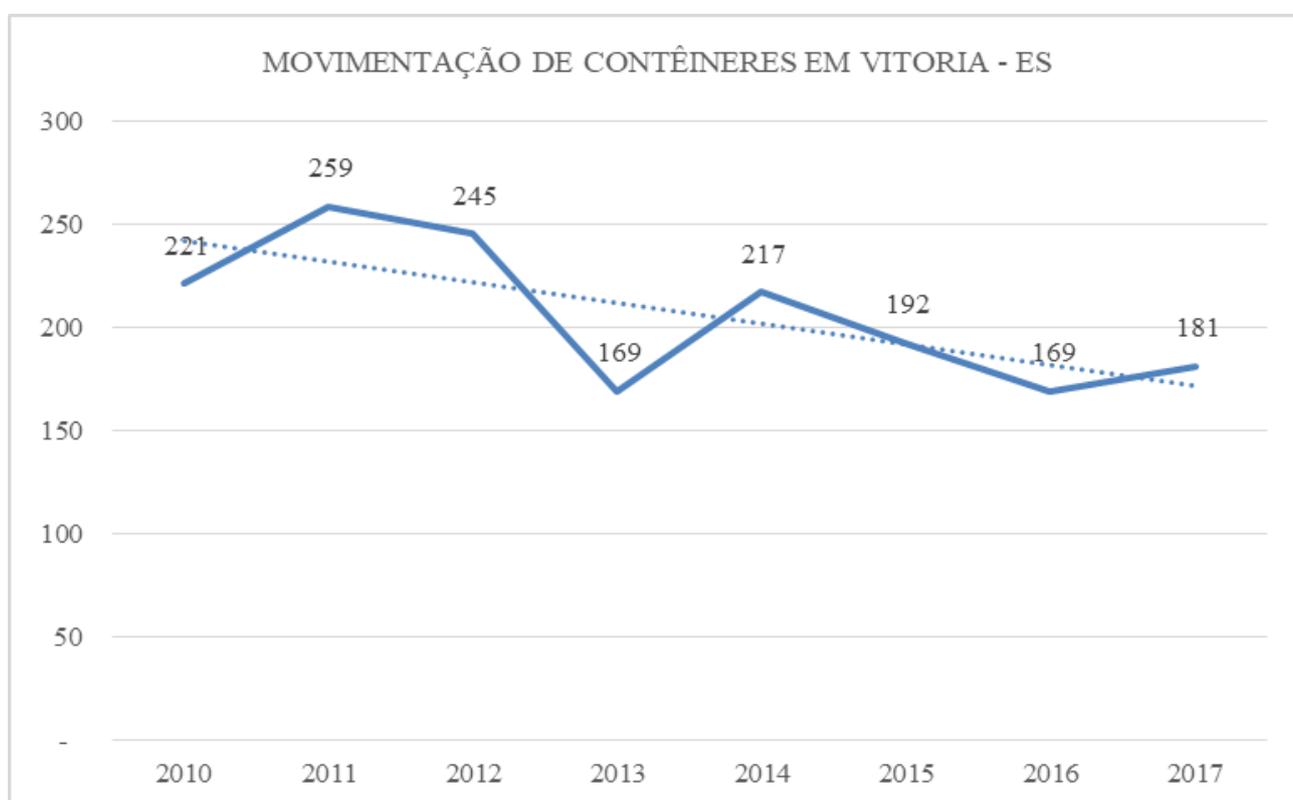
Se não se pode atribuir o sucesso de Itajaí à descentralização, também não se pode menosprezar seu efeito benéfico. Uma administração mais próxima e com conhecimento regional mais aprofundado permite tomada de decisão mais rápida e com mais assertividade. Permite também estruturas menos burocráticas e, portanto, de menor custo.

III – AS OPERAÇÕES EM VITORIA

Em Vitoria, o Porto, como na maioria das capitais costeiras do Brasil, é administrado por uma estatal, a Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, por sua vez subordinada ao Ministério da Infraestrutura em Brasília.

A movimentação de contêineres de 2010 a 2017 no terminal de contêineres do Porto de Vitoria – Terminal de Vila Velha, demonstra uma incômoda curva de decréscimo, como mostra o Gráfico 1. Em 2018, até novembro, a movimentação registrada era de 192.650 TEU. Após vários anos aguardando a conclusão de intermitentes trabalhos de dragagem, as expectativas de se ter um porto com capacidade de receber navios maiores que possam fazer diretamente as rotas internacionais de longo curso se viram frustradas.

Gráfico 1: Movimentação de Contêineres em Vitoria – ES de 2010 a 2017



Como se pode ver da Tabela 1, os avanços nas dimensões permitidas aos navios foram pequenos e, ainda assim, impactados por restrições de marés, horário noturno e outras. Tudo isso leva a perda de competitividade, de vez que os armadores de contêineres têm buscado portos onde possam atracar navios cada dia com maior capacidade. E embora o calado seja muito importante, outras dimensões e minimização de restrições são igualmente necessárias. Com a Companhia Docas administrando o Porto e dependendo de verbas do Governo Federal que costuma disponibilizá-las em fluxo irregular, as obras necessárias se prolongam por anos e em geral não alcançam o resultado desejado.

A CODESA tem também dificuldade em formalizar contratos para exploração, devido à burocracia dos processos que precisam ser aprovados em diversas instâncias como Ministério, Secretarias, Tribunal de Contas

(União, Estados ou Municípios), Ministério Público, Ministério do Meio Ambiente e Agências Ambientais, Agência Reguladora (ANTAQ), etc. Segundo informação da própria CODESA, o ritmo nacional de formalização de contratos de arrendamento de terminais portuários nos últimos 15 anos tem sido de 1 por ano em 37 portos observados.

Tabela 1: Comparação entre as duas últimas NORMAPI do Porto de Vitória

COMPARAÇÃO ENTRE NORMAPI Nº 84 E Nº 51						
Dimensões para navios contêineres de comprimento máximo e restrições para calado máximo (dimensões em metros, exceto porte bruto, em toneladas)						
Infraestrutura	Dimensão	NORMAPI Nº 84 de 28/12/2020	Restrições	NORMAPI Nº 51 de 13/07/2019	Restrições	Diferença
Canal de acesso	Profundidade dragada	14,00	Manobras de entrada na preamar ou na baixamar	12,50	Manobras de entrada na preamar ou na baixamar	1,50
	Porte bruto máximo	55.000	Manobras de saída na preamar	50.000	Manobras de saída na preamar	5.000
	Largura máxima	32,49		32,49		-
	Comprimento máximo	244,99	Proibida manobra noturna de entrada para navio maior que 205,99m e saída de navios maiores que 220,99m	242,99	Proibida manobra noturna de entrada para navio maior que 205,99m e saída de navios maiores que 220,99m	2,00
	Calado máximo	12,50	Proibida manobra noturna de entrada para navio com calado maior que 11,30m e saída maior que 11,45m	10,67	Proibida manobra noturna de entrada para navio com calado maior que 9,60m e saída maior que 9,75m	1,83
Área de manobra	Profundidade dragada	13,00		13,00		-
	Calado máximo de proa para giro	9,40		8,10		1,30
	Calado máximo de popa para giro	12,50		9,90		2,60
Berço 203 (TVV)	Peso bruto máximo permitido	70.000		70.000		-
	Comprimento máximo	244,99		242,99		2,00
	Boca máxima	32,49		32,49		-
	Calado máximo	11,90		11,05		0,85
Berço 204 (TVV)	Peso bruto máximo permitido	70.000		70.000		-
	Comprimento máximo	244,99		242,99		2,00
	Boca máxima	32,49		32,49		-
	Calado máximo	12,50		12,25		0,25

IV – PRIVATIZAÇÃO

Recentemente, o Governo Federal propôs a privatização das companhias DOCAS, dentre elas a CODESA. Segundo PINHEIRO (1999), a privatização de terminais portuários gerou aumentos significativos de investimentos e de produtividade, mas apenas uma pequena parte desta foi transferida aos consumidores. Apenas nos últimos anos, a competição tem sido acirrada pela implantação de novos terminais de contêineres no Porto de Santos e em outros portos do país.

Também são bastante conhecidos os problemas gerados pelas privatizações em bloco concebidas nos gabinetes de Brasília, muitas vezes sem o adequado aprofundamento nas questões regionais ou locais.

A privatização de qualquer companhia DOCAS deverá ser um processo muito complexo, pois sabe-se que há passivos enormes de toda ordem, que dificilmente serão absorvidos pela iniciativa privada. Para citar apenas alguns, tem-se: trabalhadores avulsos, contratos de arrendamentos já existentes, previdência complementar dos portuários, passivos trabalhistas, ambientais e tributários, etc.

Apesar das dificuldades, o empresariado considera que a privatização é sempre o melhor caminho para a melhoria dos serviços e redução de custos, bem como para a viabilização dos investimentos necessários à modernização da infraestrutura. E espera que a União seja rapidamente bem-sucedida em sua tarefa de privatizar a Cia. Docas do Espírito Santo.

V – DELEGAÇÃO

De toda sorte, ainda faz sentido a proposta de delegação de competência do Governo Central a Governos Estaduais ou mesmo a Prefeituras, para que estes possam administrar seus portos, com a obrigação de proceder à concessão dos terminais portuários para que as operações se tornem totalmente privadas.

O processo de delegação é simples, rápido e permite uma fiscalização mais próxima da sociedade e também diálogo mais aberto com os clientes do porto.

VII – CONCLUSÃO

Tendo em vista os avanços conseguidos na experiência do Porto de Itajaí e considerando os gargalos enfrentados pelo Porto de Vitória e a possibilidade de se ter um rápido avanço nas condições operacionais do Porto, conclui-se que a delegação na concessão de terminais portuários Estados e Municípios é um dos caminhos que podem ser seguidos para a modernização dos portos brasileiros. Embora a privatização total das Companhias Docas represente anseio do empresariado brasileiro.

VIII – RECOMENDAÇÕES

Nesse sentido, a Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santos, através de seu Conselho de Infraestrutura – COINFRA – não se opõe à delegação de poderes pela União ao Estado do Espírito Santo para administrar a Cia. Docas do Espírito Santo – CODESA.

Entretanto, espera, de outro lado, que o Governo Federal seja bem-sucedido em sua intenção de privatizar essa companhia em breve prazo.

IX – REFERÊNCIAS

ANTAQ, 2018. Anuário – Movimentação de Contêineres. Disponível em <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>> . Acesso em 14/09/2018.

CODESA, 2018. Resolução N° 84, de 28 de Dezembro de 2018. Disponível em <http://www.codesa.gov.br/scriptcase/file/doc/codesa_arquivos/Resolucao%20n%2084.2018%20%20Normap%201.pdf>. Acesso em 14/01/2019.

CODESA, 2018. Resolução N° 051 de 13 de Julho de 2018. Disponível em <http://www.codesa.gov.br/scriptcase/file/doc/codesa_arquivos/NORMAP%201%20SITE.pdf>. Acesso em 14/01/2019.

PINHEIRO, Armando Castelar. Privatização no Brasil: por que? Até onde? Até quando?. 1999. Disponível em <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/11317>. Acesso em 14/09/2019.

PORTO DE ITAJAÍ, 2019. Perfil do Porto - Histórico. Disponível em <http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Anuario_Estatistico.html>. Acesso em 14/01/2019.

PORTO DE ITAJAÍ, 2019. Estatística de Dezembro de 2018 - Resumo. Disponível em <<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas/199/Estat%C3%ADstica%20de%20Dezembro%20de%202018>>. Acesso em 14/01/2019.