

PORTOS E FRONTEIRAS DO BRASIL:
infraestrutura, logística e competitividade

CORREIO BRAZILIENSE

Brasília, segunda-feira, 6 de julho de 2020 • 7

Riscos à infraestrutura

Falta de foco do governo na definição de regras pode travar ainda mais a logística. Especialistas defendem integração multimodal

» SIMONE KAFRUNI

Como os projetos de infraestrutura implementados desde 2019 são remanescentes da gestão do ex-presidente Michel Temer, o governo carece de política clara para enfrentar o desafio da logística e promover a integração entre os modais de transportes a fim de reduzir custos e garantir competitividade à produção nacional. Ao focar na renovação antecipada das concessões ferroviárias, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, corre o risco de acentuar a concentração do modal nas mãos das poucas concessionárias que operam no país. Outro objetivo do titular da pasta, de acelerar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, sem o necessário debate, também preocupa especialistas em logística, que temem o agravamento de erros históricos no maior terminal da América Latina.

Esses alertas foram destaques durante o *Correio Talks: Portos e fronteiras do Brasil — Infraestrutura, logística e competitividade*, evento que contou com as participações de: Ana Amélia Lemos, ex-senadora da República pelo PP; Jorge Bastos, ex-diretor presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ex-presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL); Renato Casali Pavan, sócio fundador e presidente da Macrologística; Aureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo, engenheiro doutor e diretor da Faculdade de Engenharia da Universidade Santa Cecília (Unisantia); Elena Landau, economista, advogada, sócia do escritório Sergio Bermudes Advogados e presidente do Conselho Acadêmico do Livres; Jairo Misson Cordeiro, secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União (TCU); e José Tavares de Araújo Jr., diretor do Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento (Cindes).

Para Ana Amélia Lemos, o desafio da logística do país é político. “O presidente precisa assumir a liderança, promover reformas, dar confiança ao investidor e garantir estabilidade”, afirma. Com o capital político dos 57 milhões de votos que recebeu, segundo ela, havia a expectativa de que Jair Bolsonaro assumisse esse papel, o que não ocorreu. “A infraestrutura é tema relevante para o país. O Brasil está com a faca e o queijo na mão para iniciar o processo de concessão. O ministro Tarcísio é elogiado pelo empenho em finalizar obras, mas é preciso mais”, diz. “Precisamos de um olhar pragmático, sensato e claro sobre privatização e concessão”, resume.

Menos Estado

Na opinião de Jairo Misson Cordeiro, para a logística avançar, é preciso fomentar a integração multimodal. “A expansão ferroviária que se está prevendo não pode ficar concentrada em poucas empresas. A modelagem tem de considerar regulação atrativa

para gerar competição”, sustenta. Segundo ele, é dever incentivar a intermodalidade, para que o transportador use hidrovia, ferrovia, rodovia e portos. “A disputa política interfere na infraestrutura. É necessária uma visão mais de Estado e menos de governo.”

No entender de Jorge Bastos, sem metas e prioridades, o país continuará com as mesmas demandas. “O Brasil precisa de um plano nacional de logística (PNL), que seja um guardião, discutido com todos os setores envolvidos na logística, com os estados. Um programa mestre para definir onde estão os gargalos, o que precisa ser atacado primeiro, quais as premissas primordiais”, destaca.

Pressa

A cada crise econômica, volta-se a afirmar que a infraestrutura salvará o Brasil, segundo Elena Landau. “Pouca atenção dá-se ao setor quando não há crise. Os investimentos em infraestrutura são de longo prazo e só serão feitos com reforma tributária e outras tantas”, ressalta. Para a especialista, falta coordenação política. “Precisamos de um governo que se fale e que fale com o investidor privado. Hoje, não temos isso. Há um governo descoordenado, o Ministério da Economia diz uma coisa, o da Infraestrutura faz outra. O presidente está preocupado com sua sobrevivência política”, critica.

Aureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo, da Unisantia, chama a atenção para a pressa com que o Ministério da Infraestrutura quer aprovar o PDZ do Porto de Santos. “É hora de corrigir erros do passado, e não de aumentar equívocos. O plano quer colocar armazéns de fertilizantes perto da área mais habitada de Santos. Isso é uma medida discutível.”

Na segunda-feira passada, o ministro Freitas assinou a redefinição da poligonal do Porto de Santos, medida que define os limites jurisdicionais do porto organizado. Isso abre caminho para a aprovação do novo PDZ, que prevê o arrendamento de áreas então fora da jurisdição da Autoridade Portuária. O MInfra tem pressa porque iniciou os estudos de privatização do porto.

O diretor do Cindes, José Tavares de Araújo Júnior, assinala que o que torna um porto eficiente é a governança, e não ser público ou privado. A deficiência no caso brasileiro, segundo ele, é a centralização da administração dos portos. “Isso pode ser resolvido facilmente: evitar a influência política. Cada vez que ouço notícia sobre o Porto de Santos, fico aflito. Basta tirar os políticos de lá que, em pouco meses, os problemas viram passado”, pontua.

Na opinião de Renato Casali Pavan, da Macrologística, o governo perdeu o foco sobre o que é logística. “Um projeto eficiente deve ter como objetivo reduzir os custos com o transporte de cargas para dar competitividade à produção. No Brasil, o que falta é logística, com ferrovias e portos competitivos”, resume.



Imune à pandemia

Movimentação dos portos cresce em 2020, apesar da crise do novo coronavírus

MOVIMENTAÇÃO

Variação de janeiro a abril de 2020 em relação a igual período de 2019

Carga	Participação (em %)	Toneladas (em milhões)	Varição (em %)
Total	100	340,5	3,71
Granel sólido	58	197,4	0,01
Granel líquido	25,9	88,3	15,16
Conteinerizada	10,9	37,0	2,76
Carga geral	5,2	17,8	-2,47

Sentido	Toneladas (em milhões)	Embarque	Desembarque
Portuária	340,5	1,82	7,48
Contêineres	37,0	2,35	3,28

Transporte	Toneladas (em milhões)	Varição	Exportação	Importação
Longo curso	235	1,54	1,43	1,99

		Contêiner	Outras cargas
Cabotagem	61	14,51	4,77
		Nacional	Internacional

Vias Interiores	10,5	-15,73	-16,13	-12,06
-----------------	------	--------	--------	--------

Portos	Participação (em %)	Toneladas (em milhões)	Varição (em %)
Privados	65,2	221,9	3,84
Públicos	34,8	118,6	3,47

Maior movimentação	Participação (em %)	Toneladas (em milhões)	Varição (em %)
Ponta da Madeira (MA)	15,2	51,8	10,7
Porto de Santos (AP)	10,4	35,3	6,5
Tebig (RJ)	6,1	20,9	38,6
Tebar (SP)	5,1	17,4	14,9
Paranaaguá (PR)	4,8	16,4	15,4
Terminal de Tubarão (ES)	4,6	15,7	-38,5
Sepetiba (RJ)	3,4	11,6	-25,7
Porto de Suape (PE)	2,5	8,5	23,7
Porto do Açú (RJ)	2,4	8,2	40,8
Rio Grande (RS)	2,2	7,4	0,68
Tpet/Toil Açú (RJ)	2,1	7,0	74,1
Itaqui (MA)	2	6,8	6,16
Madre de Deus (BA)	2	6,6	36,2
Alm/Tamandaré (RJ)	1,6	5,5	14,5
Pecém (CE)	1,6	5,4	-1,4
Vila do Conde (PA)	1,6	5,4	48,9
Alumar (MA)	1,4	4,8	11,6
Santarém (PA)	1,3	4,5	11,9
Ilha Guaíba TIG (RJ)	1,2	4,1	-45
Trombetas (PA)	1,2	4,1	16,4
Sudeste do Brasil (RJ)	1,2	3,9	-2,4
São Francisco do Sul (SC)	1,1	3,8	11,2

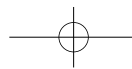
Fonte: Anuário estatístico da Antaq

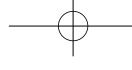


Editoria de arte/C.B/D.A Press

Nadando de braçada

A atividade nos portos brasileiros parece imune à pandemia do novo coronavírus, que provocou o caos na economia global. Não por acaso, os especialistas defendem mais foco nos investimentos para o setor. De janeiro a abril de 2020, houve crescimento de 3,71% na movimentação total, de mais de 340 milhões de toneladas. As principais cargas movimentadas foram de minério, com participação de 31,9% e 108,5 milhões de toneladas. Combustíveis minerais representam 27,2% da movimentação, com 92,8 milhões de toneladas. Sementes, grãos e oleaginosas contribuem para 13,1% da movimentação, com 44,6 milhões de toneladas. Contêineres representam 10%, com 37 milhões de toneladas.





PORTOS E FRONTEIRAS DO BRASIL:
infraestrutura, logística e competitividade

8 • Brasília, segunda-feira, 6 de julho de 2020 • CORREIO BRAZILIENSE

Muitos órgãos são responsáveis pela modelagem das desestatizações, o que torna o processo burocrático e lento, além de gerar insegurança jurídica

Falhas na governança atrapalham privatizações

Carlos Vieira/CB/D.A Press



Precisa privatizar para melhorar a qualidade do serviço e da infraestrutura e não por questão de caixa"

Elena Landau, economista e advogada

A governança na área de privatização piorou com vários órgãos responsáveis pelo processo. A afirmação é de Elena Landau, economista, advogada sócia do escritório Sergio Bermudes Advogados e presidente do Conselho Acadêmico do Livres. "Hoje, para contribuir com a insegurança jurídica, além do manicômio tributário, o país tem uma série de órgãos responsáveis pelas privatizações", diz. A especialista elenca o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o Plano Nacional de Desestatização (PND), a Casa Civil, a Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados e o Banco Nacional

de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

"Isso torna o processo mais lento e mais burocrático", pontua Elena. Ela lembra que, quando trabalhou no BNDES, havia um conflito com o Tribunal de Contas da União (TCU). "A qualidade técnica, hoje, é espetacular, melhorou muito, mas ainda existe hipertrofia do TCU. Os prazos para o edital tornam o processo mais lento. Se a ideia era dar mais segurança, acabou dando poder quase de órgão executivo ao TCU", observa.

A economista alerta que o projeto básico de infraestrutura depende da visão de governo. "Quando o governo quer pedágios baixos, tarifas baixas,

tem que se comprometer em fazer investimentos. O trecho da estrada que liga o Rio a Petrópolis, por exemplo, é um fracasso de desenho de concessão", exemplifica.

Outras questões de segurança jurídica precisam ser melhoradas, além da governança nas privatizações, diz Elena. "As agências reguladoras têm de ser menos políticas. Sem a decisão de escolha de diretores, vários órgãos estão sem composição completa e acabam usando quadros internos. Mas a responsabilidade é do Congresso Nacional de sabatinar os indicados para identificar se têm conhecimento técnico para cumprir as funções", lembra.

Discurso equivocado

Ex-diretora do BNDES, Elena Landau ressalta que a instituição está mudando o foco. "Está se retirando da área de financiamento e recursos creditícios para a área de segurança, seguros e fianças. Segurança jurídica é um mundo. Tem que atacar todos os lados, desde impostos, um TCU menos invasivo, qualidade da agência reguladora, minimizar a dependência do Estado", enumera. A advogada ressalta, ainda, que os projetos do Ministério da Infraestrutura foram herdados do governo de Michel Temer.

"O ministro Tarcísio Freitas conseguiu fazer uma série de concessões que já estavam no PPI,

desde o governo Temer. A privatização volta à agenda no governo Bolsonaro, mas da forma errada. A pior bandeira é dizer que está vendendo porque tem problema fiscal. Precisa privatizar para melhorar a qualidade do serviço e da infraestrutura, e não por questão de caixa. As privatizações só voltam ao debate por conta fiscal. Aí traz a discussão de vender a prata da casa", observa.

Dizer que a infraestrutura vai salvar o Brasil, ficou na moda, segundo ela. "Em toda a crise que a gente tem, fala-se isso e pouca atenção se dá quando não há crise. A infraestrutura não vai salvar o país, porque são investimentos de longo prazo e é preciso reduzir o risco político do Brasil para

atrair recursos", destaca. "É uma grande demanda de mão de obra e melhora a competitividade, com certeza, mas, se não houver reforma tributária e outras tantas, não adianta colocar tudo nas costas da infraestrutura, porque investidor não virá", preconiza.

"Precisamos dar um mínimo de segurança para o investidor. Há um conjunto de reformas que precisam ser feitas para aumentar a competitividade", alerta. Segundo ela, o Ministério de Infraestrutura diz uma coisa e o da Economia, outra. "A infraestrutura é mais estatizante. Tem dificuldade de levar adiante a privatização da Valec e da EPL. O programa Pró-Brasil prevê recursos público. Bem diferente da pasta de Economia."

País precisa investir onde opera bem

Reprodução/CB



Vivemos um momento complicado, um caos que ninguém esperava com essa pandemia. As únicas coisas que funcionam bem são o serviço portuário e as rodovias, que transportam a safra recorde de grãos"

Jorge Bastos, ex-presidente da ANTT e da EPL

O serviço portuário e as rodovias mantiveram as operações, inclusive com crescimento, mesmo diante do caos na economia provocado pela pandemia do novo coronavírus. Por isso, o país precisa de investimentos nesses setores, defende Jorge Bastos, ex-diretor presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ex-presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL). "Vivemos um momento complicado, um caos que ninguém esperava com essa pandemia. As únicas coisas que funcionam bem são o serviço portuário e as rodovias, que transportam a safra recorde de grãos", ressalta.

Como o país não tem caixa para investir nesses setores, o governo tem sinalizado que vai privatizar os portos. "Iniciei pela desestatização do Porto de Vitória e estuda a privatização de Santos, onde há uma demora muito grande na liberação das cargas. É importante ter investimento privado e regras claras para atrair

investidores. Mas é muito fácil falar em privatizar. O que precisamos é de projetos eficientes e segurança", sustenta.

Segundo o especialista, há bons estudos desde o PPI (Programa de Parcerias de Investimentos, criado no governo de Michel Temer). "Os projetos pretendem unir o que antes era separado. Juntar numa única cadeia as ferrovias, os portos, as rodovias, porque a intermodalidade é fundamental", destaca. "Estamos em um caminho proveitoso, mas há muito por fazer", opina.

O ex-presidente da EPL explica que a empresa desenvolve um trabalho de planejamento da cessão portuária junto com o Tribunal de Contas da União (TCU). "O Porto de Rio Grande recebe uma carga muito grande de caminhões, mas precisamos ter uma malha ferroviária. É primordial para garantir eficiência, com custo de logística seja menor", explica. Bastos lembra que qualquer intervenção do governo é muito sensível. "A conclusão da

pavimentação da BR-163, no eixo norte, reduziu o frete em 28%. São ações como essas que têm impacto muito grande na cadeia produtiva. No entanto, o grande problema dos governos é que têm pressa de realizar, e projetos de infraestrutura são de longo prazo", pontua.

Poder regulatório

A vantagem do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, segundo Bastos, é que ele veio do governo anterior e conseguiu manter os projetos. "Ele conseguiu realizar, porque um projeto bom demora quatro, cinco anos. Precisamos desvincular o projeto da parte política. O PNL (Programa Nacional de Logística) existe para dar uma visão macro da infraestrutura. Tem de ser aprovado pelo Congresso como uma carta magna a ser seguida, independentemente do governo que virá", defende.

Bastos alerta que o mais importante para o setor são projetos

bem-elaborados. "Isso é crucial tanto para concessão quanto para a privatização e para as PPPs (parcerias público-privadas). Um projeto precisa ter começo, meio e fim. Uma concessão são 20, 30 anos. Tem que ter parcimônia em fazer os projetos e criar mecanismos que possam corrigi-los e alterá-los ao longo do prazo", assinala.

Sobre as antecipações das renovações dos contratos ferroviários, o ex-presidente da ANTT lembra que a agência foi criada depois das concessões. "Foi difícil fazer a regulação das antecipações. Agora, com a renovação, vai melhorar muito o poder regulatório sobre as concessões", aponta. Segundo ele, os concessionários fizeram milagres. "A infraestrutura ferroviária melhorou bastante, mas não o suficiente para atender à demanda. A reformulação dos contratos, além de antecipar os investimentos, cria mais obrigações e dá mais segurança para os investidores, na medida em que os aportes têm de ser feitos conforme a demanda."

Momento importante para corrigir erros

Maior terminal portuário da América Latina, o Porto de Santos fica na baixada santista, cercado pela Serra do Mar, com 800m de desnível e completamente integrado à cidade de Santos. Não à toa, é um enorme desafio logístico promover a ampliação do acesso ao porto e das retroáreas para armazenagem. Por isso, está em curso o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. Mas, como vem sendo promovido e acelerado pelo Ministério da Infraestrutura, o PDZ corre o risco de endossar equívocos perigosos, alerta Aureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo, engenheiro, doutor e diretor da Faculdade de Engenharia da Unisantia.

Segundo o especialista, o PDZ deveria ser uma oportunidade de corrigir erros do passado. "O que o PDZ quer fazer, neste momento, é colocar armazéns de fertilizantes perto da área mais habitada da cidade. Isso é uma medida discutível. A região, que era de mangue,

de orla de um estuário, foi incorporada ao porto para que fossem construídos armazéns, isso também é outro objeto de questionamento jurídico", defende.

Pela lógica que existe no Porto de Santos, diz Figueiredo, entram do exterior fertilizantes, que vão para lavoura adubar o agronegócio pujante do país, e chega do interior grande quantidade de grãos. "O problema é que o Porto de Santos tem extensa área de contato com o mar, mas a cidade foi espremendo o terminal, restringindo a área de retroporto essencial para ter uma boa operação. Na extremidade, é preciso cruzar uma imensa área urbanizada."

"Cidade e porto são mais do que gêmeos. São siameses e têm uma única coluna vertebral e um sistema de alimentação comum. Não podem brigar um com o outro", alerta. "Quando se está fazendo o PDZ é o momento de corrigir os erros do passado, e não de aumentá-los", diz. Santos

é um porto de multicargas, de produtos classificados, com dois tipos de grãos: os líquidos, que são combustíveis e podem apresentar emissões, emanções de gases, explosivos e manchas órfãs; e sólidos, finos em suspensão, com facilidade de explosão. "Esse tipo de alocação causa diversos transtornos", explica.

Perigos à vista

A característica do porto é um desafio para a tecnologia, pontua Figueiredo. "Precisamos de equipamentos para buscar soluções. A lógica da prevenção é fugir dos riscos ou controlá-los", ressalta. Ele alerta que, de um lado da rua, há casas, universidades e hospital e, do outro, o porto. "Desce 1 milhão de pessoas por ano, na temporada de verão, dos navios. É uma questão de bom senso discutir isso. É uma coisa tosca o minimal de fertilizantes ficar ali. Não há o menor conforto para os

turistas. É um desafio para a engenharia", reforça.

Para reiterar a necessidade de maior discussão antes da implementação do PDZ, às pressas, como quer o MInfra, Figueiredo recorda a série de incêndios que ocorreram nos armazéns em 2013, 2014 e, o maior deles, em 2015. "O que se busca é um meio ambiente sustentável, seguro, hígido, legal. Todo mundo quer o melhor", pondera.

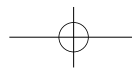
A localização do porto é um desafio por si só, diz o especialista. "Há 150 anos, quando foram implantadas as ferrovias, quem as construiu teve um olhar de futuro, para além de 100 anos. É a visão que precisamos adotar agora", argumenta. No auge da safra, 15 mil caminhões chegam a Santos por dia, enquanto as ferrovias transportam menos de um terço da capacidade nominal. "Nós temos um estudo para transportar cargas para o porto por hidrovia e dutovia", acrescenta.

Reprodução/CB



O que se busca é um meio ambiente sustentável, seguro, hígido, legal. É preciso muito bom senso"

Aureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo, engenheiro, doutor e diretor da Faculdade de Engenharia da Universidade Santa Cecília



Modernização do processo aduaneiro e competitividade nacional

Despachantes aduaneiros são a ponte para facilitação do comércio exterior

Arquivo Feaduaneiros



O que você precisa saber sobre o despachante aduaneiro?

Os despachantes aduaneiros exercem atividades eminentemente de interesse público, conforme já reconhecido pela literatura existente sobre a profissão e pelas autoridades aduaneiras nacionais e internacionais. Esses profissionais mantêm vínculo operacional diário e intenso com os órgãos públicos que controlam os sistemas de aduanas, com performance pari passu. Para atuarem, é preciso inscrição prévia em registros próprios das Superintendências Regionais da Secretaria da Receita Federal, após a comprovação de exame e uma série de requisitos, além da permanência como ajudante de despachante aduaneiro por, pelo menos, dois anos.

A principal função do despachante é a formulação da chamada Declaração Aduaneira — cujo conceito moderno foi delimitado pela Convenção de Kyoto, das Nações Unidas e absorvido pelas principais legislações aduaneiras do mundo.

Assim, o despacho aduaneiro é um procedimento fiscal regrado e regido por normas do Direito Tributário e, conseqüentemente, ligado a outros ramos do direito, em especial o Constitucional, o Administrativo, o Comercial e o Civil, motivo pelo qual o contribuinte (importador e exportador) está obrigado a cumprir as normas legais.

Dados do setor logístico destacam que mais de 95% do fluxo do comércio exterior brasileiro passam pelas mãos dos despachantes aduaneiros, o que significa influência tanto no Produto Interno Bruto (PIB) quanto na balança comercial, além da segurança sanitária em período de pandemia como a de covid-19. Por isso, a simplificação e a desburocratização de processos para facilitar a operação das empresas no comércio internacional têm tomado o protagonismo nas discussões para melhoria da competitividade brasileira. Essa evolução decorre, também, da atuação do despachante. A busca pelo profissional tem sido cada vez mais destacada devido ao caráter consultivo da categoria. Com conhecimentos em direito, economia e matemática, o despachante é apontado como figura-chave para o andamento das operações comerciais, especialmente para as pequenas e médias empresas, que são, ainda, mais afetadas pelas complexidades dos procedimentos do mercado externo.

O presidente da Federação de Despachantes Aduaneiros (Feaduaneiros), Nívio Perez, explica que o despachante aduaneiro funciona como o elo entre as diversas áreas, desempenhando atribuições relacionadas a procedimentos administrativos, legais e tributários complexos. "Importadores e exportadores buscam, no serviço aduaneiro, a representação de seus interesses junto aos órgãos públicos vinculados à atividade de controle aduaneiro, os intervenientes governamentais. Pelo conhecimento adquirido, as atividades também alcançam operadores do comércio exterior e logística, incluindo

Reino Unido, Brasil e os portos

Desde a ano passado, por meio do Ministério da Economia, o Brasil tem atuado em parceria com Reino Unido para realização do projeto de modernização portuária de mapeamento nos principais portos do país. O objetivo é revisar os processos com foco na modernização e na harmonização de processos. O projeto começa a ser implementado no segundo semestre deste ano e

deve ser concluído dentro de quatro anos.

Outro projeto do Ministério, articulado pela Secretaria de Comércio Exterior, conta com a participação do InMetro. Em andamento, o projeto está focado em gestão de risco, harmonização e permitirá melhores práticas para diminuir os gargalos do Instituto na importação.

armazéns, transportadores, instituições financeiras, portos e aeroportos", afirma.

DESBUROCRATIZAÇÃO

Entre as saídas para desburocratização do comércio exterior foi a adoção do Portal Único. Em funcionamento desde o ano passado, a plataforma foi desenvolvida a pedido da Secretaria da Receita Federal, para aprimorar o desempenho e aprimoramento da gestão aduaneira no país, facilitando a inclusão de pequenas e médias empresas no comércio exterior, para que importador e exportador apresentem informações e documentos, reduzindo o tempo e os custos para realização das operações.

Neste ano, duas novas soluções foram incluídas no

Portal: o Sistema de Controle de Carga e Trânsito (CCT Importação) e o Sistema Recintos de Movimentação de Cargas, ambos para agilizar e desburocratizar o fluxo de cargas aéreas, otimizando o processo de importação de produtos pelo Brasil. Com a plataforma, a digitalização dos processos eliminou a necessidade do papel no despacho de mercadorias.

O chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária de Santos, Andre Okubo, destaca a implementação da gestão de risco na desburocratização dos processos.

Na Anvisa, está prevista a utilização, em breve, pelo agronegócio do mesmo sistema de verificação de carga usado pela alfândega há quatro anos. O modelo fará uso de câmeras fixas e aparelhos mobile na verificação das mercadorias. Isso agiliza o processo e elimina a necessidade de um servidor do Mapa no local.

Sobre a FEADUANEIROS

A Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros foi criada em 21 de abril de 1953 com o objetivo de congregar e representar a categoria econômica dos Despachantes Aduaneiros em todo o território nacional. Suas atribuições incluem a luta pelos direitos e interesses da categoria, com representatividade para conciliar divergências e conflitos entre os sindicatos filiados, bem como promover a solidariedade e a união de toda a classe profissional; defender os princípios de liberdade para o exercício da profissão, a lealdade na concorrência e a ética no desempenho da atividade profissional.

A Feaduaneiros conta com treze sindicatos filiados, a Confederação Nacional do Comércio e treze Sindicatos de Despachantes Aduaneiros que representam a categoria nos estados: Paraná e Santa Catarina, Amazonas, Goiânia e Distrito Federal, Pará, Minas Gerais, Pernambuco, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Ceará, Santos e São Paulo.

Fique por dentro da atuação da FEADUANEIROS:

DU-IMP

✓ A Declaração Única de Importação requer a participação ativa dos despachantes aduaneiros, como facilitadores, mentores ou multiplicadores no grupo de desenvolvimento. Para habilitação de treinamentos da categoria aduaneira, dada a importância do programa, a Federação segue os moldes que foram aplicados na época da implantação do DUE.

OEA

✓ Os despachantes aduaneiros com certificação junto à Organização dos Estados Americanos (OEA) estão atuantes nos grupos de trabalho. A partir das sugestões, têm sido discutidas mudanças, bem como melhoria dos procedimentos.

Confac

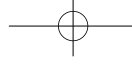
✓ A Federação está atuando em parceria com o Comitê Nacional de Facilitação de Comércio para aprimorar as tratativas com o governo relativas à redução dos custos de cumprimento com procedimentos e exigências incidentes sobre exportações e importações.

Pucomex

✓ Desburocratização do comércio exterior brasileiro no âmbito do Acordo de Facilitação do comércio exterior brasileiro.

CAMEX

✓ A Federação tem participado e colaborado com o Comitê, com sugestões e medidas destinadas à simplificação e à racionalização de procedimentos de comércio exterior, principalmente no momento de reformulações técnicas e operacionais objetivadas da atual política governamental.



PORTOS E FRONTEIRAS DO BRASIL:
infraestrutura, logística e competitividade

10 • Brasília, segunda-feira, 6 de julho de 2020 • CORREIO BRAZILIENSE

Menos burocracia, mais integração

Lei precisa ser simples para que a intermodalidade se torne uma realidade, com foco maior na carga

Para o país ganhar competitividade logística, é preciso fomentar a integração multimodal. Contudo, para tanto, é necessário reduzir a burocracia enfrentada pelo transportador. Para uma empresa de transporte utilizar hidrovias, ferrovias e rodovias, até chegar aos portos, passa pelos fiscos estaduais, e cada um tem seu sistema. “Não há integração entre os órgãos e entes estaduais”, revela Jairo Misson Cordeiro, secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União (TCU).

“Nas auditorias, percebemos que há o sistema Porto sem papel, mas o transportador tem de preencher os documentos da Receita Federal, da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Isso cria um emaranhado de papel, que o empresário é obrigado a guardar por cinco anos. A legislação precisa ser simplificada para que a integração, de fato, ocorra. O foco tem de ser na carga e não nos procedimentos burocráticos”, sustenta.

Além da desburocratização, Cordeiro defende que o Plano Nacional de Logística (PNL) deveria condensar tudo e colocar as diretrizes para serem alocados os investimentos em corredores logísticos. “Há disputas políticas interferindo na infraestrutura. O país precisa de uma visão mais de Estado e menos de governo para destravar os problemas de logística”, considera.

No transporte ferroviário, o secretário do TCU diz que a expansão que o Ministério da Infraestrutura está prevendo concentra o setor em poucas empresas, justamente as concessionárias que já operam no país, pois a proposta é de renovação das concessões existentes. “A modelagem tem que considerar uma regulação atrativa para gerar competição. Ao estimular a concorrência entre

Reprodução/CB



O movimento de privatização é irreversível. O Estado deve se concentrar em outros temas, como a visão estratégica e o planejamento do setor, não a gestão

Jairo Misson Cordeiro, secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU

os modais rodoviário e ferroviário, há espaço para baixar as tarifas”, afirma.

Interferências

Cordeiro compara os modelos brasileiro e norte-americano. “As concessionárias vão abandonando trechos que não são viáveis economicamente. Deveríamos ter exploradoras independentes para operar esses trechos, como ocorre nos Estados Unidos.” Mas, no Brasil, há resquícios de legislação, com condicionantes para as empresas operarem ferrovias,

que acabam promovendo a concentração no setor.

O TCU trabalha com controle externo, alerta Cordeiro. “São operações complexas. Porto não é só um entreposto. Tem que ser analisado dentro de um sistema logístico. É preciso dragagem dos canais de acesso para termos navios compatíveis, acessos terrestres bem dimensionados, as próprias interferências que o volume de tráfego gera nas cidades devem ser consideradas”, enumera. Os gestores também precisam de qualificação para andamento às demandas, diz.

Outro entrave para o desenvolvimento portuário, segundo Cordeiro, é a praticagem obrigatória, o que tira competitividade dos terminais arrendados, que utilizam trabalhadores indicados pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Isso não ocorre com os Terminais de Uso Privativos (TUPs). “Os arrendatários têm muitas amarras. O procedimento licitatório ainda é engessado, o gestor público tem poucas ferramentas. Além disso, os gestores indicados para administração portuária não têm a qualificação necessária”, elenca.

Enquanto os portos públicos ficaram saturados, os TUPs modernizaram-se e, agora, podem comercializar qualquer tipo de carga (antes, apenas carga própria). Não por acaso, hoje movimentam dois terços do volume nos portos. “O movimento de privatização é irreversível. O Estado deve se concentrar em outros temas, como a visão estratégica e o planejamento do setor, não a gestão”, argumenta.

Reprodução/CB



Renato Pavan, da Macrologística: em busca de sistemas de menor custo

Meta deve ser de redução de custos

A redução de custos deve ser a meta dos projetos logísticos. Renato Casali Pavan, sócio fundador e presidente da Macrologística, justifica a opinião, ao remeter-se ao termo, que vem do grego *logistikós*, e significa, literalmente, redução de custo. “Um projeto de logística nacional deve integrar física e economicamente os estados e as regiões do país, identificando sistemas de menor custo, voltados para o mercado interno e externo, formados pela infraestrutura de transporte de cargas”, explica.

A Macrologística realiza vários estudos para identificar gargalos a serem resolvidos. “Em relação ao Arco Norte, os mais importantes são rodo-hidro-ferroviários. Um deles é a Ferrogrão (ferrovia que liga Sinop, no Mato Grosso, aos terminais hidrovários privados em Miritituba, no Pará, e que deve ser concessionada)”, ressalta. Outro entrave, segundo Pavan, é a Ferrovia Paraense. “O Pará possui uma província mineral das maiores em todo o mundo e uma das regiões do agronegócio brasileiro que mais se diversificam e crescem. O que falta é logística, com ferrovia e porto competitivos”, destaca.

De acordo com o presidente da Macrologística, é altamente viável o transporte de 180 milhões

de toneladas por ano na região, sendo 150 milhões de minérios e 30 milhões de grãos, fertilizantes, carga geral. “O valor econômico é da ordem de US\$ 18 bilhões por ano, gerando emprego e renda”, diz. A utilização do Porto de Vila do Conde (PA) proporciona diminuição de custo de US\$ 15 por tonelada, aponta o especialista.

Racionalidade

Hoje, todos os portos estão em via de saturação, no entender de Pavan. “Como o Brasil cresce a 0,5%, atende. Mas, se o país voltar a crescer 3% ao ano, vai ser difícil promover os meios de transporte. Não pode ser rodoviário pelo rodoviário, tem de ser pelo mais econômico, o mais competitivo. Logística é calcular racionalmente”, reforça.

Atualmente, existem navios que carregam 22 mil TEUs (unidade equivalente a 20 pés da sigla em inglês para Twenty-foot Equivalent Unit), enquanto os portos brasileiros recebem embarcações de 8,5 mil TEUs, observa Pavan. “O Porto de Santos tem área para crescer, mas o problema é o canal de acesso. O Porto Vila do Conde está sendo adequado para 18 metros para receber navios grandes”, diz.

Reprodução/CB



José Tavares, diretor do Cindes: “É preciso tirar os políticos da gestão”

Centralização dos portos é um entrave

A principal deficiência do sistema portuário brasileiro é a centralização da administração dos terminais e o que determina sua eficiência não é ser público ou privado, mas sua governança. A opinião é de José Tavares de Araújo Júnior, diretor do Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento (Cindes). “O sistema centralizado só existe no Brasil. Esse, talvez, seja o grande obstáculo. A gestão de um porto tem de ser regional ou local”, diz.

Segundo o especialista, um estudo do Cindes sobre governança compara a situação dos portos no Brasil com outros do resto do mundo. “Podemos encontrar terminais eficientes e ineficientes de todos os portes: estatais, como o de Roterdã (na Holanda); mistos, como os chineses; e privados, como os americanos”, elenca.

O quadro, contudo, é paradoxal, diz Araújo. “Por um lado, se nós examinarmos os indicadores quantitativos logo após a Lei dos Portos (de 1993) até 2018, o desempenho é extraordinário, sobretudo no boom das commodities. Não houve qualquer ponto de estrangulamento e caminhou à frente. Esse é um aspecto surpreendente”, ressalta.

“Por outro lado, os portos brasileiros estão sempre classificados

como os piores do mundo. Esse paradoxo se deve ao fato de que a modernização tecnológica conseguiu suplantiar os gargalos de infraestrutura”, argumenta. Os usuários considerarem os terminais ruins, segundo ele, tem a ver com o fenômeno que se iniciou em meados de século 19 e seguiu até a metade da década passada: a extorsão dos operadores portuários quando não têm concorrência.

Governança

“Esse problema foi resolvido em diversos países do mundo, da China à Colômbia, passando pelos países europeus. Há um traço comum a todos, que se chama governança dos portos”, esclarece. É preciso tirar os políticos da gestão, porque a origem da extorsão é o acesso, por parte deles, às rendas possíveis derivadas dos portos”, revela.

Segundo o diretor do Cindes, no Ministério da Infraestrutura, que, em tese, “é um dos mais conceituados do atual governo”, as informações foram atualizadas pela última vez em 2015. “Isso é um indicador da nossa calamidade. Quer privatizar, ótimo. Mas para que os portos sejam governados segundo os preceitos atuais”, defende.

Conexão maior entre os Poderes

O Poder Legislativo tem um papel relevante na hora de construir as leis, mas o texto aprovado no Parlamento precisa ser respeitado na hora de o Executivo regulamentar a legislação sob pena de gerar insegurança jurídica. Não faz diferença se o projeto será privatizado ou concedido pelo poder público, a incerteza afasta investidores, sobretudo, em infraestrutura, setor no qual os investimentos são elevadíssimos. Os alertas são da ex-senadora da República pelo Partido Progressista (PP) Ana Amélia Lemos.

“O texto legal tem de ser claro. Uma vírgula, às vezes, muda a interpretação e acaba indo parar no Supremo Tribunal Federal (STF). É a tal insegurança jurídica. Estamos falando da excessiva judicialização da política, que acontece por omissão do próprio Parlamento. Por isso, é preciso cuidado e rigor”, explica. No entanto, ressalta, a execução é feita pelo governo. “Eu fui relatora, no Senado, ao criar, em cidades gêmeas de fronteira, a figura do free shop terrestre. A Receita Federal teve dificuldade para regulamentar por ser algo novo”, conta.

“Agora, fiquei sabendo que o Ministério da Justiça entrou no processo, contra as empresas que investiram e já estavam operando, para dizer que a bebida do free shop precisa de fiscalização do Ministério da Agricultura”, exemplifica. Isso representa uma mudança em relação

Reprodução/CB



Não temos que discutir o tamanho do Estado, mas a eficiência do Estado

Ana Amélia Lemos, ex-senadora

ao que ocorre nos free shops dos aeroportos. “O Executivo alterou a lei que saiu do Congresso. Isso gerou insegurança jurídica”, explica.

Para a ex-senadora, o Parlamento também não pode se limitar à discussão sobre privatização ou estatização. “Não temos que discutir o tamanho do Estado, mas a eficiência do Estado”, sustenta. Segundo ela, as concessões dão mais certo quando são estaduais. “Eu posso dar exemplo do meu estado, o Rio Grande do Sul, onde o Porto Rio Grande é um dos mais eficientes e funciona muito bem,

sendo que 90% são de terminais privados e 10%, públicos”, diz.

Busca pela eficiência

A parte pública do Porto de Rio Grande limita-se às operações Ro-Ro (Roll on/Roll off, quando a carga entra nos navios por meio das próprias rodas). “Máquinas agrícolas e ônibus são o que o Rio Grande do Sul exporta”, explica Ana Amélia. “Existem muitas coisas a serem discutidas. É preciso que se perca um pouco essa resistência. Se a privatização dá problema, é mais cobrada.

Temos que tirar a imagem negativa do país e administrar portos e fronteiras de forma eficiente”, defende, lembrando que, ao indagar a um representante russo sobre a eficiência portuária, ouviu, como resposta, que não é boa e é cara.

Em plena pandemia, afirma Ana Amélia, os 11 terminais privados do Porto de Rio Grande, graneleiros e petroquímicos, bateram recorde de movimentação. A mesma coisa ocorreu na aduana de Uruguaiana, na fronteira com a Argentina, onde há uma gradual normalização do transporte de cargas. “Hoje, são 600 caminhões que passam por dia rumo à Argentina com exportações brasileiras. Outra concessão de que deu certo. A demora é de 15 minutos a 2 horas, com scanners para fazer fiscalização interna dos caminhões, rapidez com despachantes aduaneiros. Depois da concessão, o tempo é muito menor do que há dois anos”, revela.

No entanto, revela a ex-senadora, a BR-290 que chega a Uruguaiana tem apenas 130km duplicados do total de 660. “Isso é para ver o quanto precisamos avançar. A duplicação não é nem concessão, éorçamento da União, quando se poderia aportar recursos privados para concluir logo essa obra”, assinala. O corredor bioceânico, que está avançado na Argentina e no Chile, patina no Brasil, alerta Ana Amélia.

