

## **PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS**

Os portos brasileiros tem importância estratégica para o crescimento da economia do país, na medida que por eles passam cerca de 95% de todo o nosso comércio exterior. Os portos são o verdadeiro elo da cadeia logística internacional, sem o qual o Brasil não teria como comercializar com os países do mundo.

Em 2020 os portos brasileiros movimentaram 638 milhões de toneladas, sendo que 68% , foram de longo curso(internacional) e, 23% de cabotagem(intra portos nacionais).

Quando falamos da importância dos portos, não podemos esquecer-nos de lembrar, que os navios são responsáveis por 75% do transporte mundial de cargas, e que o modal aquaviário responde por 14% da matriz de transporte de carga brasileiro.

Nosso marco regulatório legal define basicamente três modelos de exploração portuária, ou seja: a exploração de instalações portuárias dentro dos portos organizados, por meio de arrendamento, precedido de licitação (modelo landlord port), que é o caso de todos os portos públicos do Brasil, sobretudo após a Lei 8.630/1993, eles foram deixando a operação portuária e transferiram a mesma à iniciativa privada por meio de arrendamento, passando a ocupar somente a função de administração do porto (Autoridade Portuária) e de investimentos em infraestrutura de uso comum. Prevê também a exploração de terminais de uso privado (TUP), fora dos portos organizados, por movimentação de cargas, mediante autorização do Poder Concedente (fully privatized port), sendo o porto de Itapoá, Porto do Açú, e o Terminal de Pecem, exemplos de terminais totalmente privados. A exploração de instalações portuárias dentro dos portos organizados, mediante autorização a operadores portuários pré-qualificados, sem exclusividade sobre o uso das instalações ( tool port).

Entendemos que o ideal para o país, seria manter o atual modelo portuário brasileiro, com caracterização de uso publico, sem retirar do

poder público o comando de uma área estratégica, e conceder a iniciativa privada somente as atividades inerentes a operação portuária, mantendo assim as atribuições de regulação, fomentação, fiscalização e planejamento.

O Landlord port é o modelo adotado na maioria dos países desenvolvidos, como Estados Unidos, Espanha, França, Portugal, Alemanha, China, ou seja, a gestão pública e a operação portuária privada.

Não existe benchmark internacional de concessão à iniciativa privada da gestão dos portos no modelo de landlord. Os portos privados que hoje existem, é no atual modelo de TUP no Brasil.

O modelo que acreditamos ser mais eficiente para os portos públicos é o landlord port, com a concessão ao setor privado somente das atividades de administração do condomínio, conforme já preconiza a Lei 12.815/2013, e não das demais funções, de regulação, fiscalização e planejamento portuário. Entende-se por administração do condomínio a manutenção da dragagem, e manutenção das áreas e serviços comuns.

Hoje os arrendatários, operadores portuários e armadores sofrem com a não contraprestação dos serviços, pelas Autoridades Portuárias, que são cobrados por meio de tarifa portuária. O maior exemplo é a questão da dragagem de manutenção dos canais de acesso, falta de investimento em dragagem de aprofundamento, e outros grandes problemas portuários estruturais.

Mudar empiricamente a forma de exploração comercial dos portos brasileiros, privatizando sua gestão econômica e estratégica de Autoridade Portuária, bem como abandonando o modelo já implantados em todos os países desenvolvidos no mundo (landlord port) é bastante temerária, haja vista que o país que o implantou recentemente, a Austrália, encontra-se revendo o atual modelo.

Diante do que analisamos, conclui-se que o atual modelo de exploração portuária vigente nos país, conduzido de forma profissional, séria e competente, com parcerias de investimentos públicos e privados, será possível inserir o país de forma competitiva no comercio exterior, e

retomar o ritmo de crescimento econômico do Brasil, daí a extrema importância dos portos nacionais nesse processo.

JOÃO BATISTA FURTADO

Ex Presidente do Porto de São Francisco do Sul