



Jéssica Oliveira: Administradoras portuárias retomam autonomia

Em 27 de dezembro de 2018 foi publicada, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a Portaria 574, que versa acerca da descentralização de competências pertinentes à exploração indireta das instalações dos portos organizados e às respectivas administrações portuárias, além de criar o Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap).

Porém, antes de entendermos a importância dessa portaria e suas implicações no setor, necessário apresentar as formas de exploração dos portos.

A Lei dos Portos (Lei 12.815/2013) afirma que a União pode explorar os portos diretamente, podendo ser exercida por delegação aos estados e municípios e, indiretamente, através da autorização, concessão ou arrendamento. No presente caso, a portaria se aplica aos casos de exploração indireta.

Isso ocorre devido à União não ter capacidade estrutural para realizar diretamente a exploração de todos os portos organizados do nosso país, assim, a lei lhe permite a delegação dessa exploração aos demais entes federativos ou a consórcio público.

No que diz respeito à forma de exploração indireta dentro do porto organizado, tem-se a concessão, que é compreendida como uma cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado, além do arrendamento, que é a cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado. Sendo que ambas devem preceder a um processo de licitação, nos ditames da Lei 8.666/1993 e, agora também, da Lei 13.303/2016.

A forma indireta de exploração, que compreende a autorização, caracteriza-se como uma “outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão”.

Em resumo, a legislação apresenta duas formas distintas de exploração dos terminais portuários: a do interior (arrendamento ou concessão) e exterior (autorização) da área do porto organizado. Salienta-se que o terminal privado é gerido pelo próprio setor e que não é objeto da presente portaria em estudo.

Ressalta-se que, em ambas as formas, o Estado a faz através de empresas públicas e sociedades de economia mista, sendo estas as competentes para administrarem os portos.

Segundo a mesma Lei dos Portos, artigo 17, *caput*, a administração dos portos organizados, comumente chamados de públicos, é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado, sendo denominada de autoridade portuária.

Por meio dessa portaria, nota-se o engajamento e comprometimento do governo em garantir a melhoria da eficiência e celeridade nos procedimentos adotados nos portos organizados, através da implementação de novas ferramentas de gestão e supervisão para com as autoridades portuárias.



Isso se vislumbra por meio do artigo 2º da portaria em questão, que traz a previsão de que é possível a delegação para as administrações portuárias, no prazo de três anos, renovável por iguais períodos, das atividades de confecção de edital e procedimento licitatório para arrendamentos das instalações portuárias e a celebração, administração e fiscalização dos respectivos contratos relacionados.

É importante frisar que tais tarefas já foram um dia de competência originária das administradoras portuárias, isto antes da promulgação da Lei 12.815/2013, quando passou a ser de responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do poder concedente, exercido pela União, por intermédio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e suas respectivas secretarias, que possuem previsão legal de delegação às autoridades portuárias, por meio da Lei dos Portos (artigo 6, parágrafo 5º) e seu decreto regulamentador (Decreto 8.033/2013, artigo 5º, parágrafo único); porém, tal norma ainda não havia sido regulamentada.

Neste modelo, ainda aplicado no sistema portuário brasileiro, há excesso de trâmites administrativos para realização de contratos entre a autoridade portuária e o setor privado, o que dificulta demasiadamente a aplicação de investimentos.

Dessa forma, restou-se evidente que era preciso progredir neste aspecto, principalmente devido às oportunidades econômicas terem um ritmo acelerado e as operações de movimentação de cargas estarem em constante desenvolvimento, onde a adoção de novas tecnologias e soluções são imprescindíveis para a vitalidade do segmento portuário público, principalmente para concorrer com o mercado privado.

Assim, nesta nova vertente trazida pela portaria, que possibilita ao setor portuário público a celebração de contratos com maior velocidade, posto que serão realizados e administrados pela própria autoridade portuária, de plano imediato, reduz a burocracia e garante a agilidade e fomento econômico, apesar de algumas competências delegadas ainda dependerem da anuência de órgãos como a Antaq, como é o caso da fiscalização da execução de contratos de arrendamento.

Para tanto, as administradoras portuárias devem assumir responsabilidades e obedecer a algumas exigências estipuladas pela portaria, tais como: ser uma empresa estatal e que esteja nos moldes da Lei 13.303/2016, estar com os planos de desenvolvimento e zoneamento e planos mestres atualizados, alfandeamento, ISPS-Code e licença de operação válidos, adesão ao Plano de Contas Regulatório da Antaq, entre outros requisitos, inclusive ter pontuação mínima de seis pontos no Igap, criado também por esta portaria para avaliar a qualidade da gestão dos portos.

Referido índice será composto de alguns indicadores, tais como: retorno sobre o capital, eficiência operacional e administrativa, desempenho ambiental, regularidade trabalhista, aderência do regulamento de exploração do porto às orientações estabelecidas pelo poder concedente, entre outros, que serão calculados na forma estabelecida nos anexos da presente portaria.

Com isso, o governo pretendeu atribuir ao complexo portuário o poder de coordenar suas próprias áreas, devolvendo não simplesmente a autonomia administrativa dos portos organizados, mas também promovendo maior eficiência operacional, ficando, assim, o desafio para que possam se adaptar às novas regras e possibilidades, tornando-se mais competitivos.

Date Created



30/01/2019