



## Carta do II Fórum Brasileiro de Usuários de Portos - USUपोर्ट

Os participantes do **II Fórum Brasileiro de Usuários de Portos e Transporte**, realizado em 11 de agosto de 2014, no Grande Hotel São Francisco, Rio de Janeiro, aprovaram esta mensagem, com fundamento nas seguintes considerações:

1. As **Políticas Públicas**, em nações desenvolvidas, relativas ao comércio exterior e de celebração de acordos comerciais assumem relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social. Ao contrário, no Brasil, os mesmos temas são tratados de forma marginal e os “supostos avanços,” divulgados pelos governos ao longo dos anos, aumentaram ainda mais a indignação dos usuários dos portos e da infraestrutura dos transportes, em razão de serem negligenciados fatores de produtividade e competitividade.
2. Vale ressaltar a **baixa competitividade** das empresas brasileiras de produtos manufaturados que, nas cadeias produtivas globais, possui, entre outros, os seguintes indicadores:
  - a) Estagnação e queda histórica do número de empresas exportadoras.
  - b) Aumento do valor de exportações de matérias-primas e dos produtos básicos em detrimento de produtos manufaturados com maior valor agregado.
  - c) Queda do valor das exportações de produtos manufaturados, considerado um dos indicadores da chamada “desindustrialização do Brasil”.
  - d) Barreiras burocráticas públicas que tornam os portos brasileiros pontos de retenção de mercadorias.
  - e) Desorganização administrativa dos **órgãos reguladores** e **executores** do comércio exterior brasileiro, o que tem causado insegurança jurídica e custos que poderiam ser evitados.
  - f) Quedas sucessivas dos saldos da balança comercial de mercadorias.

- g) Déficit histórico da balança de serviços há várias décadas.
  - h) Risco do Brasil perder a condição de “grau de investimentos” como resultado da ineficaz gestão das contas externas.
  - i) Infraestruturas portuárias e vias de acessos precários e defasados.
3. A transformação do Conselho da Autoridade Portuária (CAP) de **órgão deliberativo** para **órgão consultivo**, carece de urgente revisão, visto que as decisões centralizadas são demoradas e de qualidade inferior, sem a participação qualificada das representações dos usuários de cada região portuária, principalmente quando essas ainda inexistem.
  4. O legislador brasileiro, ao criar as **agências reguladoras**, buscou tratar com equilíbrio o poder dos usuários de um lado, e de outro, os prestadores de serviços, em geral. Contudo, na prática, os usuários pouco conseguem influenciar as decisões devido à assimetria de representatividade com os terminais de contêineres.
  5. Os preços abusivos dos prestadores de serviços de transporte marítimo e portuários, especialmente armadores estrangeiros de longo curso, que estão fora da regulação, o que configura total violação ao princípio constitucional que determina a obrigatoriedade da outorga de autorização. Esta omissão inconstitucional e infraconstitucional da agência reguladora competente (Antaq), juntamente com a inexistência de um Regulamento Marítimo para punir as más práticas dos armadores transnacionais, têm causado externalidades negativas e altos custos à logística do usuário brasileiro, assim como reduzido sobremaneira a competitividade dos nossos produtos.
  6. A permanência de cobranças abusivas de tarifas portuárias e dos preços de transporte marítimo e serviços portuários, desde a edição da Reforma Portuária em dezembro de 2012, com índices de reajuste/aumento muito acima do legal (IGP-M), bem como armazenagem por período *ad valorem* sobre o valor CIF, e de mais de vinte preços extra-fretes como *ISPS Code* e THC cobrados pelo armador, dentre inúmeros outros, sem qualquer base legal.
  7. A precariedade dos acessos aquaviários e terrestre aos portos, bem como a inexistência de aplicação do marco regulatório da multimodalidade.

8. A enorme assimetria de representação e informação entre prestadores de serviços (armadores e terminais) portuários, de um lado, e usuários, de outro, ainda totalmente desorganizados e sem qualquer incentivo do poder concedente (SEP) para o associativismo, em total violação à Lei n. 8.987/1995.
9. A inexistência de uma política de Marinha Mercante e o pagamento de mais de dez bilhões de dólares por ano, somente em afretamento de navios, fretes e preços extra-frete, bem como a total dependência e vulnerabilidade dos usuários brasileiros em relação ao transporte marítimo internacional que é feito, em sua maioria, por navios de bandeira de conveniência, sem qualquer compromisso com o interesse nacional.

Assim sendo, diante de tais considerações, os participantes representantes de associações de usuários de portos da Bahia e Santa Catarina, bem como membros das Comissões Provisórias dos Estados abaixo mencionados, totalizando dez estados portuários da Federação, que movimentam cargas de todos os Estados do país, solicitam que sejam adotadas as seguintes políticas públicas:

1. Realização pela Antaq de estudos e audiências públicas para edição de resoluções objetivando: a) regular a outorga de autorização do transportador marítimo estrangeiro que opera no longo curso; b) editar Regulamento Marítimo; c) regular os serviços e preços de terminais de contêiner.
2. Fiscalização pela Antaq dos reajustes de preços nos portos organizados, com punição rigorosa dos que violarem o marco regulatório, com a extinção da cobrança: a) da armazenagem por período e b) *ad valorem*, a fim de que passe a ser por dia e por unidade, c) do THC pelo armador, vez que se trata de capatazia; d) e do *ISPS Code* pelo armador, dentre outros preços extra-frete.
3. Aumentar a descentralização do setor portuário, com funcionamento eficaz do CONIT (Lei n. 10.233/2001), a fim de melhorar e ampliar os acessos terrestres e aquaviários, inclusive com a execução do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, tendo em vista que, além de já ocorrerem vários problemas, em menos de 02 anos tornaremos a ter mais problemas. Ressaltamos que os nossos portos estão defasados vez que foram preparados para navios que eram grandes em 2004/2005.
4. Desenvolver a Marinha Mercante brasileira no longo curso e na cabotagem, bem como a aplicação dos princípios da defesa da concorrência e da defesa do

consumidor, especialmente porque o setor é uma indústria de rede, onde são comuns práticas e preços abusivos e extorsivos.

5. Implantar o comando único dos agentes anuentes da União para desembaraço da carga na logística portuária.

6. Incentivar a criação e a manutenção de associações de usuários, com pelo menos, uma entidade em cada Estado, pago com recurso do próprio usuário, via percentual a ser repassado do AFRMM, para a defesa da competitividade do país e participação efetiva nas suas decisões.

Rio de Janeiro, 11 de agosto de 2014.

**Paulo Villa** - Diretor Executivo da USUPORT (Bahia)



**Oswaldo Agripino** - Coordenador Geral do II Fórum Usuport

**Jacob Paulo Kunzler** - Diretor Presidente da USUPORT SC



**Andre de Seixas** - Criador e Coordenador do Site UPRJ

(Usuários dos Portos do RJ)



**Saulo Gomes** - Comitê Provisório USUPORT MA

**Diogo Nobre** - Comitê Provisório USUPORT PE, PB e AL

**Gerson Ramos** - Comitê Provisório USUPPORT SP

**Julio Cesar Cardoso** - Comitê Provisório USUPPORT PR

**Eduarda Reuter** - Comitê Provisório USUPPORT ES