

O QUE É MAIS CARO AO BRASIL: TERMINAIS, THC E ARMADORES SEM REGULAÇÃO, OU A PRATICAGEM?

Há muita especulação sobre os custos portuários e de transporte marítimo internacional que, no Brasil, atingem valores estratosféricos. Afinal, para os que aqui operam, tudo o que é feito pela mão de obra local é Custo-Brasil. Mencione-se, ainda, a enorme vulnerabilidade da nossa economia, em face da total dependência dos armadores transnacionais, que receberam quase U\$ 9 bilhões de fretes em 2012, para transportar 95% do nosso comércio exterior em navios, na sua maioria (70% da tpb) registrados em de bandeiras de (in)conveniência.

A esse valor, acrescentamos bilhões de dólares pagos com afretamento de embarcações estrangeiras, algumas, inclusive, com benefícios não republicanos sob o manto do Repetro, com EBN's de fachada (apoio marítimo) contratadas pela Petrobras, sendo processadas em representação fiscal na Receita Federal, em contratos de mais de R\$ 1,2 bilhão. Quem leu As Veias Abertas da América Latina, de Eduardo Galeano, sabe o que falamos.

Isso tudo decorre da falta de uma Política de Estado para desenvolver a Marinha Mercante Brasileira. É triste saber que temos uma política pobre, mesquinha para as possibilidades da nossa economia. A ignorância da maioria da população para as coisas do mar, que se reflete em mais ignorância no perfil da maioria da classe política acerca da necessidade de uma frota mercante à altura da nossa economia, é apenas parte desse cenário infeliz.

Grande parte dos armadores estrangeiros, como é comum em indústria de rede, junto com os terminais, alguns até verticalizados, como o Porto Itapoá/Hamburg Sud e Porto Itajaí/Maersk, sem terem mais de onde sugar dos usuários brasileiros, agora usam seus dentes afiados para morder a praticagem, como se essa categoria profissional, essencial para a segurança da navegação nos portos e em regiões como a Amazônia, fosse a responsável pela ineficiência dos demais modais, que deságua no porto. De uns tempos para cá, essa classe virou a Geni do Custo-Brasil. Com a verticalização navio x terminal permitida pela Reforma, os armadores querem tirar o único óbice para que possam maximizar seus lucros: a praticagem.

O governo (SEP e Casa Civil) e a Antaq (agência de Estado), como cegos em tiroteio para compreender as artimanhas do setor, diante do lobby dos armadores e terminais, tenta por via do Decreto n. 7.680/2012 fazer a regulação econômica, mas se esquece de regular, não só os custos portuários, mas também o frete marítimo e suas jabuticabas tupiniquins como a THC, dentre outros. Parece-nos que é mais fácil “apertar” a praticagem.

A teoria regulatória ensina que não há como regular somente os serviços portuários sem que haja regulação do transporte marítimo internacional, in casu, frete + taxas extra-frete e, especialmente o grande vilão dos custos extorsivos do setor: a THC. Cabe, ainda, mencionar que a Reforma Portuária, cujos resultados são esperados por todos, já mostra sinais de fadiga, pois os terminais portuários públicos, brindam-nos nesse início de ano, com reajustes abusivos de até 500%.

Não é diferente em Itajaí (APM Terminals) e Paranaguá (TCP), onde sequer as tarifas são publicadas (“consulta de tarifas - Estamos à disposição através do email sac@tcp.com.br”), ou seja, é preciso enviar um email para pedir uma cotação!!! Onde estão a Antaq e as associações de usuários que deveriam ser incentivadas pela SEP (poder concedente) para reduzir a assimetria na representação (lobby) terminais e usuários?

Nos terminais privados, como a Portonave, houve aumento de 116 % em relação à tabela de 2013. Mencione-se que no período de 12 meses o IGP-M é cerca de 5,9%. Ou seja, aumento para movimentar um ctn é de 20 vezes a inflação. Como indústria de rede, os armadores alegam que os custos de praticagem são abusivos, mas se esquecem que se “beneficiam do ressarcimento da THC”, com a chancela do órgão regulador setorial - Antaq.

Temos sustentado que a Antaq não está fazendo o dever de casa, qual seja: aplicar o marco regulatório do setor para proteger os usuários brasileiros, à luz das melhores práticas de regulação econômica da cadeia logística (serviços portuários e armadores). Vejam como a FMC nos EUA atua. E a nossa Comissão de Infraestrutura no Congresso? O que faz ? Por favor, olhem para fora!!! Não há como regular o setor, sem regular o armador e seus preços. É preciso regular a cadeia. A Antaq foi criada para regular o transporte aquaviário e o porto. Não somente porto. Ou será que isso ocorre porque não temos navios? Então, vamos cuidar de portos.

É preciso registrar e acompanhar todas tarifas e preços. Somente assim as externalidades positivas da Reforma serão apropriadas pelos usuários. É preciso fiscalizar e punir os maus prestadores de serviços e premiar os bons prestadores. Todo o esforço da SEP e Antaq para reduzir custos portuários, caso haja, será apropriado pelo armador, caso permaneça como está. É preciso fazer com que a Resolução n. 2.389/12 seja revogada ou aperfeiçoada, pois o THC pode pagar todos os custos portuários e de praticagem. É preciso, portanto, repensar a regulação do setor, sob pena de a Reforma Portuária se transformar numa Nova THC, com maiores externalidades negativas. Afinal, o que é mais caro ao Brasil? Pobre país.

Escrito por Osvaldo Agripino de Castro Junior, advogado, oficial de náutica da Marinha Mercante (Ciaga, 1983), pós-doutor em Regulação de Transportes e Portos - Harvard University

Fonte: Site dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - www.uprj.com.br