

<http://www.sindaport.com.br/noticia-interna.php?id=8402>

21/10/2014 - 00h59

Antaq atua para eliminar gargalos nos portos, afirma diretor da agência reguladora em palestra na Associação Comercial de Santos

Fonte: AssCom Associação Comercial de Santos (ACS)

Mario Povia, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

O diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia, disse que a Antaq atua no sentido de eliminar gargalos nos portos, em palestra realizada na manhã desta segunda-feira, 20 de outubro de 2014, no Auditório da Associação Comercial de Santos (ACS), na Rua XV de Novembro, 137 - 1.º andar, no Centro Histórico.

O Auditório da ACS ficou lotado, de empresários e autoridades do setor portuário e de navegação marítima.

A apresentação de Povia foi promovida pela Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC) em parceria com a Associação Comercial de Santos.

Povia abordou a atuação da Antaq no cenário portuário: o ambiente regulatório e o novo marco regulatório portuário, aspectos das concessões e arrendamentos de terminais, fiscalização e perspectivas.

Entre as autoridades, estavam o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Angelino Caputo, o comandante da Capitania dos Portos de São Paulo, Ricardo Gomes, e o presidente da ABTTC, Martin Aron, que é também diretor da Associação Comercial de Santos.

A Associação Comercial de Santos estava representada pelo 2.º diretor financeiro, Vicente do Valle, pelo diretor executivo, Marcio Calves, pelo titular do Conselho Fiscal, Pedro Veras, pelo suplente do Conselho Fiscal, José Américo Trindade.

MARCO REGULATÓRIO

Povia iniciou a exposição, mostrando uma linha do tempo, que começa em 1888, com a concessão do porto santista à Companhia Docas de Santos (CDS), empresa privada que administrou o complexo portuário até 1980, quando expirou o contrato.

Um marco regulatório importante para o setor foi a Lei 8.630, de 1993, que modernizou o sistema portuário brasileiro. Mais recentemente, o Governo Federal definiu um novo marco regulatório, a Lei 12.815, de 2013, a Nova Lei dos Portos, "que altera profundamente os regimes de concessão, arrendamento e autorização portuários", de acordo com Povia.

A Lei 12.815 definiu novos critérios de julgamento, novos mecanismos de regulação dos arrendamentos portuários, promoveu mudanças institucionais com relação às atribuições da Antaq e da Secretaria de Portos (SEP) da Presidência da República, além de novos procedimentos de outorga. Também criou a figura do Terminal de Uso Privado (TUP), que passa a ter liberdade para movimentar, tanto carga própria, quanto de terceiros.

A Nova Lei dos Portos introduziu inovações como a centralização da gestão do setor na SEP e na Antaq, maior abertura para novas autorizações e o fim da distinção quanto à movimentação de carga própria e de terceiros, conforme o diretor geral da agência reguladora.

Povia sintetizou que uma importante contribuição da Antaq é no sentido de promover a eliminação de gargalos nas atividades portuárias e marítimas, com base na Nova Lei dos Portos e no Decreto 8.033, de 2013, do Governo Federal.

A Antaq, com a atribuição de implementar, regular e fiscalizar o setor, editou três resoluções essenciais, todas de 2014: Resolução Antaq 3.220, relativa a projetos de arrendamentos e reequilíbrio econômico-financeiro, Resolução Antaq 3.274, relacionada a infrações, fiscalização, direito dos usuários e definição de serviço adequado, e a Resolução Antaq 3.290, com procedimentos para autorização de instalações portuárias.

Povia citou alguns tipos de regulação no âmbito da Antaq: saúde, segurança e meio ambiente, preços, concorrências, monopólios e entrada e saída do mercado e trâmites burocráticos e formalidades administrativas.

O diretor geral da Antaq citou 10 questões para regulação definidas pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico que servem como referência para questões regulatórias:

- 1) O problema está definido corretamente?
- 2) A ação do governo está justificada?
- 3) A regulação é a melhor forma de atuação do governo?
- 4) Há base legal para a regulação?
- 5) Qual o nível mais apropriado da ação reguladora (amplitude da ação)?
- 6) Os benefícios da regulação justificam seus custos?
- 7) Os efeitos da regulação são transparentes para a sociedade?
- 8) A regulação está clara, consistente, compreensível e acessível aos regulados?
- 9) Todas as partes interessadas tiveram oportunidade de se manifestarem?
- 10) Como a adequação à nova regulação será obtida?

COMPETÊNCIAS

De acordo com Povia, no arrendamentos e concessões portuárias, a Antaq atua na análise de projetos, no processo licitatório, no relacionamento com órgãos de controle externo, no acompanhamento e execução de projetos e no acompanhamento de contratos.

No âmbito da fiscalização, a Antaq tem competências na aplicação do Plano Plurianual de Fiscalização (PPF), no aprimoramento de mecanismos fiscalizatórios, na descentralização da atuação e na melhoria dos indicadores do setor aquaviário.

A Antaq também tem competências em estudos e estatísticas: na base de dados completa, com dados aquaviários amplos, em estudos direcionadores de investimentos públicos e privados, no Anuário Estatístico Aquaviário e na disponibilização do acesso a dados para o público, além de ser referência nacional e internacional.

Na área de regulação, a Antaq atua na revisão do estoque regulatório para aprimoramento das normas, em audiências públicas amplas, na criação de superintendência específica, na análise de impactos regulatórios, quando aplicável, e em normas completas para orientação do mercado.

No campo da navegação, compete à Antaq a alimentação de dados no sistema Mercante e Gisis, da Organização Marítima Internacional, o incentivo à navegação de cabotagem, a outorga de Empresa Brasileira de Navegação (EBN), o apoio à navegação interior e o controle dos afretamentos marítimos.

