

O PAPEL DA ANTAQ NO SETOR MARÍTIMO

JONAS SOARES DOS SANTOS FILHO*

SUMÁRIO

Disposições gerais
Aspectos institucionais da Antaq
Principais desafios do ambiente regulatório no setor marítimo
Papel da Antaq nas instalações portuárias
 Portos públicos
 Terminais de Uso Privativo – TUP
 Meio ambiente
Papel da Antaq na navegação marítima e de apoio
Papel da Antaq na navegação interior
Realização de estudos sobre desenvolvimento e regulação
do setor de transporte aquaviário e de infraestrutura
portuária
Conclusão

DISPOSIÇÕES GERAIS

Nosso país tem um território de extensão continental – 8.514.876 km², sendo o quinto maior do mundo (apenas Rússia,

Canadá, China e Estados Unidos têm extensão territorial maior). Nosso litoral é privilegiado, com 7.367 km de extensão (aumentados para aproximadamente 9.200 km, se consideradas suas saliências e reentrâncias)¹.

* Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Pós-graduando em Regulação de Serviços Públicos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

1 Conforme o *site* UOL Educação, disponível em: <<http://educacao.uol.com.br/geografia/litoral-brasileiro.jhtm>>.

Nosso Produto Interno Bruto (PIB) em 2010 ficou na casa dos R\$ 3,675 trilhões², e nossa população bate, aproximadamente, na casa dos 190 milhões de pessoas.

No contexto acima abordado, e analisados os números em conjunto com as vantagens comparativas de nosso país – tais como terras abundantes e *commodities* como petróleo e minérios –, o Brasil se transformou, nos últimos anos, num significativo e estratégico *player* da economia mundial.

Esse crescimento de importância do País faz com que a demanda por Logística (em especial na área de transporte – seja ele terrestre, marítimo ou aéreo) seja aumentada exponencialmente, surgindo diversas necessidades e, por consequência, oportunidades de negócios. Contudo, haja vista esta movimentação da economia, o Estado – dentro do seu objetivo de buscar o interesse público – deve regular e fiscalizar (vejam que não é utilizado o vocábulo “executadas”) essas atividades econômicas, sob pena de ocorrerem situações assimétricas na economia, prejudicando empresas e consumidores – logo, embarçando, de forma geral, o desenvolvimento do próprio Brasil.

ASPECTOS INSTITUCIONAIS DA ANTAQ

Por isso, considerando o aumento do comércio corrente do País (lembrando que mais ou menos 95% do comércio exterior do Brasil – nossas importações e exportações – é realizado pelo mar³), bem como a demanda por serviços de qualidade e com baixo custo (serviços, por exemplo, de transporte marítimo ou de infraestrutura portuária), foi criada, pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq. É uma

entidade integrante da administração pública federal indireta, vinculada ao Ministério dos Transportes, responsável por desempenhar a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e do transporte aquaviário.

A Antaq, assim como as outras agências reguladoras em geral, é caracterizada pelo chamado regime autárquico especial, que deveria trazer em seu bojo a independência administrativa, a autonomia financeira e funcional e o mandato fixo de seus dirigentes.

Sua criação vem de encontro à necessidade do Estado brasileiro de regular e fiscalizar os serviços públicos passíveis de delegação ao setor privado, criando condições para que as novas pessoas jurídicas delegadas possam produzir da melhor forma possível (assegurando, assim, a qualidade na prestação dos serviços públicos), criando, por exemplo, regras de acesso ao mercado regulado e punições às empresas operadoras. Ou seja, a Antaq desempenha seu papel no âmbito federal, basicamente, fixando diretrizes de atuação, exercendo o controle e fiscalizando o mercado regulado de transporte aquaviário (que é uma das atividades econômicas do setor marítimo nacional).

As agências reguladoras fazem, em geral, o contraponto entre o poder concedente (o Estado), os interesses dos operadores privados (pessoas delegadas) e as necessidades do consumidor (usuário).

PRINCIPAIS DESAFIOS DO AMBIENTE REGULATÓRIO NO SETOR MARÍTIMO

As oportunidades de novos negócios criadas pela demanda nos sistemas logísticos nacionais trazem uma atratividade ao capital, seja ele nacional ou internacio-

2 Conforme o *site* do jornal O Globo Economia, disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/pib-brasileiro-fecha-2010-com-crescimento-de-75-maior-desde-1986-aponta-ibge-2815938>>.

3 Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

nal, que necessita, neste último caso, para aportar em nosso país, do estabelecimento de marcos regulatórios estáveis.

E essa estabilidade fortemente pressupõe – transformando-se numa cristalina exigência ao ente regulador –, inicialmente, o estabelecimento de regras claras e a previsibilidade das ações, visando à garantia dos direitos dos investidores e, não menos importante, à garantia da prestação de serviços adequados aos usuários.

Um marco regulatório estável pressupõe também um estímulo à concorrência e um equilíbrio na arbitragem de conflitos⁴, demonstrando um comprometimento com a sustentabilidade econômica do setor aquaviário conjugado com o interesse público.

Além disso, a realização de fiscalizações contribui para um setor estável (e, por consequência, atrativo ao capital), ratificando que essa atividade de fiscalização é ímpar para verificação da qualidade da prestação de serviços dos operadores privados delegados, bem como para inibir e coibir infrações ou práticas ilegais no desenvolvimento das atividades do setor regulado.

Já num aspecto mais abrangente, a valorização do planejamento (por intermédio, por

exemplo, dos Planos Gerais de Outorga – PGO⁵, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos – PDZ, entre outros), a valorização da integração multimodal de transportes (diminuindo os custos da logística brasileira – um dos principais fatores do chamado “custo Brasil”) e a defesa do uso múltiplo das águas (por intermédio das eclusas nas hidrelétricas, por exemplo) como fator do desenvolvimento econômico e ambiental também são desafios a serem enfrentados na regulação do mercado aquaviário.

PAPEL DA ANTAQ NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Podemos destacar dentre as mais importantes operações portuárias a movimentação de carga (e seu armazenamento) e o atendimento a navios. No Brasil, está em vigor a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a chamada Lei dos Portos. Essa lei dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.

A Lei dos Portos procurou trazer ao setor portuário brasileiro reformas de modernização, com o principal objetivo de pro-

4 No caso da Antaq, vide a Lei nº 10.233/01, em seu Art. 20, II, b: “São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transporte Terrestre e Aquaviário:

...

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

...

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica...”

5 Lei nº 10.233/01, Art. 27. Cabe à Antaq, em sua esfera de atuação:

...

III – Propor: (Redação dada pela Lei nº 11.518/2007)

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

mover, além da entrada da iniciativa privada nos investimentos, a melhoria da qualidade e a eficiência operacional.

Pela lei⁶, cabe à União, diretamente ou mediante concessão, explorar o chamado Porto Organizado⁷, fazendo, por intermédio do concessionário, a sua subconcessão, chamada de arrendamento. Faz também a autorização para exploração e/ou construção, por intermédio do órgão competente, dos terminais de uso privativo (Exclusivo⁸, Misto⁹ ou de Turismo), a Estação de Transbordo de Cargas (ETC) e a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4).

Portos públicos

No caso dos portos públicos (quais sejam, o Porto Organizado e o IP4), a concessão se dá às Companhias Docas, aos Estados e Municípios (diretamente ou por meio de convênio de delegação) ou à iniciativa privada (mediante licitação).

Já no caso da IP4, temos a Resolução nº 1.590-Antaq, de 9 de fevereiro de 2010, que trata da outorga de autorização para construção, exploração e ampliação desse tipo de instalação portuária.

Para o arrendamento (subconcessão) de áreas dentro do Porto Organizado para empresas privadas, há uma base legal bastante diversificada, devido à alta complexidade do

assunto (poderia, inclusive, ensejar a produção de um trabalho monográfico, livro etc.). Mas podemos citar a própria Lei nº 8.630/93; a Lei que rege as licitações na Administração Pública (Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993); a Lei 10.233/01; o Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008¹⁰; e a nova Resolução nº 2.240-Antaq, de 4 de outubro de 2011 (que veio a substituir a antiga Resolução nº 055-Antaq, que tratava do tema).

Este tipo de arrendamento tem como peculiaridades a cessão do uso do bem público, prazo de até 50 anos, a reversibilidade de bens para a União ao término da concessão e a utilização de mão de obra do Ogm¹¹.

Também existe previsão, na legislação em vigor, para a concessão de portos organizados para o setor privado, tendo como base legal as Leis nº 8.630/93; nº 10.233/01; e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995¹², e o Decreto nº 6.620/08. Aqui, há a outorga de exploração para pessoa jurídica de direito público ou privado, mediante licitação pública conduzida pela Antaq, observadas as diretrizes do Plano Geral de Outorgas, por um prazo de 25 anos, prorrogável por igual período.

Terminais de Uso Privativo – TUP

Já no caso dos Terminais de Uso Privativo (TUP), a base legal para a autorização à iniciativa privada encontra-se na Lei nº

6 Arts. 1º e 4º da Lei nº 8.630/93.

7 Pela Lei nº 8.630/93, em seu Art. 1º, §1º, I: “Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e as operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)”.

8 TUP Exclusivo: para movimentação de carga própria.

9 TUP Misto: para movimentação de carga própria e carga de terceiros.

10 Decreto nº 6.620/08: Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas e dá outras providências.

11 Órgão Gestor de Mão de Obra que, entre outras atribuições, administra o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, bem como mantém seu cadastro: vide Capítulos IV e V da Lei nº 8.630/93.

12 Lei nº 8.987, de 13/02/95: Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências.

8.630/93, na Lei 10.233/01, no Decreto nº 6.620/08 e na Resolução nº 1.660-Antaq, de 8 de abril de 2010 (para TUP Exclusivo e Misto). Tem como peculiaridades a possibilidade de operação em consórcio, a autorização para estaleiro e bases de apoio *offshore*¹³ e prazo de até 50 anos.

Para os TUP de Turismo, temos a Resolução nº 1.556-Antaq, de 11 de dezembro de 2009 (alterada pela Resolução nº 2192-Antaq, de 28 de julho de 2011). Tal atividade econômica é importantíssima para nosso país, haja vista o incremento de mais de 38% no turismo marítimo entre 2009-2010, com previsão de aumento de 22% para a temporada 2011–2012¹⁴.

Para a Copa do Mundo a ser realizada no Brasil em 2014, foram escolhidos sete portos para arrendamento de áreas para movimentação de passageiros, a saber: Manaus, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos.

Meio ambiente

A atividade portuária em si é potencialmente poluidora. Por isso, torna-se mister, dentro do processo de consciência ambiental mundial atualmente em curso, que sejam minimizadas as chances de que ocorra qualquer tipo de agressão ao meio ambiente nas operações relacionadas aos portos, por intermédio de medidas apropriadas de prevenção e combate à poluição. É necessário conciliar o desenvolvimento econômico com a preservação da natureza.

Pensando nisso, a Antaq também desenvolve atividades relacionadas à gestão

ambiental na área marítima/portuária, acompanhando a elaboração, a implantação e o desenvolvimento dos planos de gestão, bem como do sistema integrado de gestão no setor aquaviário. A Gerência de Meio Ambiente (GMA) da Antaq, que é a responsável pelas ações pertinentes ao assunto no organograma interno da agência reguladora, aponta as diretrizes relacionadas ao meio ambiente, promovendo a implantação da Agenda Ambiental Portuária.

Os Conselhos de Autoridade Portuária são apoiados na monitoração dos planos de gestão ambiental das autoridades portuárias. Além disso, a Antaq participa ativamente de foros, seminários, debates etc., juntamente com os demais órgãos, contribuindo na elaboração de procedimentos e normas afetas ao setor marítimo.

PAPEL DA ANTAQ NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO

Dentro de sua competência reguladora e fiscalizadora na área de navegação marítima e de apoio – que inclui a navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário¹⁵ –, o marco regulatório da Lei nº 10.233/01 é consolidado pela Resolução nº 843-Antaq, de 14/8/2007 (alterada pela Resolução nº 879-Antaq, de 23/9/2007).

Nesta norma, temos disposto que a autorização para que empresas possam operar na navegação marítima e de apoio depende¹⁶ do atendimento a certos requisitos técnico-operacionais, econômico-financeiros e jurídico-fiscais. Ela também estabelece, em seu Ca-

13 Art. 7º da Resolução nº 1.660-Antaq, de 8/4/2010.

14 Fonte: Associação Brasileira de Empresas de Cruzeiros Marítimos – Abremar.

15 Para outros esclarecimentos sobre os regimes de navegação, indicamos o artigo “Comentários sobre os Regimes de Navegação da Lei nº 9.432/97”, *RMB* Volume nº 131, 1ª trim/ 2011, p. 121.

16 Além do disposto na Lei nº 9.432/97, em legislação complementar, normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.

pítulo V (Arts. 20 a 23), as penalidades ao descumprimento de quaisquer disposições legais ou regulamentares, bem como as infrações na área da navegação marítima e de apoio.

A empresa que solicitar sua outorga de autorização para operar na navegação marítima e de apoio deve ser proprietária de uma embarcação ou apresentar um contrato de afretamento a casco nu de embarcação de bandeira brasileira, bem como um documento referente à segurança da embarcação firmado com a Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) e um seguro de responsabilidade civil em vigor, para atender aos requisitos técnico-operacionais¹⁷.

Na parte econômico-financeira, deve a empresa ter patrimônio líquido de acordo com a navegação pretendida e apresentar Índice de Liquidez Corrente maior do que 1 (um)¹⁸. Já quanto à parte jurídico-fiscal, deve a empresa apresentar documento comprobatório de regularidade perante as Fazendas (União, Estados e Municípios) e ao Fundo de Garantia por

Tempo de Serviço (FGTS), além de não possuir qualquer registro de processos de falências ou recuperação judicial e extrajudicial¹⁹.

Atualmente destacam-se, na área de navegação marítima e de apoio, as navegações de cabotagem e de apoio marítimo. A navegação de cabotagem se sobressai, ou pelo menos deveria se sobressair²⁰, por conta da extensa costa marítima brasileira, em conjunto com a concentração dos setores produtivos e consumidor brasileiro ao longo da costa e com a grande vantagem comparativa da cabotagem em relação ao modal rodoviário (tanto em termos financeiros quanto ambientais).

Mas, notadamente, com o incremento das atividades de exploração de petróleo²¹ e, nos dias de hoje, com o chamado pré-sal²², podemos afirmar que as operações de navegação de apoio marítimo estão com forte demanda e com perspectivas de crescimento.

A navegação de apoio marítimo caracteriza-se pelo apoio logístico a embarca-

17 Para outros esclarecimentos sobre o tema, sugerimos o artigo “Análise dos requisitos técnico-operacionais da Resolução nº 843-Antaq”. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.30920>>.

18 Para outros esclarecimentos sobre o tema, sugerimos o artigo “Comentários acerca dos requisitos econômico-financeiros previstos na Resolução nº 843-Antaq”. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/comentarios-acerca-dos-requisitos-economico-financeiros-previstos-na-resolucao-n-843-antaq/56052/>>.

19 Para outros esclarecimentos sobre o tema, sugerimos o artigo “Os requisitos jurídicos-fiscais necessários para acesso ao mercado de transporte aquaviário na navegação marítima”. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8940>.

20 Não é objetivo do presente artigo (será num próximo, com certeza) o debate acerca do desenvolvimento da cabotagem brasileira, mas apenas expor uma breve lembrança sobre suas possibilidades. A Antaq, nesse sentido, desenvolve importantes seminários sobre o tema, dos quais destacamos o 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira, realizado em Brasília, DF, em agosto de 2009, em que são abordados os diversos pontos de vista das pessoas envolvidas no processo.

21 A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 – a Lei do Petróleo –, dispõe sobre a política energética nacional e as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.

22 “A descoberta de petróleo na camada de pré-sal do litoral brasileiro iniciou um novo capítulo na história econômica brasileira e, em particular, na exploração, pela Petrobras, de petróleo em águas profundas e ultraprofundas (...), a cerca de 300 quilômetros da costa brasileira, o triplo da distância da Bacia de Campos, (...) Com o surgimento de outros campos numa área que se estende por 800 quilômetros do litoral brasileiro, entre os estados de Santa Catarina e o Espírito Santo, o pré-sal consolidou-se como potencial empreendimento e desafio para a Petrobras e seus parceiros...”. Fonte: Petrobras S/A. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/rs2010/pt/relatorio-desustentabilidade/atuacao-corporativa/estrategia/descobertas-no-pre-sal/index.asp>>.

ções e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, de acordo com a lei que ordena o transporte aquaviário no Brasil²³, traduzindo-se, basicamente, no atendimento às demandas das plataformas de exploração e produção (E&P) de petróleo em áreas marítimas.

Outra atividade relacionada à área de navegação marítima e de apoio refere-se aos afretamentos de embarcações, normatizados pela Lei nº 9.432/97. Ímpar destacar que, dentre outras particularidades, as embarcações estrangeiras somente poderão participar das navegações de cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário quando afretadas por Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), e apenas nos casos de inexistência – ou indisponibilidade – de embarcação de bandeira brasileira, quando em substituição a embarcações em construção em estaleiro brasileiro ou quando verificado o interesse público.

Pela Lei nº 10.233/01, a Antaq é o órgão público competente para a análise de tal matéria (afretamento de embarcações), disciplinando-a pela Resolução nº 195-Antaq, de 16 de fevereiro de 2004 (alterada pela Resolução nº 493-Antaq, de 13 de setembro de 2005); Resolução nº 192-Antaq, de 16 de fevereiro de 2005 (alterada pela Resolução nº 495-Antaq, de 13 de setembro de 2005); e Resolução nº 191-Antaq, de 16 de fevereiro de 2004 (alterada pela Resolução nº 494-Antaq, de 13 de setembro de 2005).

Nesse diapasão, importante destacar o controle da Antaq em relação aos gastos das EBN

com afretamentos para a navegação de apoio marítimo, que cresceram substancialmente em 2010 em relação a 2009: 66%. Foram gastos de aproximadamente 1 bilhão de reais com contratos de afretamentos por tempo²⁴ (registrados²⁵ e autorizados²⁶) no ano de 2010.

PAPEL DA ANTAQ NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Não poderíamos deixar de citar a navegação realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional, pois apesar de não estar exatamente incluída, *strictu sensu*, no setor marítimo, ela faz, *lato sensu*, parte do referido setor como um todo. Senão, vejamos: por exemplo, o porto de Manaus é considerado um porto marítimo.

No Brasil, temos um total de 63 mil km de extensão total das águas superficiais fluviolacustres, dos quais 29 mil km naturalmente disponíveis para exploração no transporte. Desses, somente 13 mil km são economicamente utilizados²⁷, o que demonstra a baixa importância dada ao transporte hidroviário – o que se constitui num tremendo desperdício, pois o modal hidroviário é mais econômico e menos poluente em comparação aos outros modais.

A matriz de transporte brasileira está atualmente baseada no modal rodoviário – 60% de participação. Nos EUA, por exemplo, a participação do modal rodoviário é de 25%, enquanto na Alemanha é de apenas 18%²⁸. Este fato contribui para – novamente lembrando – um aumento de custos da logística brasileira (mais uma vez, o “custo Brasil”).

23 Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

24 Contratos de Afretamento por Tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado (cf. Lei nº 9.432/97, em seu Art. 2º, II).

25 Contratos de Afretamento por Tempo Registrados: referem-se a embarcação de bandeira brasileira.

26 Contratos de Afretamento por Tempo Autorizados: referem-se a embarcações estrangeiras.

27 Fonte: Ministério dos Transportes.

28 Fonte: Associação Brasileira de Transporte, Logística e de Carga – ABTC.

Hoje, no Brasil, o modal hidroviário representa 13% de sua matriz de transportes, contra 25% nos EUA e 29% na Alemanha.

Além disso, na questão ambiental, temos uma proporção de emissão de gás carbônico (CO₂) entre os transportes rodoviário, ferroviário e hidroviário, respectivamente, de 4,9 : 1,4 : 1. Ou seja, por exemplo, enquanto no modal rodoviário ocorre a emissão de 160 gramas de CO₂ por TKU²⁹, no modal hidroviário é de apenas, vejam só, 33,4³⁰.

Por isso, no PNL³¹ temos uma previsão de aumento da participação do modal aquaviário para 29% de nossa matriz de transportes, o que vai contribuir para uma melhora da logística brasileira – pode não terminar com o “custo Brasil”, mas com certeza vai contribuir decisivamente para diminuí-lo.

Em todo caso, mesmo com possibilidade de grande crescimento, podemos destacar no Brasil alguns importantes corredores hidroviários, tais como a hidrovía do Madeira, a hidrovía Solimões-Amazonas e a hidrovía Teles-Pires Tapajós (ambas na Região Norte do País, destacando-se em relação aos outros corredores de escoamento por hidrovias pelo seu volume de transporte de cargas na navegação interior e cabotagem por vias interiores), bem como a hidrovía Paraná-Tietê (considerada a mais desenvolvida do País, em função dos investimentos realizados).

Foram transportadas, em 2010, mais de 4 milhões de toneladas de soja e 3,84 mi-

lhões de toneladas de minério de ferro na navegação interior³².

Semelhante ao que ocorre na navegação marítima e de apoio, a Antaq desenvolve, na navegação em áreas abrigadas, as atividades de outorga de autorização (Resolução nº 1.558-Antaq, de 11 de dezembro de 2009 – para serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional –, Resolução nº 1.274-Antaq, de 3 de fevereiro de 2009 – para serviço de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia – e Resolução nº 912-Antaq, de 23 de novembro de 2007 – para serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional), fiscalização e afretamentos de embarcações (Resolução nº 1.864-Antaq, de 4 de novembro de 2010, alterada pela Resolução nº 2.160-Antaq, de 22 de julho de 2011).

Temos uma previsão de aumento da participação do modal aquaviário para 29% de nossa matriz de transportes, o que vai contribuir para uma melhora da logística brasileira

REALIZAÇÃO DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO E REGULAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Observamos anteriormente que as competências legais da Antaq na regulação econômica do mercado de transporte aquaviário (inseridas nesse conceito – “mercado de transporte aquaviário” – a infraestrutura portuária, a navegação marí-

29 TKU: Toneladas Transportadas por Quilômetro Útil.

30 Fonte: I Seminário Portuário Público Privado Latino-Americano (Brasília, agosto de 2010).

31 PNL: Plano Nacional de Logística e Transportes, lançado pelo Governo Federal em 2007.

32 Fonte: Antaq.

tima e de apoio e a navegação interior) referem-se, bem resumidamente, a fixar diretrizes de atuação, exercer o controle e fiscalizar. Mas ainda existe uma outra atividade realizada pela Antaq com relevância para a sociedade brasileira: os estudos sobre desempenho e regulação do setor.

Estabelecidas basicamente na Gerências de Desenvolvimento e Regulação da Antaq³³, essas atividades são fundamentais para a obtenção e a divulgação de dados, alavancando a aquisição de conhecimentos e contribuindo para a formação do substrato básico cultural do setor marítimo.

Acompanhar e analisar atos e legislação – nacional e internacional – referentes à infraestrutura portuária e ao transporte aquaviário, o desempenho das EBN, preços e tarifas dos portos, bem como a elaboração de estudos para subsidiar as políticas públicas implantadas (ou a serem implantadas no futuro) são importantes atividades desenvolvidas na área de estudos da Antaq.

Além disso, essas gerências, em especial na navegação marítima e de apoio e na navegação interior, acompanham as prerrogativas específicas do Comando da Marinha do Brasil relativas à Marinha Mercante.

CONCLUSÃO

Portanto, sem a mínima pretensão de esgotar a análise do tema, mas sim de trazer ao debate um assunto tão fascinante e, ao mesmo tempo, tão importante para o Brasil, esperamos, com essas breves linhas, estar iniciando o aprofundamento do entendimento da questão em pauta.

Certamente, considerando a importância do transporte marítimo para o desenvolvi-

mento econômico, social e ambiental brasileiro, torna-se fundamental que, cada vez mais, os aspectos pertinentes ao papel da Antaq no setor marítimo sejam estudados e compreendidos, enfrentando os desafios da regulação econômica deste setor.

Por isso, todos – sejam advogados na defesa de seus clientes, administradores na gestão de suas empresas, contadores no planejamento contábil-tributário de seus

contratantes, ou a própria Administração Pública, na sua busca do interesse público – devem estar atentos ao exame minucioso que se faz da questão em pauta, visando evitar qualquer tipo de embaraço às atividades econômicas desenvolvidas no setor marítimo nacional.

Considerando a importância do transporte marítimo para o desenvolvimento econômico, social e ambiental brasileiro, torna-se fundamental que os aspectos pertinentes ao papel da Antaq no setor marítimo sejam estudados e compreendidos, enfrentando os desafios da regulação econômica deste setor

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Navegação; Política marítima; Administração (governamental);

³³ Conforme Regimento Interno da Antaq, são elas: Gerência de Estudos e Desempenho Portuário (GED), Gerência de Regulação Portuária (GRP), Gerência de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Marítima e de Apoio (GDM) e Gerência de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior (GDI).