

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**PERSPECTIVAS DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO
FRANCISCO DO SUL EM SANTA CATARINA**

Monografia Submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para Obtenção de Carga
Horária na Disciplina CNM 5420 - Monografia

Por: Cristiane Maria Veiga Amorim

Orientador: Professor João Rogério Sanson

Área de Pesquisa: Economia do Setor Público

Palavras - Chaves: Privatização, Porto, Mercado

Florianópolis, novembro de 1997

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 7.0 à aluna Cristiane Maria Veiga Amorim, na disciplina CNM 5420 - Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:



Prof. João Rogério Sanson

Presidente



Prof. Jesiel de Marco Gomes

Membro



Prof. Wagner Leal Arienti

Membro

AGRADECIMENTOS

Ao meu esposo, **Durval da Silva Amorim**, pela paciência, incentivo e amor durante todo o curso e em especial para que este trabalho fosse realizado.

A minha filha querida, **Marina Veiga da Silva Amorim**, pelas diversas formas de demonstrar amor, carinho e tornar a minha vida mais feliz.

A minha irmã, **Cíntia Regina Veiga**, pela felicidade de tê-la como irmã.

Aos meus pais, **Milton Veiga e Sônia Schulz Veiga**, pela vida e esforço para a minha formação.

Aos meus sogros, **Flávio Alberto de Amorim e Maria Celina da Silva Amorim**, pelo apoio e amizade.

Aos meus irmãos, cunhados, cunhadas e sobrinhos, que incentivaram a realização deste trabalho.

Ao meu Orientador, **Professor Dr. João Rogério Sanson**, pela paciência e dedicação para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus Professores do Departamento de Ciências Econômicas da UFSC, que no decorrer do curso indicaram o caminho para o entendimento da Teoria Econômica.

Aos Funcionários da Coordenadoria, que no decorrer do curso me proporcionaram um atendimento excelente, em especial a funcionária **Neusa Vilma Santos de Souza**.

A Administração do Porto de São Francisco do Sul, pelo acesso ao porto, informações e materiais (tabelas, revistas e circulares) que foram fornecidos, para a realização deste trabalho, em especial ao Sr. **Paulo Maluche de Braga** (chefe de gabinete).

Aos Amigos, pelas amizades sinceras e incentivos para a realização deste trabalho.

*A Duval e a Marina linda
pelas alegrias
que proporcionam
ao meu lado*

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	VII
LISTA DE TABELAS	VIII
RESUMO	IX
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I — O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	5
1.1. Histórico do Município de São Francisco do Sul	5
1.2. Breve Histórico Conjuntural da Empresa Estatal e sua Atuação no Brasil	6
1.3. A Privatização e as Dimensões do Governo	10
1.4. As Características do Porto de São Francisco do Sul	12
CAPÍTULO II — A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL E A GLOBALIZAÇÃO ECONÔMICA	26
2.1. A Privatização do Porto de São Francisco do Sul	26
2.2. O Porto de São Francisco do Sul e a Globalização	29
2.3. O Porto de São Francisco do Sul rumo ao Século XXI	34

CAPÍTULO III — AS ALTERNATIVAS ECONÔMICAS PARA O PORTO	
DE SÃO FRANCISCO DO SUL	39
3.1. O Desafio do Porto de São Francisco do Sul	39
3.2. As Novas Diretrizes Básicas para o Porto de São Francisco do Sul	43
CAPÍTULO IV — CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
ANEXO : Lei nº 8.630/93	57

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	- Mapa Simplificado de Santa Catarina	19
FIGURA 2	- Visualização da Localização do Porto	19

LISTA DE TABELAS

TABELA I	- Armazéns de Granel Sólido da CIDASC — 1996	14
TABELA II	- Terminal de Líquidos “Aristeu Eloy Rosa” da CIDASC — 1996	14
TABELA III	- Equipamentos Portuários Disponíveis — 1996	16
TABELA IV	- Programa de Investimentos 96/97	17
TABELA V	- Centro de Produção e Consumo/Distâncias — 1996	18
TABELA VI	- Evolução da Movimentação no Cais - 1982-1996	20
TABELA VII	- Movimentação de Contêineres - 1981-1996	21
TABELA VIII	- Evolução da Movimentação - Cais e Mono Bóia — 1996	22
TABELA IX	- Movimentação de Carga por Berço - 1996	23
TABELA X	- Exportação no Cais — 1996	24
TABELA XI	- Importação no Cais — 1996	24
TABELA XII	- Importação na Mono-Bóia — 1996	24
TABELA XIII	- Utilização dos Berços de Atracação — 1996	25

RESUMO

Após a queda do Muro de Berlim, houve um movimento sobre o tema privatização. O Brasil também está entrando neste novo rumo, tomando como início, com relação aos portos, a Lei de Modernização 8.630/93 e o adendo do Mercosul.

O breve estudo da perspectiva de privatização do Porto de São Francisco do Sul possui como parte fundamental a sintetização dos conhecimentos sobre a privatização portuária e suas perspectivas de melhor competitividade. Contando com a lei acima citada, mas não havendo no Congresso Nacional um modelo portuário ainda definido.

A proposta do porto teve início em 1920 pela necessidade de importação e exportação, sendo totalmente executada a obra e definitivamente inaugurada em 1º de julho de 1955. Ele conta com uma localização estrategicamente privilegiada pelas rodovias, aeroportos e ferrovias que lhe dão acesso, para redistribuição das cargas.

O Estado de Santa Catarina conta com a concessão para explorar o porto por aproximadamente 25 anos, até o ano 2011, podendo terceirizar parte dos seus serviços conforme permite a lei acima citada.

Aprovada pelo Congresso Nacional, a lei tem por objetivo a modernização, buscar a competitividade no mercado interno e externo, bem como baixos custos dos serviços portuários, para oferecer a seus clientes a melhor qualidade, eficiência e rapidez, tendo em vista a globalização econômica.

Atualmente São Francisco é o quinto maior porto brasileiro, que com a privatização tem grandes possibilidades para avançar nesta classificação. Outro desafio será estender e aplicar a nova filosofia neoliberal, onde o Estado passará a cuidar somente das suas atividades essenciais - educação, saúde e segurança - que passariam a ser administradas pelo setor privado. Ao mesmo tempo, o Estado procuraria acompanhar a evolução mundial das atividades portuárias, com maior participação do setor privado.

INTRODUÇÃO

As mudanças ocorridas após a queda do Muro de Berlim fizeram com que o neoliberalismo fosse praticamente utilizado em toda a sua extensão. Países até então socialistas, passaram a adotá-lo. E, um dos princípios do neoliberalismo é o Estado cuidando somente das atividades essenciais como: saúde, educação e segurança, ou seja, as atividades ditas não essenciais, são praticadas, decididas pela iniciativa privada que por sua vez tem como parâmetro o mercado. Para que o Estado adote esta nova postura, fez-se necessário mudanças estruturais principalmente, no que diz respeito as empresas estatais. Em todo o mundo, ecoou uma palavra: **privatização**.

O Brasil também adentrou nesta nova perspectiva. Um dos primeiros passos adotados pelo Governo, refere-se ao sucesso da estratégia de estabilização econômica, através do Plano Real, implantado em nosso país, com o objetivo explícito de recriar as bases para um novo ciclo de crescimento, correlacionado a desaceleração da inflação e a diminuição das desigualdades sociais.

Através do Congresso Nacional, aprovaram-se leis que viabilizaram as privatizações das empresas estatais, com o intuito de maior competitividade no mercado nacional e internacional, utilização de tecnologia de ponta, recursos humanos

especializados, serviços terceirizados, barateamento destes serviços e maior acesso dos usuários aos mesmos.

Portanto, busca-se através das privatizações financiar o setor público com recursos externos e internos, na perspectiva de um novo regime econômico, devido à esperada recuperação dos investimentos e à obtenção de padrões de maior eficiência produtiva. Em síntese, pode-se constatar que no bojo do objetivo central de um programa de privatizações destaca-se o ganho de eficiência, quer econômico, quer tecnológico.

No Brasil, o Estado-empresário, teve um papel fundamental no processo de industrialização, haja visto ser um país novo, onde o seu parque industrial e portuário encontrava-se em franco crescimento. Sendo um Estado-empresário, este decidia em todas as áreas, necessitando para tanto, de um quadro de recursos humanos avantajado, que por sua vez, implicou em trâmites burocráticos, decisões administrativas tardiamente adotadas, recursos financeiros mal aplicados e estratégias de mercados erroneamente lançadas.

Keynes, com sua sabedoria, em sua época previa os acontecimentos futuros, quando criticou o absentismo estatal. Responsabilizou o Estado pela manutenção de determinadas taxas de emprego, facilitando assim, a afirmação do intervencionismo estatal.

Luis Bresser Pereira, **apud** FARIAS NETO (1994: 272-273), mostra-nos com suas palavras:

Nós intervimos demais, quebramos o Estado, ou deixamos que quebrasse, e agora temos que saná-lo, reorganizá-lo, reduzindo o grau de intervenções, e, ao mesmo tempo, teremos que definir suas novas tarefas, no quadro de uma nova estratégia de desenvolvimento.

Demonstra JORGE (1994), que os objetivos e os planos de privatização são promover eficiência e flexibilidade à economia, na forma de incrementos da competitividade e redução no peso dos gastos públicos.

Mais especificamente, quanto aos portos brasileiros, objeto desta monografia, o governo ainda não definiu o modelo portuário a ser adotado aos nossos portos. Nem mesmo a Lei nº. 8.630/93 (em anexo) aprovada pelo Congresso Nacional e denominada de modernização portuária, conseguiu avançar. Ainda assim, a maioria das companhias docas está caminhando — umas a passos largos, outras nem tanto — rumo à transferência das operações à iniciativa privada.

O Porto de São Francisco do Sul, localizado no município de São Francisco do Sul em Santa Catarina, encontra-se com alguns projetos para incrementar a participação do setor privado, principalmente através da terceirização dos seus serviços oferecidos aos usuários. Nos primeiros cinco meses deste ano (1997), este porto movimentou cerca de 200 mil toneladas entre madeira bruta e beneficiada. A previsão é de que a movimentação cresça cerca de 10% em relação ao ano passado.

Fazem parte dos planos da atual administração a construção de um berço — extensão maior do cais —, a ser utilizado como terminal graneleiro ou de contêineres e outro exclusivo para contêineres. Atualmente, o Terminal de Contêineres tem 200 metros de cais e pode receber até quatro navios simultaneamente. O objetivo primordial da atual administração, é entregar a iniciativa privada todo o processo de ampliação do porto.

O tema ora proposto por esta monografia, a perspectiva de privatização do Porto de São Francisco do Sul em Santa Catarina, possui como ponto fundamental a sintetização dos conhecimentos acerca da privatização portuária e suas perspectivas de melhor competitividade.

Quanto aos objetivos específicos, compreender-se-á:

- mostrar as vantagens e desvantagens que a privatização portuária pode trazer para o país; e
- analisar esta privatização portuária dentro do enfoque de globalização da economia.

A abordagem escolhida a esta monografia assume a conformação de pesquisa bibliográfica, orientada para a investigação retrospectiva e prospectiva, relativa à perspectiva de privatização do Porto de São Francisco do Sul em Santa Catarina.

Esta monografia é composta por quatro capítulos. No primeiro explana-se sobre o município de São Francisco do Sul, as suas características enquanto polo exportador e importador de mercadorias realizadas através do porto, suas perspectivas de privatização e um breve histórico das atuações das empresas estatais no Brasil. (Capítulo I). Posteriormente, será relatado sobre o Porto de São Francisco no contexto da globalização econômica (Capítulo II), e o desafio deste porto diante desta economia globalizada e as novas diretrizes traçadas para o enfrentamento cada vez mais competitivo tanto economicamente quanto tecnologicamente (Capítulo III). E, após, serão feitos breves comentários com suas respectivas conclusões e algumas recomendações (Capítulo IV).

CAPÍTULO I — O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Este capítulo abordará o histórico da criação do Porto de São Francisco do Sul, no município de São Francisco do Sul em Santa Catarina. Posteriormente, far-se-á um breve relato sobre a atuação das empresas estatais no país, a privatização enquanto tendência mundial e, por isso mesmo, também nacional, e por fim, as características do Porto de São Francisco do Sul.

1.1. Histórico do Município de São Francisco do Sul

Com base em PEREIRA (1984), temos o relato, em 1530, do envio por Portugal da expedição de Martim Afonso para demarcar e efetivar a posse do sul do Brasil, onde julgavam achar-se o rio Solís, tão rico em prata. No ano de 1641, Manoel Lourenço de Andrade, fundador do povoado de São Francisco do Sul, trouxe em sua companhia mulher e filhos, o seu genro, Luiz Rodrigues Cavalinho, grande número de agregados e escravos, gaderia, instrumentos agrícolas e ferramentas para a exploração de minas. No ano de 1665, São Francisco era elevada à paróquia, ocorrendo nesta época a morte de Lourenço de Andrade.

Em 1723, a vila de São Francisco passou para a jurisdição da Ouvidoria de Paranaguá. O fabrico da farinha de mandioca prosperou enormemente, apesar dos encargos de toda ordem que recaíam sobre os produtores, por meio de fintas, derramas e impostos de exceção. Em 1808, foi grande a procura por farinha de mandioca, pois só de julho a outubro, exportaram-se para o Rio de Janeiro 7.381 alqueires. Com isto teve início o ardoroso trabalho desta população de São Francisco do Sul, para a construção de um Porto, com o intuito de exportação e importação de produtos. Mas a exploração tem a história traçada a partir de 1920, até então e por muito tempo algumas embarcações permitiam a atração de vapores de cabotagem.

Após vários decretos para a construção do porto , que iniciou-se em 1945, paralisando em 1950 e retomando a obra em 1954. Depois de várias turbulências a inauguração oficial do porto ocorreu em 1955, quando estavam concluídos o cais 1 e 2, a dragagem Darsena nº1 e aterro, que prevalecem até hoje com algumas alterações.

1.2. Breve Histórico Conjuntural da Empresa Estatal e sua Atuação no Brasil

Desde os seus primórdios, a atividade empresarial do Estado no Brasil, é sintetizada através de cinco marcos característicos, imperando nestes, a política do “Estado-empresário”. O primeiro considera o período compreendido até o final da década de 20, em que a intervenção foi incidental; o segundo, que abrange o período entre 1930 e 1945, denota o intervencionismo consciente e deliberado; o terceiro, estabelecido pela Segunda Guerra Mundial, assinala a intervenção circunstancial vinculada à segurança e soberania nacionais, o quarto, constituído pela década de 50 até meados de 60, marca a intervenção desenvolvimentista; e o quinto, fixado pelo período pós-1964, que caracteriza o dirigismo da

economia pelo Estado, influenciado diretamente pela política econômica dos Estados Unidos (FARIAS NETO, 1994:19).

A intervenção do Estado na economia, é constatada desde os primórdios tempos da colonização brasileira, onde a Coroa metropolitana interferia diretamente na comunidade sob o seu domínio. A restritiva regulamentação e a intensa tributação norteavam as políticas usuais de implementação de monopólios e de proibições de produção e de comércio. Havia interferência direta da Coroa metropolitana também, na produção de bens e na prestação de serviços de natureza econômica. Como exemplos destes intervencionismos estatais, foram criados o serviço postal, em 1662, e a Casa da Moeda da Bahia em 1694. D. João VI fundou, em 1808, o Banco do Brasil, a Imprensa Régia e a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema. Depois da Independência e durante o Segundo Império, foram criadas a Estrada de Ferro D. Pedro II (1858) e a Caixa Econômica e Monte de Socorro (1861), que captava poupanças populares sendo, posteriormente, complementada nesta função pelas Caixas Econômicas Estaduais. (FARIAS NETO, 1994:26)

No início do século XX, o comprometimento com um retorno mínimo vinculado às ferrovias de propriedade estrangeira onerava o Estado de forma recrudescente. Por isso, o governo contraiu, em 1901, empréstimo externo com a finalidade de ser aplicado na nacionalização de algumas ferrovias. Este processo de nacionalização prosseguiu de forma que, em 1929, a metade da rede ferroviária pertencia ao Estado, proporção esta que, na década de 50, atingiu 94%.

De acordo com FARIAS NETO (1994: 21):

A intervenção justificada pela revitalização da empresa privada, encontra a sua legitimação na predominante doutrina econômica, incorporada pela relevância das ideologias autoritárias, em detrimento do liberalismo político. No Brasil, o cenário vigente ensejou a criação de autarquias reguladoras da produção e do comércio, bem como proporcionou, então, ao Estado, através de normas e programas, o estabelecimento de especiais instrumentos de decisão e de condução da atividade econômica do país.

No período de 1937 a 1945, Estado Novo, ocorre um intervencionismo consciente do Estado com um regime verdadeiramente estatizante, com o subjacente conteúdo ideológico expresso pelo nacionalismo econômico. No tocante a navegação, o Lloyd Brasileiro, que desde a sua criação havia alternado o seu domínio entre privado e estatal, foi em 1937, definitivamente encampado e transformado em autarquia federal.

A partir dos anos 40, verificou-se, especialmente, uma maior intervenção direta do Estado na economia, mormente entre 1940 e 1945. A estatização ocorria, basicamente, em função das razões de segurança nacional, de fomento a atividades ou setores essenciais ao desenvolvimento e do próprio nacionalismo característico do regime então vigente (Farias Neto:23).

A década de 50, caracteriza-se pela implementação de políticas desenvolvimentistas desencadeadas pelo Estado, no sentido de induzir e orientar o crescimento da economia, além de salvaguardar as necessidades da segurança nacional.

Após 1964, a ênfase encontrava-se no apoio à empresa privada nacional e na atração do capital estrangeiro, consubstanciadas na implementação de reformas visando à

recuperação e ao fortalecimento da economia de mercado. Todavia, em função do comprometimento, firme e prioritário, com a consecução de elevadas taxas de crescimento, o Estado culminou, de forma implacável, aumentando a sua participação no setor produtivo de bens e serviços. Entre 1970 e 1979, verificou-se a ratificação do processo iniciado no decênio anterior, mormente em termos da consolidação e da reorganização do setor, bem como da expansão acelerada das empresas estatais mais importantes.

Após 1980, as empresas estatais inibiram o crescimento econômico, tendo em vista que seus investimentos foram drasticamente reduzidos, acarretando conseqüências negativas para a economia. Em função dos problemas que acometiam o balanço de pagamentos do país, o governo decidiu, implementar uma política econômica ortodoxa, que supostamente os solucionaria, reduzindo, assim, a demanda interna e provocando a recessão econômica.

Conforme assinala FARIAS NETO (1994: 28):

A redução dos investimentos das estatais assoma como um dos principais instrumentos utilizados para atingir tais objetivos. Assim, em junho de 1980, o governo determinou elevadas reduções dos orçamentos dos investimentos das estatais, o que contribuiu, significativamente, para a recessão de 1981-83, expressa pelos índices negativos de crescimento do PIB de -1,6%, em 1981, e de -3,2%, em 1983, verificados pela primeira vez na história do País. No mesmo período, a relação entre a formação bruta de capital fixo (FBCF) e o PIB caiu de 22,5%, em 1980, para 16,4%, em 1984.

As empresas estatais no Brasil foram responsáveis pela modernização e pela rápida expansão da infra-estrutura do país, bem como pelo fornecimento de grande parte dos insumos básicos necessários ao crescimento da produção. No período entre 1965 e 1980, a proporção dos investimentos das estatais na formação bruta de capital fixo subiu de 13,6%,

em 1965, para 22,5%, em 1980, chegando a ultrapassar os 25% em 1975 e 1976. (FARIAS NETO, 1994)

1.3. A Privatização e as Dimensões do Governo

Os debates sobre a competência das organizações governamentais são, muitas vezes, confundidos com os debates sobre os próprios limites da atividade coletiva, ou seja, se desejamos a privatização ou a estatização, adentramos, então, em uma discussão filosófica, política e ideológica.

A privatização poderá contribuir para que o Estado tenha uma recuperação nas finanças, atribuindo responsabilidades ao setor privado pelos futuros investimentos. Com isto, o Estado pode dedicar-se em melhor grau às áreas sociais.

Para muitos autores, privatizar significa somente retirar os negócios das mãos do Governo, sendo estes negócios por exemplo: administração de hospitais, administração de portos, bancos, etc. Mas também é a venda de ativos públicos ao setor privado encolhendo a dimensão do Governo.

A busca do interesse comum requer uma estrutura de responsabilidade cuidadosamente projetada para assegurar, em benefício dos cidadãos, os melhores esforços daqueles que agem em seu nome. As firmas privadas operando em mercados competitivos são freqüentemente mais eficientes do que a burocracia governamental, mas é romântico inferir daí que o mero fato de ser uma organização privada, sem competição e sem testes de mercado, leva à eficiência. Os aspectos perturbadores do dispêndio do governo têm suas raízes nos conflitos e ambigüidades da decisão coletiva e não simplesmente na ação coletiva. Delegar tarefas para entidades com finalidade lucrativa pode tornar a ação pública mais hábil,

mais eficiente, mais responsável, mais firmemente sob o controle dos cidadãos. Mas é temerário afirmar que o fornecimento privado é um remédio universal para a complexidade fundamental do domínio público. (DONAHUE, 1992:259)

De acordo com DONAHUE (1992), levar o Governo a fazer coisas certas pode ser mais importante do que levar o Governo a fazer certo as coisas.

Para JORGE (1994), a privatização é uma redefinição da intervenção estatal. Achar um programa de privatização depende de uma confluência de variáveis, observando experiências de outros países, formando um conjunto de fatores ideológicos, produtivos e fiscais que melhor se adaptem a esfera do país.

A privatização para muitos pode ser a busca do equilíbrio de suas contas, para outro é mera transferência de empresas que estão no momento gerando prejuízos ao tesouro público.

JORGE (1994:140) enfatiza a importância do ambiente de concorrência:

É talvez a questão que gera mais controvérsia. Autores como BERG acreditam que o suporte empírico existente é suficiente para tornar verdadeira a assertiva “o setor privado é mais eficiente do que o setor público”. No entanto, existem discordâncias; KAY e THOMPSON (1986) afirmam ser a concorrência o principal (e determinante) fator estimulador da eficiência, e não a propriedade. Já YARROW (1986) apenas admite ser este um fator a mais no conjunto estimulador do desempenho econômico, inclusive a propriedade. No caso brasileiro, basta observar a estrutura altamente cartelizada de nossa economia para prever que a privatização, por si só, não significa aumento de concorrência.

Pelos autores acima citados observamos que para a privatização obter êxito tem que haver concorrência.

1.4. As Características do Porto de São Francisco do Sul

A Companhia da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pelo Decreto n.º. 9.967, de 26 de dezembro de 1912, obteve a concessão para construir e explorar em São Francisco do Sul uma estação marítima, sem ônus para a União e sem privilégios. Em 1921, após um levantamento hidrográfico do porto natural e da barra, a Inspetoria de Portos, Rios e Canais organizou um projeto de melhoramento que foi aprovado pelo Decreto n.º. 15.202. O Governo da União, em 1922, contratou o Governo do Estado de Santa Catarina para a realização de obras portuárias bem como a sua exploração por um período de 60 anos. Por sua vez, o Estado de Santa Catarina outorgou à Companhia Porto de São Francisco do Sul, a responsabilidade de construção e operação do Porto. Através do Decreto n.º. 6.912, de 01 de março de 1941, outorga-se nova concessão para construção, uso e exploração do porto por um período de 70 anos.

A inauguração do Porto de São Francisco do Sul, ocorreu em 01 de julho de 1955, quando estavam concluídos os cais 1 e 2, a dragagem da Darsena n.º. 1 e o aterro. Por resolução da PORTOBRAS, foram permitidas as instalações do Terminal de São Francisco do Sul da PETROBRAS-TEFRAN, na área de jurisdição do porto, bem como de instalações de granéis para COCAR S/A, atualmente Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina S/A — CIDASC, em terraplano do porto. A data do término da Concessão ao Estado de Santa Catarina, está prevista para 01 de abril do ano de 2011.

O Porto de São Francisco do Sul possui um canal de acesso com extensão de 525,0 m; de largura 400,0 m e de profundidade entre 10 e 19 m. O seu cais acostável possui uma profundidade de 06 a 10 m e de comprimento 675 m. Possui ainda, 12 hidrantes, com espaçamento de 30 m e descarga de 14 a 30 t/h. Através da malha rodoviária, encontra-se a

disposição das transportadoras duas plataformas com capacidade nominal de 500 t/h; e a ferroviária, para quatro vagões simultâneos com capacidade nominal de 500 t/h. A sua capacidade de expedição, o **ship loader**, com duas unidades de 500 t/h cada uma e bombas com capacidade nominal de 500 m³/h de óleos vegetais.

A capacidade de recebimento do Porto de São Francisco do Sul, é através de três unidades com capacidade de 100 m³/h de óleos vegetais. A privilegiada situação geográfica deste Porto, possibilita a atracagem de cinco fundeadores oficiais em águas abrigadas com profundidade entre -10 e -19 metros.

Através de ferrovia o Porto de São Francisco do Sul interliga-se ao sistema nacional pela EF 485. No município de Mafra, a 167 Km de São Francisco do Sul, interliga-se a EF 116 que liga São Paulo a Porto Alegre. A 250 km de Mafra, na cidade de Porto União, ocorre a interligação com a EF 153, que liga Ponta Grossa no Paraná a Passo Fundo no Rio Grande do Sul. Quanto ao aspecto aeroportuário, em Joinville a 60 Km de São Francisco do Sul e Navegantes a 100 Km, há aeroportos com linhas domésticas regulares, permitindo qualquer tipo de deslocamento nacional ou internacional. O Porto de São Francisco do Sul é servido também, pela BR 280, totalmente pavimentada a 45 km da BR 101, que possibilita a ligação com a BR 116 e outras rodovias que integram o Cone Sul e todo o País, conforme a Tabela V.

A seguir, demonstrar-se-á a utilização do Porto de São Francisco do Sul pela Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina S/A — CIDASC, bem como, os equipamentos disponíveis deste porto aos seus usuários, o programa de investimentos para o biênio 96/97, a sua localização em relação aos centros de consumo, a evolução da movimentação em seu cais no período de 1982-1996, a movimentação de contêineres entre 1981-1996, a movimentação na mono bóia entre 1988-1996, como também,

a movimentação do cais e mono bóia no período de 1988-1996, a movimentação no porto de carga por berço no ano de 1996, os produtos exportados em 1996 e os importados no mesmo ano, e por fim, as atracções ocorridas também em 1996.

A Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina S/A — CIDASC —, utilizou o Porto de São Francisco do Sul em 1996 (conforme as Tabelas I e II), no transporte de granel em um total de 120.000 toneladas e no de líquidos, totalizou 9.000.000 m³. Esta autarquia é a que mais utiliza os serviços do Porto de São Francisco do Sul.

TABELA I - ARMAZÉNS DE GRANEL SÓLIDO DA CIDASC — 1996

IDENTIFICAÇÃO	CAPACIDADE ESTÁTICA (TON)
Armazém n.º 1	65.000
Armazém n.º 2	50.000
Silos	5.000
TOTAL	120.000 Ton

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

TABELA II - TERMINAL DE LÍQUIDOS “ARISTEU ELOY ROSA DA CIDASC — 1996

IDENTIFICAÇÃO	CAPACIDADE ESTÁTICA (m ³)
Tanque n.º 1	4.500.000
Tanque n.º 2	1.500.000
Tanque n.º 3	1.500.000
Tanque n.º 4'	750.000
Tanque n.º 5	750.000
TOTAL	9.000.000

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

Os equipamentos atualmente disponíveis no Porto de São Francisco do Sul (tabela III) são de grande importância para o porto, apesar de alguns estarem um pouco ultrapassados e o porto necessitar de equipamentos novos e com tecnologia mais avançada. Ele opera com os seguintes equipamentos: rebocadores próprios e terceirizados; draga; locomotiva para manuseio das mercadorias no cais; guindaste sobre pneus HR que estuda-se reforma ou substituição (conforme tabela IV) e sobre trilhos; eletroimã para movimento de containers; pás carregadeiras; tratores; carretas; garras clamps para movimentação de bobinas de papel; rediers; correias transportadoras; funil e pás mecânicas para a descarga de granel; balança rodoviária para pesagem de caminhões; veículos.

TABELA III - EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DISPONÍVEIS - 1996

TIPO	CARACTERÍSTICAS	QUANTIDADE
Rebocadores Próprios	Com 28,0 de comprimento, Boca Máxima de 8, 3m, Motor Principal com 1.680 HP, Tonelagem Bruta de 244 T e Bollard Pull de 20 Ton (Rio Preto).	01
	Com 190,0 de comprimento, Boca Máxima de 5,8 m, Motor Principal com 850 HP e Bollard Pull de 12 Ton (São José)	01
	Com 19,8 m de comprimento, Boca Máxima de 13,6 m, Motor Principal com 440 HP, TPB de 75,53 Ton e Bollard Pull de 5,9 Ton (Vitória)	01
Rebocadores Terceirizados	Com 23,5 m de comprimento, Boca Máxima de 8,0 m, Motor Principal com 1010 HP, TPB de 163 Ton e Bollard Pull de 15,4 Ton (Saveiros Camuyranos-Hamal)	01
	Com 33,5 m de comprimento, Boca Máxima de 7,0 m, Motor Principal com 1010 HP, TPB de 92,570 Ton e Bollard Pull de 10,03 Ton (Saveiros Camuyranos-Hidrus)	01
Draga	De sucção e recalque, comprimento de 50,3 m, Boca Máxima de 12,80 m, TPB de 1015,40 Ton, sem propulsão (Sergipe)	01
Locomotivas	GE Diesel/elétrica com capacidade para 300 toneladas	01
Guindastes	Sob pneus, modelo HR, lança com 12,50 m, com capacidade para 20 toneladas	01
	Sobre trilhos, tipo revolver, lança 25 m de comprimento, 6 m de raio e capacidade para 7,5 toneladas	02
Eletrôimã		02
Empilhadeiras	Para movimentação de Containeres, modelo Milan, com capacidade para 37,0 toneladas	03
	Para movimentação de Containeres, modelo Milan, com capacidade para 44,0 toneladas	01
	Capacidade para 7 toneladas	05
	Capacidade para 5 toneladas	02
	Capacidade para 3,5 toneladas	06
	Capacidade para 3 toneladas	03
Pás Carregadeiras	Yale, modelo 1500B, com capacidade para 45Jd ³	02
	Michigan 35R, com capacidade para 2,5 Jd ³	01
Tratores	Com potência de 45 HP	04
	Com potência de 65 HP	07
Carretas	Para transporte de carga geral, com capacidade:	
	Para 5/6 toneladas	28
	Para 10 toneladas	20
	Para carga geral	18
	Reboque plataforma para containeres	02
Garras Clamps	Para movimentação de bobinas de papel com capacidade para 3 toneladas	02
Rediers	Com capacidade para 150 ton/hora	02
Correias Transportadoras	Todas com capacidade de 150 ton/hora e com os seguintes comprimentos:	
	17,40 metros	02
	13,00 metros	01
	12,40 metros	02
	12,00 metros	02
Funil	Para descarga de granel	04
Pás Mecânicas	Para movimentação de granel, com potência de 4 HP	05
Balança Rodoviária	Para pesagem de caminhões, com capacidade para 60 ton	01
Veículos	Caminhões basculante	01
	Caminhonete cabine	01
	Automóvel	06

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

Na busca de facilitar as cargas e melhor produtividade e rapidez no atendimento a administração do porto tem um programa de investimento (tabela IV) com novos projetos através de obras e serviços para dinamizar as operações e criar segurança as cargas.

TABELA IV - PROGRAMA DE INVESTIMENTOS 96/97

MELHORIAS	SITUAÇÃO
Recuperação de três máquinas Millan	02 máquinas recuperadas
Drenagem e pavimentação da Avenida Engº. Leite Ribeiro	Início
Informatização dos serviços portuários	Estudos finais
Pavimentação em concreto e asfalto de berços e áreas	
Aluguel de máquinas para containeres	Ok
Dragagem de manutenção do Canal de Acesso e Bacia	
Reforma dos Armazéns 1 e 2	Ok
Aquisição de Veículos	1
Aquisição de Bob Cat de multi-uso	OK
Recuperação do Berço 101	Em estudo
Aquisição de duas máquinas de empilhar	Em estudo
Aquisição de esteira para 200 t/h - 3 unidades	Em estudo
Aquisição de cinco tratores	Em estudo
Aquisição de quinze carretas para carga geral	Em estudo
Reforma do guindaste sobre pneus HR	Em estudo
Aquisição de três flutuantes	Em estudo
Ampliação do pátio de containeres (Bela Vista)	Governo Federal
Aprofundamento Canal de Acesso e Bacia	Em estudo

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

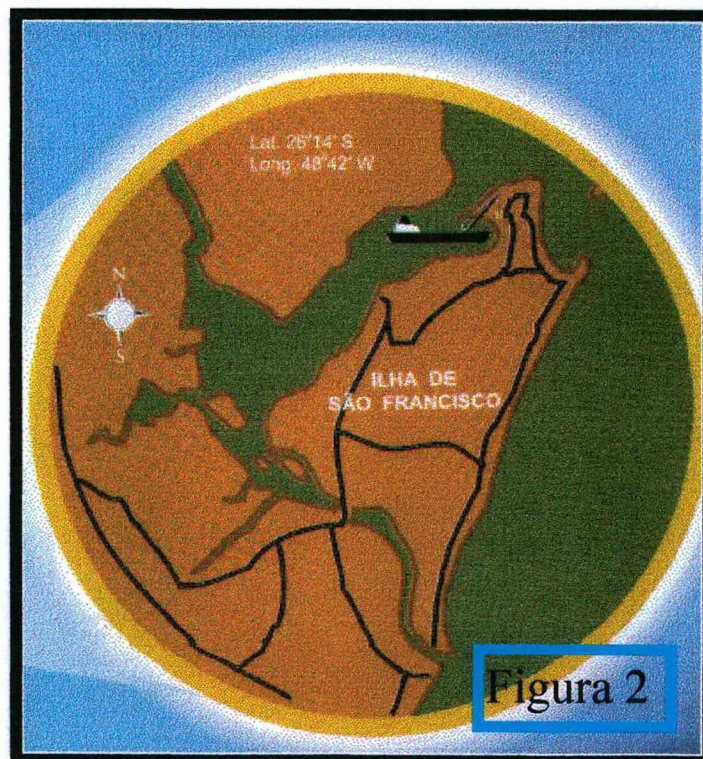
O Porto de São Francisco do Sul, no município de São Francisco do Sul, pertencente ao Estado de Santa Catarina, tem uma localização estratégica, estando a 215 km da cidade de Florianópolis, por via rodoviária e a 40 km da maior cidade do Estado, Joinville, através da BR 280. Também está ligado pela Estrada de Ferro 485 e há um estudo sobre sua reconstrução em alguns pontos, para o barateamento dos custos dos transportes. O porto está muito bem servido pelas rodovias BR 282, totalmente pavimentada a 45 km da BR 101, que

possibilita a interligação com a BR 116 e após outras rodovias que interligam ao Cone Sul e todo o país (tabela V).

TABELA V - CENTRO DE PRODUÇÃO E CONSUMO/DISTÂNCIAS - 1996

CENTRO DE PRODUÇÃO E CONSUMO	DISTÂNCIA (KM)	RODOVIA DE ACESSO
Joinville	45	BR 280/SC 301
Jaraguá do Sul	70	BR 280
São Bento do Sul	130	BR 280/101/280
Brusque	150	BR 280/101/486
Blumenau	160	BR 280/470
Tijucas	165	BR 280/101
Rio Negrinho	170	BR 280/101/280
Nova Trento	195	BR-280/101/470/SC 411
Florianópolis	215	BR 280/101
Presidente Getúlio	240	BR 280/101/470
Rio do Sul	260	BR 280/101/470
Mafra	167	BR 280/101
Curitibanos	380	BR 280/101/470
Canoinhas	227	BR 280/101/280
Criciúma	415	BR 280/101/SC 444
Joaçaba	555	BR 280/101/470/282
Caçador	515	BR 280/116/SC 302
Concórdia	560	BR 280/101/470/282/153/283
Chapecó	655	BR 280/101/470/282
Vacaria	530	BR 280/101/470/116
Erechim	625	BR 280/101/470/282/153
Passo Fundo	700	BR 280/101/470/282/153/RS 153
Pato Branco	715	BR 280/153/280/373
Francisco Beltrão	760	BR 280/153/280
Dionísio Cerqueira	800	BR 280/101/153/282
Curitiba	180	BR 280/101/376
São Paulo	BR 280/101/376/116	

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.



As figuras acima mostram respectivamente as localizações do Município de São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina (figura 1) e do Porto de São Francisco do Sul (figura 2).

Na década 80, ou mais precisamente, entre os anos de 1982 a 1989, a evolução da movimentação no cais cresceu cerca de 57% entre as cargas de granel sólido, líquido e carga geral. (tabela VI), foram adquiridas duas empilhadeiras para a movimentação de containers, como também de carga geral, e pátios foram construídos com aproximadamente 16.000 m² para a desovagem dos containers. De 1990 até 1993 constatamos uma pequena queda na movimentação de carga no cais, tendo pequenos investimentos neste período. O crescimento foi retomado a partir do ano seguinte, em 1994, com a Lei da Modernização nº 8.630/93 (conforme tabela VI, VII e VIII).

TABELA VI - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO NO CAIS - 1982-1996

ANO	CARGA GERAL	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
1982	88.686	961.525	70.267	1.120.478
1983	164.240	829.240	71.650	1.065.192
1984	278.513	834.325	142.629	1.255.467
1985	230.371	1.010.297	122.254	1.362.922
1986	231.977	1.106.142	46.392	1.384.514
1987	298.204	1.023.900	100.400	1.422.504
1988	414.474	1.168.986	89.000	1.672.460
1989	399.849	1.265.962	98.157	1.763.968
1990	433.829	1.431.386	48.345	1.913.559
1991	482.954	1.073.308	8.994	1.565.256
1992	522.787	1.365.003	46.000	1.933.790
1993	597.201	1.029.817	42.850	1.669.868
1994	816.018	1.524.980	237.512	2.578.510
1995	1.025.465	1.522.469	163.072	2.711.006
1996	1.178.666	1.813.287	136.802	3.128.755

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997, unidade: tonelada.

A partir do ano de 1994 (Tabelas VII-X), o Porto de São Francisco do Sul, retoma o crescimento. Face a sua localização privilegiada, conforme já exposto, baixos custos operacionais e rapidez no atendimento, os agentes importadores e exportadores, procuram o Porto para movimentar suas cargas. O esgotamento de retroárea, berços de atracação e

equipamentos fica evidenciado, se projetarmos o crescimento futuro, levando-se em consideração a crescente movimentação dos últimos anos.

TABELA VII - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES - 1981-1996

ANO	UNIDADES	TEU'S	TONELADAS
1981	2.380	2.381	
1982	1.824	1.824	
1983	4.638	4.771	
1984	9.832	12.332	
1985	13.693	14.486	
1986	14.350	15.701	
1987	15.041	19.091	
1988	20.907	21.096	
1989	23.704	26.579	
1990	23.400	26.836	
1991	27.503	30.662	
1992	30.888	38.045	
1993	29.817	38.344	340.947
1994	37.762	50.147	452.319
1995	55.485	78.454	730.481
1996	67.239	96.908	971.564

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

Com a Lei de Modernização 8.630/93, os portos tiveram um aquecimento na evolução da movimentação de cais e mono bóia. O Porto de São Francisco do Sul cresce em movimentação no cais no total (carga geral, granel sólido e granel líquido) que em 1988 movimentou 9.026.544 t., aumentando para 10.779.122 t. em 1994 e com a implantação desta lei evoluiu para 11.144.192 t., observe-se que de 1994 a 1996 são apenas dois anos (tabela VIII) de movimentação de cargas no cais.

**TABELA VIII - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO - CAIS E MONO BÓIA
1988 -1996**

ANO	CARGA GERAL	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
1988	414.474	1.168.986	7.440.084	9.023.544
1989	399.849	1.265.962	7.263.355	8.929.166
1990	433.829	1.431.385	6.843.241	8.708.455
1991	482.954	1.073.308	6.856.930	8.413.192
1992	522.790	1.365.003	6.389.389	8.277.182
1993	597.201	1.029.817	7.623.009	9.250.027
1994	816.018	1.524.980	8.438.124	10.779.122
1995	1.025.465	1.522.469	6.658.769	9.206.103
1996	1.194.969	1.796.984	8.152.239	11.144.192

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

Para melhor atender os navios o porto possui os berços de atracação 101, 102, 103 e 201. O berço de atracação 201 deverá ser parceirizado como também os berços 401 e 501 que não foram analisados quanto a movimentação de carga por berço (tabela IX). O planejamento tem diminuído o tempo médio de estadia no porto, o que o porto buscou privilegiar são os navios **full containers** que tem operação rápida. De janeiro a dezembro a movimentação de carga por berço de atracação no ano de 1996 foi de 125.886 t. para 260.077 t., um aumento de 134.211 t. na movimentação de cargas.

TABELA IX - MOVIMENTAÇÃO DE CARGA POR BERÇO - 1996

MESES	BERÇOS								TOTAL MOV.
	101		102		103		201		
	TON MOV.	%	TON MOV.	%	TON MOV.	%	TON MOV.	%	
JAN.	70.843	56,28	49.551	39,37	961	0,76	4.511	3,58	125.866
FEV.	116.180	57,39	66.776	32,99	15.600	7,71	3.874	1,91	202.430
MAR.	81.008	49,25	62.650	38,09	20.822	12,66	-	-	164.480
ABR.	190.214	70,64	70.969	26,36	8.084	3,00	-	-	269.267
MAIO	242.411	70,82	64.674	18,39	27.559	8,05	7.666	2,24	342.310
JUN.	176.664	62,63	86.630	30,71	13.353	4,73	5.444	1,93	282.091
JUL.	178.635	56,72	93.856	29,80	40.137	12,74	2.316	0,74	314.944
AGO.	177.167	65,25	68.047	25,06	23.600	8,69	2.688	0,99	271.502
SET.	176.502	53,41	117.098	35,43	24.075	7,28	12.822	3,88	330.497
OUT.	158.992	51,70	119.414	38,83	17.365	5,65	11.728	3,81	307.499
NOV.	104.508	40,54	124.862	48,44	22.537	8,74	5.885	2,28	257.792
DEZ.	158.697	61,02	84.139	32,35	15.042	5,78	2.199	0,85	260.077
TOTAL	1.831.821	58,55	1.008.66	32,34	229.135	7,32	59,13	1,89	3.128.75

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

As principais mercadorias que transitam no cais são: soja, madeira bruta, óleo de soja, cerâmicas, frangos etc. A movimentação de mercadorias para exportação no cais somam-se no total 2.457.268 t. no ano de 1996 (tabela X). Para as importações no cais as mercadorias somam-se em 671.487 t. distribuídas entre as mercadorias como: soja 2 (fava e granel), trigo, tara de containers e outros (tabela XI). O petróleo também é uma mercadoria que tem movimentação no cais, no ano de 1996 sua movimentação foi de 8.015.437 t. (tabela XII).

TABELA X - EXPORTAÇÃO NO CAIS — 1996

MERCADORIA	TONELADAS
Soja 1 (farinha, farelo)	1.364.891
Madeira 1 (serrada) bruta	252.166
Soja 2 (favas, granel)	71.500
Madeira 2 (bruta/cort.)	37.378
Tara de Container	103.671
Óleo de Soja	124.266
Cerâmicas (azulejos ...)	57.836
Frango (cong./frig.)	70.970
Outros	374.590
TOTAL	2.457.268

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

TABELA XI - IMPORTAÇÃO NO CAIS - 1996

MERCADORIA	TONELADAS
Soja 2 (favas, granel)	107.270
Container Vazio	56.898
Trigo	253.323
Tara de Container	32.544
Outros	221.452
TOTAL	671.487

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

TABELA XII - IMPORTAÇÃO NA MONO-BÓIA - 1996

MERCADORIA	TONELADAS
Petróleo Cru	8.015.437
TOTAL	8.015.437

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

Concluir-se-á, então, que existe crescente procura pelos serviços do Porto de São Francisco do Sul, fruto de baixos custos operacionais e ótima produtividade, bem como a importante função social, que representa para a cidade de São Francisco, como gerador de

riquezas e serviços, e para a região como elo na cadeia de transportes. A administração do Porto chamou para si a responsabilidade de dar nova dinâmica as atividades portuárias.

TABELA XIII - UTILIZAÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO - 1996

BERÇOS					
	101	102	103	201	NAVIOS
MESES	% UTILIZAÇÃO	% UTILIZAÇÃO	% UTILIZAÇÃO	% UTILIZAÇÃO	POR BERÇO
JAN.	83,87	93,55	51,61	48,39	48
FEV.	89,66	100,00	82,76	34,48	48
MAR.	90,32	93,55	58,06	-	40
ABR.	100,00	100,00	53,33	16,67	49
MAIO	100,00	93,55	58,06	16,13	50
JUN.	100,00	93,33	73,33	26,67	46
JUL.	100,00	96,77	61,29	38,71	53
AGO.	93,55	90,32	74,19	32,26	57
SET.	100,00	100,00	100,00	90,00	58
OUT.	83,87	93,55	83,37	22,58	51
NOV.	100,00	90,00	93,33	23,33	50
DEZ.	90,32	80,65	77,42	32,26	44
TOTAL	94,52	93,97	72,33	31,78	594

Fonte: Administração Porto de São Francisco do Sul, 1997.

O planejamento das operações tem diminuído o tempo médio de estadia dos navios no porto. Para se ter uma idéia (tabela XIII), a ocupação dos berços do Porto está acima da média nacional, e muito além do que é recomendado dentro de padrões internacionais, conforme declaração do Administrador. Sob esta ótica, o que se buscou foi privilegiar os navios **Full Containeres** que têm operação rápida, bem como os navios de granéis sólidos, com berços preferenciais sem, descuidar-se da carga geral, cujos navios estão migrando para transporte via containeres, enquanto tendência mundial.

No próximo Capítulo, o segundo, abordar-se-á as perspectivas de privatização do Porto de São Francisco do Sul e este, frente a globalização econômica.

CAPÍTULO II — A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL E A GLOBALIZAÇÃO ECONÔMICA

Este capítulo apresentará as perspectivas de terceirização dos serviços portuários e posterior privatização do Porto de São Francisco do Sul, conforme apregoa a Lei nº. 8.630/93, bem como o porto frente a esta globalização e o seu planejamento administrativo e econômico rumo ao Século XXI.

2.1. A Privatização do Porto de São Francisco do Sul

No bojo da Lei nº. 8.630/93 (em anexo), aprovada pelo Congresso Nacional, espera-se que os portos brasileiros adentrem no espírito da política do Governo Fernando Henrique Cardoso, qual seja, o de modernização e de maior competitividade no mercado externo e interno, bem como, o barateamento dos serviços prestados aos seus usuários. Esta lei objetiva em primeiro plano, uma descentralização do poder público, através da terceirização dos serviços portuários e de respeito ao livre mercado, onde os preços cobrados serão de acordo com a qualidade, eficiência e rapidez oferecidos pelas administrações de cada porto.

A citada lei, foi editada em 1993 e fez com que as administrações portuárias, procurassem rapidamente reestruturarem-se tanto nos aspectos administrativos, de recursos humanos quanto tecnológicos. Pois, os nossos portos, ainda encontram-se, a deriva da globalização econômica; eles ainda não se aperceberam que o poder público não pode mais arcar com uma máquina burocrática volumosa, onde as decisões tomadas são demoradas e normalmente não cumpridas por seus subordinados. A maioria dos portos públicos, por exemplo, ainda está em fase de rearrumação de sua estrutura tarifária. E dos 68 terminais privados de grande porte, no Brasil, apenas cinco já estão atendendo regularmente a terceiros, que são os da Cargill, Cotrijuí, CST, Tubarão e Trevo. Ainda assim, a entrada no mercado desses terminais balançou os portos públicos, que começam a se preocupar em reduzir tarifas e aumentar eficiência.

Somente os preços diferenciados entre os complexos portuários estatais, fez com que o mercado respondesse positivamente, pois o primeiro reflexo atrela-se no temor de não perder-se cargas, ou seja, os portos passaram a adotar contratos operacionais, onde imperam o desconto. Pela primeira vez, os portos estatais brasileiros começaram a ensaiar uma política de marketing, contratando empresas especializadas neste ramo, com o objetivo explícito de abertura deste mercado. Sabem os administradores portuários que terão de agir conforme o livre mercado, onde impera a lei da oferta e da procura. Não ocorrendo por conseguinte, a ajuda financeira dos cofres públicos. E nesta fase, o grande beneficiado é o produto brasileiro já que o custo portuário será mais barato, chegando no mercado exterior a um preço bem competitivo. A longo prazo, poderemos exportarmos produtos que hoje não conseguimos, tendo em vista, os altos custos operacionais. A redução de custo também poderá contribuir para o crescimento da demanda por produtos agrícolas. O preço de embarque da soja brasileira, por exemplo, é o dobro do cobrado para o embarque da soja

argentina. E em média, continua-se falando que os portos nacionais são 300% mais caros do que os portos no exterior, como Rotterdam, Antuérpia e Hamburgo.

Atualmente no Brasil, apenas operando com carga própria, os terminais privados já respondem por 75% das 350 milhões de toneladas de carga movimentadas, em breve este índice pode crescer pelo menos dez pontos percentuais. Afinal, para os terminais privados, prestar serviços é mais do que um bom negócio, pois eles trabalham com ociosidade média de 30%, podem arranjar com empresas privadas os recursos necessários a cobrir o custo fixo do terminal, terminando, assim, por movimentar a carga própria a custo zero ou perto disso.

Nesta guerra de marketing, de competitividade extrema, os portos públicos não possuem estrutura para enfrentar os portos privados. A burocracia impera, o quadro de pessoal não raramente é inchado e os equipamentos na maior parte das vezes são velhos. Dos portos públicos brasileiro o que tem mais agressividade comercial é o de Imbituba. Mas este é administrado por uma empresa privada, o grupo Catão, que possui interesse em diversas áreas de negócios e que quer cada vez mais se expandir no setor portuário. O grupo está até participando em regime de consórcio com outras seis empresas, encabeçado pela Sadia, da privatização do porto de Itajaí, cujo interesse primordial deve-se ao fato de o porto ser lucrativo e ter potencial exportador de açúcar e congelados.

No tocante ao Porto de São Francisco do Sul, este procura de todas as formas possíveis, uma delas é a terceirização dos seus serviços, incrementar a participação do setor privado, pois já encontram-se em curso o projeto de ampliação que prevê a duplicação de um berço de atracação de 150 metros de cais e a construção de três novos berços de atracação. Um deles será para operação de produtos florestais numa área de 33 mil metros quadrados. O arrendamento será por 25 anos e o contrato já foi assinado. Estão sendo investidos U\$\$ 16

milhões em obras civis, ampliação e construção de pátios em um prazo de seis anos. O berço de atracação estará pronto em dois anos. Pretende-se ainda, dando continuidade aos planos da atual administração, a construção de um berço de atracação a ser utilizado com terminal graneleiro ou de contêineres e outro exclusivo para contêineres. O investimento total deverá somar cerca de US\$ 120 milhões e ainda não tem prazo para conclusão e a iniciativa privada deverá ser parte ativa no processo de ampliação do Porto de São Francisco do Sul. Recentemente, este Porto concluiu a reestruturação do sistema de água para abastecimento de navios, reformou totalmente os armazéns 1 e 2 e o asfaltamento no pátio de granéis e parte do de contêineres. Também o acesso aos armazéns está sendo totalmente asfaltado. Há ainda, o projeto de reforma dos dois quilômetros da avenida que dá acesso ao porto. O investimento de US\$ 2 milhões será dividido entre a União e o Porto. Os planos de melhoria incluem ainda a aquisição de dois guindastes para empilhar contêineres, manutenção de vários equipamentos e a reforma dos rebocadores São José e Rio Preto.

É o início do processo de terceirização dos serviços no Porto de São Francisco do Sul e da sua privatização, tendo em vista, a globalização econômica, advindo com isto, uma maior competitividade interna e externa. Para isto, a atual administração é sabedora da necessidade premente de reestruturação do porto em todos os seus níveis, principalmente no campo político-administrativo, qual seja, a saída do poder público para a entrada da iniciativa privada.

2.2. O Porto de São Francisco do Sul e a Globalização

Atualmente, o Porto de São Francisco do Sul é o quinto maior porto brasileiro, em movimentação de contêineres; é uma autarquia do governo do Estado de Santa Catarina,

que tem concessão para explorá-lo até o ano 2011. Sua administração é autônoma, por isso mesmo, o porto funciona com a agilidade e a eficiência de um terminal privado, tanto que por ele passa mais da metade da movimentação portuária do Estado. O Porto está localizado na Ilha de São Francisco, costa norte de Santa Catarina, a 215 quilômetros da Capital, Florianópolis. O acesso rodoviário a Joinville, maior cidade do Estado, e dali a todo o país e cone sul, através da BR 280, em um percurso de 40 quilômetros totalmente pavimentado. Composições ferroviárias entram e saem do porto através da estrada de ferro 485, que liga São Francisco do Sul à cidade de Mafra, distante 167 quilômetros. No município de Mafra se acessa a malha ferroviária que se conecta com São Paulo, a maior cidade do país, e com Porto Alegre maior cidade da região sul. Também se pode acessar a ferrovia que corta o Paraná no sentido oeste, um dos mais importantes corredores de grãos do país.

O Porto tem nas suas proximidades três aeroportos. O de Joinville, distante 60 quilômetros e o de Navegantes que fica a 100 quilômetros, são servidos por linhas aéreas domésticas que os interligam com os principais centros nacionais e internacionais. A terceira opção é o Aeródromo de São Francisco do Sul, a apenas oito quilômetros do Porto, que possibilita o uso de pequenas aeronaves particulares em sua pista de mil metros.

Uma das principais características do Porto de São Francisco do Sul é sua excelente posição geográfica, já que a bacia de evolução e o canal de acesso têm dimensões e profundidades privilegiadas, o que torna São Francisco do Sul o melhor porto natural do sul do país. Dentre os equipamentos do Porto destaca-se um trecho de estrada de ferro que se estende pelo cais e permite que vagões utilizem o sistema de embarque e desembarque de produtos ao mesmo tempo. Por correia transportadora ou dutos, farelo de soja ou óleo vegetal podem ser enviados diretamente aos navios ou depositados nos armazéns anexos ao Porto.

O canal de acesso possui 9,3 km de extensão, 150 metros de largura e calado de 10 metros. A bacia de evolução é bastante ampla, com cinco áreas de fundeadouros oficiais somados à área de manobra para atracação, com profundidade entre 10 e 19 metros (Dhn). O cais acostável tem 675 metros de comprimento com 30 pés de profundidade máxima (granéis sólidos). O Porto possui duas unidades de ship loader com capacidade nominal individual de 500 toneladas/hora, permitindo uma expedição de 1.000 toneladas/hora. As bombas de óleos vegetais têm capacidade nominal de 500 m³/h. O Porto tem quatro armazéns internos com capacidade total de 76.500 m³, numa área total de 13.500 m². Existem na retaguarda os armazéns de granel sólido da Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola — CIDASC, que têm capacidade total de 120 mil toneladas, e tanque para óleo vegetal com capacidade nominal para 9 mil m³. Com relação aos containeres, há pátio para armazenagem com 50 mil m² totalmente pavimentado e iluminado. Área pavimentada exclusiva para containeres frigorificados com 4 mil m² e 360 toneladas de energia elétrica (380/440 volts). A amplitude da maré é de 2,4 metros e os hidrantes possuem espaçamento de 30 metros e descarga de 14 a 30 toneladas/hora.

A atual performance do Porto de São Francisco do Sul, sendo um dos que mais crescem no país, não é resultado apenas de sua localização privilegiada, pois encontra-se a meio caminho entre São Paulo e Buenos Aires, os dois maiores centros de produção e consumo do MERCOSUL, da ampla malha rodoferroviária que o serve e das excelentes condições naturais que possui. Isto é consequência de uma política administrativa onde impera uma conjugação de eficiência, qualidade e as tarifas mais baixas do Brasil que fizeram com que entre 1990 e 1996 o Porto experimentasse um crescimento vigoroso e constante. O Porto conseguiu triplicar a movimentação de containeres, dobrando a movimentação de carga

geral e aumentando em 50% o movimento de granéis sólidos. Em setembro de 1996, o Porto bateu o recorde catarinense de movimentação de containeres.

A maior prova desta capacidade operacional do Porto de São Francisco do Sul, é que ele possui o menor índice de avarias de cargas do país e um tempo recorde na movimentação de containeres, fruto da boa qualidade da mão-de-obra local, onde chega-se a fazer 23 movimentos terno/hora em São Francisco do Sul, enquanto a média nacional é entre oito e dez movimentos. Por conseguinte, a ocupação dos berços de atracação do Porto está acima da média nacional e de acordo com os padrões internacionais. Estes objetivos foram alcançados, privilegiando os navios **full containers**, que têm operação rápida, bem como, os navios de granéis sólidos com berços de atracação preferenciais. Este ótimo indicador de eficiência foi obtido sem abrir-se mão de outra especialidade — a da movimentação de cargas gerais.

Com uma nova mentalidade operacional, ocorreu um forte aumento de movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul nos últimos anos. E isto foi possível graças a mudanças na forma de trabalhar, investimentos na modernização de equipamentos e agilidade operacional, tendo por consequência maior participação no mercado portuário brasileiro. O Porto de São Francisco do Sul, atualmente trabalha as 24 horas durante toda a semana. Os containeres cheios, são depositados nos pátios e passaram a pagar estadia somente a partir do 10º dia, estimulando-se assim, os clientes a retirarem as mercadorias rapidamente. A capacidade de estocagem de containeres foi aumentada em 30% e os pátios contam com equipamentos para carga e descarga de última geração, além de 360 tomadas para containeres frigorificados. Para ampliar e agilizar ainda mais a sua operacionalidade, o Conselho de Autoridade Portuária, aprovou um projeto de ampliação que triplicará a capacidade do Porto, ou seja, ele contará com três novos berços de atracação de

atracação, além de ampliações e aumento de calado dos já existentes. Com isso ele se tornará um dos maiores portos do país e o primeiro passo já foi dado através de uma parceria com a iniciativa privada, onde encontra-se em construção um terminal de uso público, especializado na movimentação e armazenagem de produtos florestais renováveis — madeira bruta e beneficiada.

No tocante ao aprimoramento da gestão e da operação, todos os funcionários do Porto estão passando por cursos de capacitação técnica e administrativa onde implantou-se um programa de qualidade e produtividade, e está sendo também concluída, a automação e informatização das áreas administrativas e operacionais.

O Estado de Santa Catarina se destaca por ter uma economia forte, estável e diversificada, que cresce de forma constante e que tem nas exportações um dos segredos do equilíbrio e da força. Sua indústria cresceu 40 vezes nas últimas quatro décadas, contra 17 vezes da média brasileira. O Produto Interno Bruto catarinense chegou a US\$ 28 bilhões em 1996, o quinto entre todos os estados brasileiros, apesar de sua área corresponder a apenas 1,2% da área do país. Nos últimos 25 anos as exportações catarinenses cresceram quase 30 vezes, enquanto a média brasileira foi de 10 vezes. É o sexto maior exportador do Brasil, com 5,7% do total do volume. Produtos de 1.400 empresas do Estado chegam a 164 países.

Esta competitividade dos produtos catarinenses exportados ao exterior, deve-se à eficiência do Porto de São Francisco do Sul, que vem contribuindo muito para este desenvolvimento. Pela sua proximidade com o município de Joinville, a maior cidade do Estado e o terceiro maior pólo industrial do sul do Brasil, o Porto tornou-se um corredor de saída preferencial dos produtos eletroeletrônicos fabricados na região, como compressores para refrigeração e autopeças. Além disso, o Porto movimenta milhares de toneladas de carnes de aves congeladas, grandes quantidades de farelo e óleo de soja, artigos têxteis,

móveis, fumo e revestimentos cerâmicos que são justamente as especialidades industriais de Santa Catarina.

Com estas iniciativas — parceirização e início da privatização do Porto de São Francisco do Sul —, a atual administração do porto, espera adentrar o século XXI, com novas perspectivas tecnológicas, mão-de-obra ainda mais especializada, enfim, inserir-se de forma concreta neste mundo cada vez mais competitivo e de economia globalizante. Espera também, compreender e sistematizar este processo, procurando dizer não ao desemprego através da criatividade do seu corpo operacional e de uma maior participação no mercado interno e externo.

2.3. O Porto de São Francisco do Sul rumo ao Século XXI

A atual administração do Porto de São Francisco do Sul, entendendo que a curto prazo, não há possibilidades para a construção de mais um cais acostável que propiciaria uma maior movimentação de carga e descarga, nem disponibilidade financeira para construção de tal obra, e conscientes das dimensões reduzidas do Porto — 675,00 m — procurou atenuar as dificuldades encontradas, com alguns atos administrativos e operacionais, que são questionados no momento por sindicatos e operadores, visto que aumentaram os espaços à iniciativa privada, bem como, aumentou a capacidade de estocagem de containeres utilizados em cerca de 30%, iniciando-se assim, o processo de terceirização dos serviços ora oferecidos. As medidas concernentes para atingir-se os objetivos propostos acima, foram: containeres vazios são depositados em pátios particulares; ovagem de containeres em pátios particulares; containeres cheios são depositados em pátios da administração do Porto, e só remuneram a estadia a partir do 10º dia, ocasionando a redução no tempo de depósito de

contêineres cheios; e, o porto começa a operar 24 horas por dia, estas medidas fazem com que o porto possua maior competitividade e rapidez nos serviços oferecidos, além de baratear os seus custos operacionais.

Com as medidas adotadas, procurou-se dar maior rotatividade a cargas e navios, amenizando-se a situação crítica de estocagem de contêineres e por conseguinte, criar-se maior facilidade as cargas que pelo Porto transitam. A atual administração, implantou também, novos projetos através de obras e serviços que dinamizaram as operações e deram maior segurança as cargas, tendo em vista, que o mesmo já possui o menor índice de roubos e avarias em cargas a nível nacional, e um tempo recorde na movimentação de contêineres, que é fruto da boa qualidade da mão-de-obra do município.

Nestes últimos doze meses, a atual administração do porto investiu em áreas, tais como: construção de pátio de contêineres com 13.200 m², iluminação de pátios de contêineres (40.000 m²), construção de muro de segurança e arrimo (250 m x 2,50 m), instalação de tomadas para contêineres frigorificados (360 unidades com 380 Volts), construção de casa de força (750 KW); dragagem de manutenção da bacia e barra (400.000 m²), e, a construção de módulos para escritórios, vigilância sanitária, lanchonetes e sanitários públicos.

Através da Lei nº. 8.630/93 (em anexo), denominada de “modernização dos portos” e com o advento do MERCOSUL, o Porto de São Francisco do Sul, se prepara cada vez mais, para otimizar padrões de eficiência e concorrência, pois é consenso da atual administração do Porto, que portos ineficientes afetam negativamente a economia de sua região e do país, e por conseguinte, a melhor forma de obter-se eficiência é fomentando a concorrência, é deixar o mercado fluir livremente sem as amarras burocráticas que um porto estatal possui. O Porto em questão, está situado geograficamente num raio de

aproximadamente 100 Km entre os portos de Paranaguá e Itajaí, por isso mesmo, sofre concorrência direta na região, e, dentro do âmbito do MERCOSUL sofrerá concorrência também dos portos de Santos, Imbituba e Rio Grande, no Brasil, bem como os portos de Montevideu e Buenos Aires, que são exemplos de Portos que se prepararam, buscando aumentar a participação no tráfego da região. Portanto, desenvolveu-se políticas que vieram a atender as potencialidades dos funcionários do Porto, e que passaram a ser traduzidas em prestação de serviços com melhor qualidade, através de um planejamento básico composto dos seguintes itens:

- 1) curso de capacitação nas áreas administrativas e operacionais, atingindo 100% dos funcionários, com 31 cursos programados, cursos já iniciados;
- 2) programa de qualidade e produtividade, já em andamento;
- 3) programa de automação e informatização das áreas administrativas e operacionais, já iniciados; e
- 4) construção de um terminal naval turístico para atendimento aos navios de marinha e passageiros, que tem prioridade de atracação no cais comercial, e por vezes trazem transtornos aos navios comerciais.

Visando ainda, atender ao crescimento acentuado na movimentação de cargas, bem como aos preceitos da Lei nº. 8.630/93, a administração do Porto de posse do Plano Diretor Portuário, busca avidamente a parcerização para sanar deficiências e abrir ao capital privado, a possibilidade de investimento na área portuária, uma vez que os investimentos públicos no setor, praticamente inexistem, tendo em vista, a atual política econômica do governo e a nova ordem econômica mundial.

Através de licitação para contratar o arrendamento de áreas do Porto de São Francisco do Sul, destinada a construção e exploração de um terminal de uso público,

especializado na movimentação e armazenagem de produtos florestais renováveis foi adjudicado o seu objeto a empresa CEJEN Engenharia Ltda., que poderá explorar o terminal por 25 anos, com investimentos na ordem de R\$ 16.000.000,00.

O berço de atracação de atracação 201 também já está em estudos para ser parceirizado, o edital para arrendamento encontra-se em andamento. O berço de atracação deverá contar com 300 metros de extensão e passará a contar com calado igual a -10 metros. Por se tratar de área anexa ao pátio de containeres existente, o berço de atracação em questão, será de extrema importância pois, poderá atender a projeção de carga futura, uma vez que, além dos 40.000 m² de pátio de containeres, será anexada mais 25.0000 m² de área tomadas ao mar. Porém o berço de atracação de atracação 401 será reanalisado, sendo o objetivo atender a demanda de granéis sólidos, porém, a construir-se-á um terminal de uso privativo pela indústria CEVAL. Para esse fim, nos leva a crer que dever-se-á dar maior atenção ao projeto, também como o fim a que o terminal deverá destinar-se. Com relação ao berço de atracação de atracação 501, com sua retroárea de aproximadamente 80.000 m², espera-se também que deva sofrer o mesmo processo de licitação para arrendamento.

Já há contatos preliminares, para a médio prazo, iniciar-se estudos de parceirização dos berços de atracação 401 e 501, abrindo maiores espaços aos investimentos da iniciativa privada, bem como, aos agentes importadores/exportadores que, na procura por rapidez, custos baixos e serviços de boa qualidade, optam pelo Porto de São Francisco do Sul para movimentar suas cargas.

A competição entre os portos, traz a necessidade premente de implantação de um programa de qualidade e produtividade. Este programa deverá estar voltado para as atividades futuras das companhias e dos operadores portuários, onde o objetivo primeiro, deverá ser a padronização das atividades portuárias, notadamente as operacionais, de forma a

e elevar a eficiência dos serviços prestados e reduzir os custos das operações, conforme sugere a Lei nº. 8.630/93, conhecida como a lei de modernização dos portos. Para atingir-se esses objetivos, a atual administração deverá estabelecer padrões de qualidade para operadores portuários através de indicadores operacionais.

Os principais fatores que permitiram a alguns portos internacionais atingirem elevados índices de produtividade e qualidade dos serviços — exemplos que os nossos portos poderiam observar e aplicar — foram a autonomia de gestão, liberdade tarifária, operação unificada, operação por empresas privadas, automatização dos serviços, modernização dos equipamentos e treinamento da mão-de-obra. Nesses portos, a infra-estrutura portuária é de responsabilidade do governo e a operação é executada por empresas privadas, sob contratos de arrendamento. O treinamento da mão-de-obra é financiado pelos empresários e pelo governo. Em alguns desses portos, os trabalhadores são empregados das empresas estivadoras. Quando há necessidade, recorre-se ao **pool** para suplementar a mão-de-obra avulsa.

São projetos que a atual administração do Porto de São Francisco do Sul, procura implantar com vistas ao século XXI e, ao mesmo tempo, busca superar os desafios que advém com a globalização através de novas alternativas econômicas, traçando, por conseguinte, novas diretrizes básicas, enfim, é um processo onde o tempo corre contra a burocracia e a ineficiência estatal. Questões estas, que pelo exposto, a atual administração está ciente e consciente.

CAPÍTULO III — AS ALTERNATIVAS ECONÔMICAS PARA O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Abordar-se á neste capítulo, quais as alternativas econômicas para o Porto de São Francisco do Sul, frente a um mercado cada vez mais globalizante; para isso, faz-se necessário novas diretrizes básicas de atuação, principalmente após a promulgação da Lei nº. 8.630/93

3.1. O Desafio do Porto de São Francisco do Sul

O grande desafio ao Porto de São Francisco do Sul, será o de entender e de aplicar a nova filosofia neoliberalista, onde o Estado que era o grande propulsor do crescimento econômico, agora, é simplesmente um agente que passará a cuidar somente de suas atividades essenciais, quais sejam, educação, saúde e segurança. Este desafio, importará em uma nova relação capitalista entre o capital e o trabalho, que por conseguinte, nesta atual fase, são globalizantes e altamente tecnológicos. Importará também, em uma competitividade extrema em relação aos portos nacionais e internacionais, onde vencerá, aquele que possuir uma visão de empreendimento também globalizante, eficiente, qualitativa e de menor custo operacional.

Neste tocante, o Porto de São Francisco do Sul, para competir com o mercado mundial, necessitará de autonomia em sua gestão administrativa, através de contrato de gestão, fortalecendo assim, a sua atuação, bem como, em sua reestruturação interna é imprescindível a participação dos trabalhadores, empresários e usuários dos seus serviços.

Dentro desta nova perspectiva, faz-se necessário implantar-se um plano de carreira, que permita a ascensão dos empregados aos cargos diretivos e a redução do quadro de funcionários, através de incentivo ao desligamento voluntário, conforme preconiza a Lei nº. 8.630/93 de modernização dos portos. Para isto, faz-se necessário a atualização do programa de qualidade e produtividade, estabelecendo programas de incentivo à criação de pequenas empresas ou cooperativas com ex-trabalhadores portuários, para que possam estes prestar serviços nas atividades meio dos portos, e síntese, a redução do desemprego.

Quanto ao incentivo ao desligamento voluntário, deve-se objetivar a adoção de valores diferenciados entre pessoal de operação e demais empregados da administração portuária, respeitando o Decreto Legislativo nº. 29/33, promulgado pelo Presidente da República, através do Decreto nº. 1574 — Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho — OIT.

No bojo destas propostas, deve-se criar mecanismos que possibilitem o aproveitamento de ex-empregados da administração portuária, nas empresas arrendatárias de áreas e instalação portuária, como por exemplo, a absorção dessa mão-de-obra, em níveis a serem definidos, em contrato de trabalho, conforme as necessidades dos serviços, aplicando-

lhes também, o programa de qualidade total e de produtividade nos moldes pré-estabelecidos aos que permanecerem trabalhando no porto.

Deve-se atentar para a absorção de mão-de-obra da administração portuária, especializada na manutenção dos equipamentos portuários, pelos arrendatários desses equipamentos, como forma de proteger o patrimônio e manter a boa continuidade das operações. Para desburocratizar-se as tomadas de decisões, deve-se instituir uma diretoria com um representante da administração portuária, um representante dos empresários e um representante dos trabalhadores, todos com poder de voto e de veto, ou seja, todos participando efetivamente nas tomadas das decisões e nas suas respectivas implementações.

Ao regulamentar o apoio técnico-administrativo, este deve ser prestado pela administração portuária de forma que a eficiência e rapidez, sejam praxe da diretoria. Portanto, a adoção de tarifas competitivas e alterações no organograma com redução significativa de sua estrutura organizacional, objetivará a unificação dos setores de manutenção de equipamentos, que na prática significará a redução dos custos operacionais.

Tendo em vista, o quadro de funcionários não estar condizente com os novos trâmites operacionais, oferecer-se-á incentivo ao desligamento voluntário dos empregados e a contratação do plano de desenvolvimento e zoneamento do porto com a participação dos trabalhadores no Conselho de Administração, bem como, acordos com os sindicatos para fornecimento de mão-de-obra especializada, instituindo-se por conseguinte, a comissão de reestruturação do Porto.

Na elaboração de contratos operacionais, cláusulas com a garantia mínima de movimentação de cargas, e sempre que possível, renegociar estes contratos com os terminais privativos, , cobrando-se pelo uso da infra-estrutura portuária e demais serviços oferecidos aos usuários. Utilizando do marketing, com ações comerciais na busca de novos clientes e

implementação de mesa programadora de atracação dos navios, com reuniões periódicas com a participação dos operadores portuários e agentes de navegação. Faz-se necessário também, a recuperação de guindastes e empilhadeiras, reforma e construção de novos armazéns, a instalação de balanças rodo-ferroviárias, dragagens e ampliação de áreas de estocagem e alfandegárias, objetivando sempre a rapidez, eficiência e menor custo operacional.

Diante do exposto, é premente a necessidade de desenvolver-se um trabalho conjunto com operadores portuários e sindicatos na atracação de mercadorias, buscando-se um modelo participativo que crie condições especiais para clientes que garantam movimentação mínima de cargas, como por exemplo, o estabelecimento de preços por tonelada a ser rateado entre o operador portuário e o sindicato, e também, acordo entre as partes para garantir a continuidade das operações durante a vigência do contrato, em quaisquer circunstâncias. Este trabalho em conjunto, visará a readaptação dos operários e sindicatos dentro deste contexto globalizante e com perspectivas animadoras com relação ao desemprego, pois buscar-se-á novas ações entre o capital e o trabalho. Relações estas, que adentram e estão no bojo de qualquer planejamento participativo e qualitativo, visando-se única e exclusivamente, a satisfação do usuário.

Com a criação do Comitê de Qualidade e Produtividade onde participarão todos os chefes de departamentos, chefe de gabinete de presidência, assessor jurídico e gerentes, ou seja, treinamento de todo o corpo gerencial e operacional, objetivando a desburocratização das decisões e por conseguinte, maior agilidade em toda a área técnico-gerencial e operacional. Organização de seminários sobre os princípios básicos do Programa de Qualidade e Produtividade, em todos os setores do Porto, com a participação dos empregados, estabelecendo-se algumas prioridades de controle.

Nesta fase de reestruturação administrativa, onde imbricam-se as relações entre capital e trabalho, pode-se constituir uma comissão com cinco representantes das categorias portuárias, para que executem os seguintes trabalhos: protocolo de intenções e projeto de reestruturação, cujo escopo básico são: apresentação e diagnóstico atual, análise da documentação apresentada pelo governo federal e o do que foi implantado no Porto após a Lei nº.8.630/93, definição das nova funções e reestruturação organizacional do Porto, levantamento das pendências trabalhistas e definição do quadro de pessoal para as novas funções, plano de arrendamento de áreas e instalações portuárias, programa de incentivo ao desligamento voluntário dos seus empregados, plano de informatização, programa de reciclagem e treinamento profissional para os funcionários que permanecerem no quadro e programa de qualidade e produtividade visando a padronização das atividades operacionais e aumento da eficiência dos operadores portuários.

São desafios que o Porto de São Francisco do Sul haverá de enfrentar e planejar o mais rapidamente possível, para não perder o “trem” da história. História esta, baseada em uma nova ordem econômica onde a informação e a mão-de-obra especializada, são imprescindíveis, além do que, a competitividade é acirradíssima e muito complexa. Para tanto, as administrações portuárias necessitarão de um serviço de marketing competente e aguerrido ao mercado de trabalho a nível globalizante, pois este mercado não é mais primitivo..

3.2. As Novas Diretrizes Básicas para o Porto de São Francisco do Sul

Com a promulgação e publicação da Lei nº 8.630, denominada de modernização dos portos brasileiros, em 25 de fevereiro de 1993 esta veio atender aos

anseios da comunidade usuária dos portos, objetivando acompanhar a evolução mundial das atividades portuárias, ou seja, a terceirização dos serviços para posterior privatização dos mesmos, advindo com isso, uma perspectiva maior de concorrência e barateamento dos serviços oferecidos à comunidade portuária.

Esta Lei nº 8.630/93 estimulou e induziu o Governo Federal e a comunidade dos transportes a adotar ações imediatas afim de buscar os meios para que nossos portos acompanhem a modernidade dos serviços portuários nos níveis internacionais. Por conseguinte, ela deverá favorecer e antecipar a elevação da qualidade dos serviços nos portos brasileiros. Entretanto, preliminarmente, deve-se definir a política portuária, de modo a possibilitar a implantação das ações que eliminem os problemas que envolvem o setor, quais sejam, a morosidade nas decisões, excesso de funcionários, equipamentos sucateados ou não compatíveis com a realidade atual e a constante falta de recursos. Tal definição deve ocorrer após amplos debates com as entidades vinculadas, a comunidade de usuários – setor privado – e os trabalhadores portuários e avulsos da orla marítima, tendo-se sempre em mente, a concorrência que o próprio mercado fará, ou seja, prevalecerão os que possuem criatividade, competência empresarial, custos compatíveis com o mercado globalizante.

Essa nova política, incluso aqui também o Porto de São Francisco do Sul, deverá contemplar e balizar, inicialmente as seguintes áreas: descentralização de gerenciamento portuário, auto-sustentação do Porto, fortalecimento da administração, treinamento e pesquisa, racionalização da operação portuária e participação intensiva do setor privado. Medidas essas, que propiciarão uma autonomia gerencial compartilhada por todos os setores envolvidos, objetivando uma maior participação no mercado interno e externo. Adentrando assim, em um novo ciclo operacional, administrativo, econômico e de recursos humanos no tocante ao Porto de São Francisco do Sul.

Em cada situação, ações complementares, sob a égide dessa nova política do setor, devem permitir o acompanhamento e o controle do poder central do Porto., sem deixar de descentralizar a administração do mesmo. Portanto, algumas funções e competências devem ocorrer na estrutura organizacional, sem interferir na gerência administrativa e operacional do Porto. Em síntese, aperfeiçoamento, acompanhamento e aplicação de um programa de qualidade total, onde todos os envolvidos no processo possam perceber o quanto a sua participação é importante e, principalmente, entender o processo no qual está inserido diante desta globalização econômica, ou seja, que a concorrência tende a acirrar-se em todos os campos, incluindo-se também aqui, o mercado portuário.

Deve-se buscar meios para que a exploração do Porto, possa ocorrer nas formas da maioria das atividades econômicas desenvolvidas no País, sem interferência desnecessária do Governo, exceto nos casos de elevado interesse social, de ocupação ou de defesa do território nacional.

Deve-se buscar também, e concomitantemente, a modernidade da política, através de princípios e diretrizes que contemplem: a desestatização progressiva do setor portuário, a descentralização da administração do Porto, a auto-suficiência gerencial e financeira, a economia de mercado dos serviços portuários, a liberdade de ação dos prestadores de serviços portuários e a liberdade do mercado na área portuária. Privatizar as instalações do Porto, através de processos licitatórios, quando houver interesse da iniciativa privada para investimento e prestação de serviços, intensificando, mediante autorização, construção de novos terminais de uso privativo. Recuperar completamente toda a infraestrutura portuária existente, para posteriormente efetuar outorgas e transferências, eliminando-se as aplicações de recursos federais, estaduais e municipais na superestrutura do Porto.

As novas diretrizes básicas para o Porto de São Francisco do Sul, devem ser o da exploração dos serviços de forma descentralizada, com forte autonomia gerencial, com a administração pautada necessariamente pela auto-suficiência financeira e com a elevada participação da iniciativa na privada na prestação daqueles serviços.

A infra-estrutura básica do Porto de São Francisco do Sul de uso público, seus acessos e outros serviços públicos, devem ser de responsabilidade da União e da Unidade Federada, enquanto as instalações complementares e o aparelhamento do Porto, devem ser de responsabilidade das empresas prestadoras de serviços, assim como a sua manutenção, melhoramentos e modernização, cabendo única e exclusivamente ao poder cedente, o acompanhamento e controle do bom uso e da eficiência dos serviços prestados pelo Porto.

A exploração do Porto em questão, deve ser observada sob uma visão macroeconômica, pois sua influência é fortemente indutora do desenvolvimento de uma vasta região e também geradora de atividades diversificadas que permitam manter o equilíbrio sócio-econômico da região ou de parte dela.

A gestão do Porto, deverá ser orientada para a exploração do uso das instalações para prestação de serviços portuários e atividades afins e, em casos especiais, para exploração comercial não-portuária, sempre através da entidade administradora do patrimônio, que deverá colocar à disposição da comunidade empresarial e cidadina as suas áreas, prédios, instalações e até equipamentos de grande porte.

Este sistema, terá empresas exploradoras dos bens patrimoniais – infra-estrutura básica e superestrutura – e empresas prestadoras de serviços portuário e correlatos. Estas empresas exploradoras dos bens patrimoniais, poderão ser empresas federais, estaduais e particulares, desde que destas últimas, o patrimônio seja exclusivamente privado, além de que, elas terão uma estrutura tarifária simples, compatível com as condições do Porto e de

acordo com a infra-estrutura e instalações ofertadas e os seus preços serão de acordo com as condições do mercado.

As operações serão de livre e exclusiva competência das prestadoras de serviços, após seleção e qualificação pela administração do Porto. Essas empresas serão responsáveis pela manutenção, melhoramentos e expansão das instalações necessárias ao desempenho de suas funções, bem como, a relação entre os tomadores de serviços – empresários – e os prestadores de serviços – trabalhadores – serão de livre e mútuo interesse nas negociações entre capital e trabalho, sem a interferência do Governo.

Portanto, o Porto de São Francisco do Sul, deverá ser autônomo e auto-suficiente na incumbência de explorar os bens patrimoniais e na prestação de serviços através de terceiros, preferencialmente pelo setor privado. Para essa incumbência, o Porto terá de se investir das seguintes características e funções básicas: organização e administração descentralizada, personalidade jurídica de capital aberto, gestora direta do patrimônio, promotora dos serviços através de empresas particulares, planejadora da utilização e expansão da área portuária e de sua infra-estrutura básica, programadora das ações e metas operacionais e financeiras e, cobradora dos resultados da exploração dos serviços sob sua responsabilidade.

Dentre as principais funções e atribuições do Porto, podem-se destacar: a formulação dos planos diretores e das normas técnicas, programação dos investimentos e dos orçamentos, fiscalização do uso das áreas, instalações e equipamentos, acompanhamento das evoluções tecnológicas, estudos e análises de viabilidade dos projetos, formulação dos princípios gerais de exploração e do regime de trabalho; supervisão do desempenho e da eficiência, adequação dos arrendamentos e dos contratos operacionais, acompanhamento dos

modelos operacionais externos, elaboração da estatística portuária, orientação das atividades para o mercado, gestão dos recursos da receita portuária.

O controle de gestão, a definição das metas e o julgamento dos resultados, serão da competência e efetuados pela administração do Porto, a qual atuará especialmente na utilização e comercialização dos bens patrimoniais, bem como, no planejamento da expansão, melhoramentos e das instalações utilizadas.

As empresas prestadoras de serviços com personalidade jurídica privada, deverão ter forma e organização, segundo as conveniências dos empresários que se dispuserem a prestar os serviços e com as seguintes funções: abastecimento e suprimento de navios, carregamento e descarga de embarcações e veículos terrestres, transporte interno de cargas, armazenamento e guarda das mercadorias, elaboração dos planos e carga/descarga, negociação dos preços dos serviços, arrecadação de tarifas e taxas, programação das operações portuária, coordenação dos serviços e estiva e de capatazia, controle dos serviços de conferência, conserto e vigilância durante o carregamento e a descarga de navios, conservação das instalações e equipamentos utilizados, elaboração de estatísticas da movimentação de cargas em sua área de atuação, captação de cargas no mercado mediante estudos e pesquisas de demanda, promoção e atuação com cargas inutilizadas e demais atividades que contribuam para o atendimento aos usuários do Porto de São Francisco do Sul.

O sucesso destas ações, dependerá do entendimento e da aceitação de um novo modelo, talvez até, na forma enfocada neste trabalho e também, de que as autoridades do Governo acreditem e confiem em um processo onde os usuários, os operadores e os trabalhadores sabem o que é bom e importante para o Porto.

Essa crença e a confiança, serão o embasamento para consolidar a moderna exploração dos serviços no Porto de São Francisco do Sul e, fundamentalmente, a efetiva

manifestação de procedimentos democráticos e inteligentes com resultados positivos, sem maiores danos políticos, com redução ou eliminação de ônus financeiro para os Governos e, certamente, com expressivos ganhos de eficiência para o Porto.

Com a adoção e desafios destas novas diretrizes para o Porto em pauta e, implementadas as devidas ações por parte de seus dirigentes, os processos de desenvolvimento moderno e de competição entre os portos no mercado interno e externo serão efetivamente desencadeados. Negadas essas ações ou negligenciadas suas aplicações, o Porto de São Francisco do Sul, continuará compondo os grupos do terceiro mundo, convivendo com dificuldades para o abastecimento do País, perdendo a competição no mercado externo e amargando pesadas perdas com evasão de divisas, em detrimento de benefícios próprios, principalmente para toda a sociedade de São Francisco do Sul.

Essas novas diretrizes tendem em um primeiro momento, gerar insegurança entre os operários portuários e o sindicato, bem como, entre a própria administração. Mas elas propiciarão, posteriormente, coerência entre a tecnologia, a aplicação dos recursos humanos e financeiros, e, principalmente, poder competir em pé de igualdade com os outros portos, quer a nível nacional quer a nível internacional. Compreender-se-á então, que o principal objetivo a ser atingido com as medidas acima elencadas, será a satisfação do cliente em todos os seus aspectos e também porque não dizer, dos que laboram para atingir-se as metas estabelecidas.

CAPÍTULO IV — CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

A onda de privatização iniciou-se na década de 70, sendo uma questão de repercussão mundial na atualidade. Comprovadamente, a privatização faz com que haja um aumento dos recursos fiscais disponíveis pela venda de ativos estatais, como também ocorre uma melhoria das empresas estatais que não foram privatizadas, porque estão em ambiente competitivo e não mais em monopólio ou concessões exclusivas, ocorre também a implantação de novos investimentos. Atualmente privatizar é assunto premente em nosso país, principalmente após a eleição do Governo Fernando Henrique Cardoso, que no bojo de seu programa, contempla a terceirização e a privatização de portos do setor público.

Pode-se constatar nesta monografia que a grande vantagem com a privatização dos portos é poder-se baixar os custos das tarifas portuárias que atualmente ainda são consideráveis, ter mais eficiência na produtividade e rapidez nas prestações de serviços portuários. Busca-se com a privatização eliminar as práticas de políticas econômicas cerceadoras da competição interna e externa como são as reservas de mercado e as barreiras tarifárias, submetendo ao convívio com preços mais altos os serviços de pior qualidade, ou seja, procurar ser competitivo dentro de uma economia totalmente globalizada e sofisticadíssima a nível tecnológico.

Com a redução dos custos dos portos brasileiros e em especial o porto em discussão proporcionará facilidades para um incremento do comércio exterior. Através da Lei de Modernização 8.630/93 tem-se buscado a eficiência do setor portuário, porém em muitos portos há a barreira dos sistemas de trabalho serem obsoletos, sem qualidade na eficiência não há como ter condições de competir entre portos de melhores tecnologia.

A cada bilhão não exportado significam muitos empregos diretos e indiretos a menos. Este é o preço pago pela sociedade que deixa o lento processo de implementação da Lei de Modernização 8.630/93.

Com a globalização mundial os portos ainda são um grande entrave ao crescimento do país, porém há a necessidade de acelerar o processo de modernização, porque há um longo caminho a trilhar. Através da lei anteriormente citada temos por objetivo quebrar os monopólios dos sindicatos de trabalhadores na contratação de mão-de-obra avulsa, abertura de serviços para a iniciativa privada e permitir a movimentação de cargas de terceiros nos terminais de uso privado.

O sistema portuário arca com altos custos de profissionais como os práticos que chegam a ganhar fortunas ao mês para orientar navios na entrada e saída dos portos, emperrando a proposta da lei acima citada como também de uma futura privatização.

As conseqüências das privatizações tornaram as empresas em média 26% mais rentáveis do que se tivessem permanecido em mãos do Estado (PRIVATIZAÇÃO, 1993). Os resultados foram atribuídos ao aumento de investimentos, maior produtividade e sistemas de compensação salarial mais diretamente relacionados ao desempenho, ou seja, os resultados, em síntese, foram os seguintes:

a) os consumidores foram beneficiados, pois evoluíram de mercados virtualmente monopolizados pelo Estado para mercados competitivos;

b) os trabalhadores aumentaram a produtividade e passaram, conseqüentemente, a receber remuneração maior.

c) o Estado, exaurido de recursos, se livrou de subscrever capital para cobrir déficit de caixa, além de poder gerar caixa; e

d) os empresários realizaram investimentos, cujos resultados, já obtidos, os estimulam a participar do processo de privatização.

Por conseguinte, privatizar significa, sobretudo, despolitizar a solução de problemas econômicos e que, na condição de problemas econômicos, deveriam ser da jurisdição do mercado, e não da política, ou seja, deveriam estar em mãos dos agentes privados e não dos políticos e burocratas, conforme demonstrado em nossa monografia.

Diante do exposto, citar-se-á algumas das vantagens ou dos grandes benefícios, da despolitização da solução dos problemas econômicos, que são:

- fortalecimento da liberdade e ampliação da iniciativa pessoal autônoma e responsável;

- sendo o processo político de decisões coletivas muitíssimo mais incompetente do que o processo de mercado de decisões individuais, a privatização enseja ganhos de eficiência econômica, aumentos de produtividade e de renda, isto é, a privatização estimula o crescimento econômico;

- sendo o processo político de decisões coletivas muitíssimo mais propenso à corrupção e à maversação de recursos do que a economia de mercado, a privatização, por diminuir a concentração de poderes públicos, transferindo-os à responsável ação individual, tende a reduzir a escala de corrupção nacional; e

- esse expurgo ou purificação do processo político de decisões sociais que a privatização propicia tem o mérito adicional importantíssimo de resgatar o próprio processo político, retirando-o do lodaçal em que se meteu ao usurpar poderes do mercado, um resultado que por si só justifica a privatização.

O Programa Nacional de Desestatização – PND – apesar de lento, demora-se em média 22 meses para privatizar uma empresa, quebrando as resistências iniciais que se formaram para manter o Estado clientelista e paternalista. O grande potencial da privatização, não é somente a criação de um clima competitivo, com a redução de custos, com maior eficiência. Ele é uma reeducação no estoque da dívida pública.

Conforme o Instituto Liberal (PRIVATIZAÇÃO, 1993).

Em termos de estoque de capital, os ativos das 146 empresas estatais estão avaliados em cerca de US\$ 150 bilhões. As ineficientes estatais do setor financeiro controlam mais de 50% dos depósitos totais. Entre os 10 maiores grupos empresariais que operam no país, cinco são estatais. A participação do Estado é particularmente elevada nos setores do petróleo, petroquímica, transportes, mineração, fertilizantes e de concessionárias públicas (energia elétrica, saneamento, telecomunicações e portos). Cinco grandes empresas – Petrobrás, Telebrás, Eletrobrás, Portobrás e CVRD – concentram a maior parte dos ativos.

Ainda, conforme este Instituto, até a presente data o programa vendeu 24 empresas e liquidou sete consideradas inviáveis, arrecadando cerca de US\$ 6 bilhões. O desempenho das empresas privatizadas tem melhorado sob a administração privada.

É nesta ótica, que se objetiva também, privatizar os portos brasileiros, mais especialmente, o Porto de São Francisco do Sul, no município de São Francisco do Sul no

Estado de Santa Catarina, de acordo com o que explicita a Lei nº 8.630/93. Futuramente com a privatização desempenhará um papel melhor do que já está sendo executado no comércio nacional e internacional bem como atender melhor ao Mercosul. Busca-se com a privatização maior eficiência na produtividade, baixos custos nas taxas portuárias (através da terceirização já há grandes conquistas) e a rapidez no atendimento aos navios atracados no porto. Também tem-se inspirado em portos internacionais para futuramente obter-se as mesmas condições como por exemplo do Porto de Antuérpia, tornando-se mais eficiente do que ele se encontra na atualidade. As condições que o porto busca são: carregar e descarregar mercadorias através de aparelhagem de alta tecnologia, com as mercadorias armazenadas reembalar e distribuir, utilizando os transportes aéreos, ferroviários e rodoviários com maior intensidade para obter maior rapidez do atendimento, e outras. Para isto tem-se que o Porto de São Francisco está privilegiado em sua localização.

Podemos observar que o tema proposto, a perspectiva de privatização do porto de São Francisco do Sul tem necessidade de vários estudos para que esta proposta seja melhor aproveitada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BUSCHELE, R. B. **Diagnóstico de empresas em crescimento**. São Paulo : Atlas, 1970.
- CINTRA, Rose. Debate: privatizar é preciso. **Revista de Construção Civil**. Rio de Janeiro, ano 30, n°. 355, p. 20-21, jun. 1988.
- DONAHUE, John D. **Privatização. Fins públicos, meios privados**. Trad. José Carlos Teixeira Rocha. Rio de Janeiro : Jorge Zahar Editor, 1992.
- FARIAS NETO, Pedro Sabino de. **Gestão efetiva e privatização: uma perspectiva brasileira**. Rio de Janeiro : Qualitymark, 1994.
- FRANCO, Albano et alii. **Privatização, mercado de capitais e democracia**. Rio de Janeiro : Bolsa de Valores, 1988.
- HANKE, Steve H. **Privatizar para crescer**. Rio de Janeiro : Nórdica, 1989.
- JORGE, Isabel. **Privatização: experiências internacionais, aspectos teóricos e resultados**. Porto Alegre: UFRGS, 1994. Repogr. Dissertação (Mestrado em Economia) - Curso de Pós-graduação em Economia - UFRGS, ago. 1994.
- KEYNES, John Maynard. **A teoria do emprego, do juro e da moeda**. São Paulo: Nova Cultura, 1985.
- MAGALHÃES, Olinda Ribeiro. **O discurso e a prática do programa de privatização do governo federal brasileiro no período de 1985-1990**. Florianópolis : UFSC, Tese de Pós-Graduação em Administração, jan., 1993.
- MELLO, Marina Figueira. Privatização e ajuste fiscal no Brasil. In: Encontro Nacional de Economia, 22., Florianópolis, dez. 1994. **Anais...** São Paulo: ANPEC, 1994. Vol. 2.
- MENDES, J. C. Uma análise do programa brasileiro de privatização. **Conjuntura Econômica**. Rio de Janeiro, vol. 41, n°. 9, p. 10-24, set., 1987.

- OLIVEIRA, Carlos Afonso. Privatização versus estatização: um discurso para reafirmar uma hegemonia. **Revista de Administração Municipal**. Rio de Janeiro, vol. 37, nº. 198, p. 39-45, jan./mar., 1991.
- PEREIRA, Carlos da Costa. **História de São Francisco do Sul**. Florianópolis: UFSC/ Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, 1984.
- PINDYCK, Robert S. & RUBINFELD. Daniel L. **Microeconomia**. Trad. Pedro Catunda. São Paulo : Makron Books, 1994.
- PRADO, Sérgio. **Processo de privatização no Brasil: uma experiência dos anos 1990-92**. São Paulo : IESP/FUNDAP, mar., 1993.
- Privatização no mundo. Notas, Instituto Liberal, Rio de Janeiro nº 30, set 1993.
- SCHNEIDER, Ben Ross. A privatização no governo Collor: triunfo, liberalismo ou colapso do Estado desenvolvimentista. **Revista de Economia Política**. Rio de Janeiro : vol. 12, nº. 1 (45), p. 5-18, jan./mar., 1992.
- SEMINÁRIO INTERNACIONAL. **Privatização ou estatização: os limites da intervenção do Estado**. Brasília : FUNCEP, 1987.
- SIMONSEN, Mário Henrique. **Privatização e abertura de capitais**. Rio de Janeiro : CODIMEC, s. d.
- TAVARES, Maria G. P. **Cultura organizacional: uma abordagem antropológica da mudança**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1991.

ANEXO

LEI N. 8.630 — DE 25 DE FEVEREIRO DE 1963

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I — Porto organizado: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II — Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III — Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV — Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei.

V — Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamentar o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta Lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizando, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I — de contrato de arrendamento, celebrado com a União, no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II — de autorização do Ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente — RIMA.

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I — uso público;

II — uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do "caput" deste artigo, as relativas:

I — ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II — ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III — aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV — ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V — à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI — aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contrato e as sanções respectivas;

VIII — aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de fluturas suplementares, alterações e expansões do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX — à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X — às garantias para adequada execução do contrato;

XI — ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII — à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII — às hipóteses de extinção do contrato;

XIV — à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do porto e das demais autoridades no Porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV — à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI — ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII — às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII — ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observando o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o "caput" deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do artigo 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII,

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o "caput" deste artigo ficarão sujeitas a fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado).

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I — que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requirem a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II — de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários.

III — relativas a movimentação de:

a) cargas em areia sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações.

IV — relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivos.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no "caput" deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias contados do pedido do inte-

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I — a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II — o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorre durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III — o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV — o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V — o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI — os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe sejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do artigo 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

Do Custo de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I — administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do

II — manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III — promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV — selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V — estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI — expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII — arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos a remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o "caput" deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I — aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro.

II — promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III — arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV — arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V — zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI — submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos artigos 18 e 19 desta Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário

Art. 22. A gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenções ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os artigos 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do artigo 31 desta Lei, e terá por competência:

I — deliberar sobre a matéria contida no inciso V do artigo 18 desta Lei;

II — baixar as normas a que se refere o artigo 28 desta Lei;

III — fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e substituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do artigo 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita exclusivamente dentro do trabalho

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra:

I — organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II — organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I — baixar o regulamento de exploração;

II — homologar o horário de funcionamento do porto;

III — opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV — promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V — fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI — zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII — desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII — homologar os valores das tarifas portuárias;

IX — manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X — aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI — promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII — assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII — estimular a competitividade.

XIV — indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessão do porto, se entidade sob controle estatal;

XV — baixar seu regimento interno;

XVI — pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema "roll-on - roll-off".

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capitulação com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I — bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão.

II — bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários.

III — bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários.

IV — bloco dos usuários dos serviços e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I — pelo Ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso do "caput" deste artigo;

II — pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do "caput" deste artigo;

III — pela Associação de Comércio Exterior — AICEJ, no caso do inciso IV, alínea "a" do "caput" deste artigo;

IV — pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea "b" do "caput" deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo Ministério competente para um mandato de dois anos, renovável, sob recomendações por igual ou iguais portuários

33 Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I — cada bloco terá direito a um voto;

II — O presidente do Conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária — CAPs instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento do pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I — cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II — assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III — pré-qualificar os operadores portuários;

IV — fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V — prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI — fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelleas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII — fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII — adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito da respectivas competências;

IX — organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X — promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI — autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundo e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII — suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII — lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV — desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV — estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no caso de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I — da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da baía de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadoiro, de fundo para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivos;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do canal do porto.

II — da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de carga e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não ateta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II — fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, culos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III — exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, desaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV — arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V — proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI — apurar responsabilidade tributária decorrente da avaria, quebra ou falência de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII — proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos legislação fiscal aplicável;

VIII — autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, indagados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX — administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de rates suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X — assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou condições internacionais;

XI — zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O allandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I — na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II — na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III — na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separadamente ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I — Advertência;

II — multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência — UFR;

III — proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV — suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V — cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I — determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II — fixar a quantidade da pena, respeitadas os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei revertirão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei n. 6.019/70, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado).

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais da gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do artigo 4º desta Lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o artigo 18 desta Lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto n. 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária — ATP (Lei n. 7.700²), de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I — em 1993, 40% (quarenta por cento);

II — em 1994, 30% (trinta por cento);

III — em 1995, 20% (vinte por cento).

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I — 30 % (trinta por cento) em 1993;

II — 40% (quarenta por cento) em 1994;

III — 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV — 60% (sessenta por cento) em 1996;

V — 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta Lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do artigo 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças suplementares que, matriculados, crendenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do artigo 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta Lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata "caput" deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I — Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II — Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peçoço e descarga, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III — Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV — Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V — Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas no largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portais, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação.

VI — Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no artigo 55 desta Lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o artigo 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeriram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I — indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no artigo 64 desta Lei;

II — o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei n. 8.036⁽⁹⁾, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo — IRSM, publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE.

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento, pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do artigo 58 desta Lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto do § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso — AITTP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O AITTP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta Lei.

Art. 62. O AITTP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso à razão de 0,7 (sete décimos) de UFIR por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITTP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITTP será recolhido pelos operadores portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S/A, na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITTP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITTP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITTP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITTP será recolhido ao fundo de que trata o artigo 67 desta Lei.

Art. 67. É criado o fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso — FITP, de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do Fundo:

I — o produto da arrecadação do AITTP,

II — (Vetado);

III — o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV — a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do Fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S/A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta Lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do Fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o artigo 58 desta Lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta Lei.

re o inciso II do artigo 27 desta Lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do "caput" do artigo 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado).

Art. 73. O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contados da publicação desta Lei, os artigos 264 a 292 e o inciso VIII do artigo 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452(4), de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também, os Decretos n. 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de junho de 1934; os Decretos-Leis ns. 6.460(5), de 2 de maio de 1944 e 8.439(6), de 24 de dezembro de 1945; as Leis ns. 1.561(7), de 21 de fevereiro de 1952, 2.162(8), de 4 de janeiro de 1954, 2.191(9), de 5 de março de 1954 e 4.127(10), de 27 de agosto de 1962; os Decretos-Leis ns. 3(11), de 27 de janeiro de 1966, 5(12), de 4 de abril de 1966 e 83(13), de 26 de dezembro de 1966; a Lei n. 5.480(14), de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VIII do artigo 1º do Decreto-Lei n. 1.143(15), de 30 de dezembro de 1970; as Leis ns. 6.222(16), de 10 de julho de 1975 e 6.914(17), de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Itamar Franco — Presidente da República.

Alberto Goldmann.

Walter Barelili.

(4) Leg. Fed., 1943, Supl., (5) 1944, pág. 183; (6) 1946, pág. 1; (7) 1952, pág. 42; (8) 1954, pág. 25; (9) 1954, pág. 141; (10) 1962, pág. 176; (11) 1966, pág. 160; (12) 1966, pág. 461; (13) 1966, pág. 2.002; (14) 1968, pág. 1.035; (15) 1970, pág. 1.255; (16) 1975, pág. 398; (17) 1981, pág. 211.