

Danilo Oliveira **PORTOS E LOGÍSTICA (/NOTÍCIAS/PORTOS-E-LOGÍSTICA)** 06/12/2018 - 18:09

# Setor aquaviário vê com cautela proposta de fusão das agências reguladoras de transportes (/noticias/portos-e-logistica/setor-aquaviario-ve-com-cautela-proposta-de-fusao-das-agencias-reguladoras-de-transportes)



Arquivo

Agentes do setor aquaviário acreditam que a ideia de fusão das agências reguladoras do setor de transportes ainda é especulação e dependeria de uma série de fatores para ser concebida. Um deles é a aprovação no Congresso, já que precisaria de alterações na legislação. Segundo [reportagem \(https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,bolsonaro-planeja-fundir-agencias-reguladoras-para-agilizar-concessoes,70002634973\)](https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,bolsonaro-planeja-fundir-agencias-reguladoras-para-agilizar-concessoes,70002634973) publicada pelo Estadão nesta quinta-feira (6), o governo estuda a criação de uma agência nacional de transportes com objetivo de destravar licitações no setor de infraestrutura e acabar com indicações políticas nas autarquias. A nova agência reuniria Antaq (transportes

aquaviários), ANTT (transportes terrestres) e Anac (Aviação Civil). A criação de uma agência nacional de transportes já foi discutida durante a elaboração da Lei 10.233/2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre, criou o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), Antaq, ANTT e o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

Na época, foi feito o desmembramento porque o governo avaliou que cada segmento do transporte possui muitas especificidades. O presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Bruno Lima Rocha, lembra que, no início dos anos 2000, as empresas de navegação lutaram pela criação de uma agência de transportes dedicada aos assuntos aquaviários. "Nosso medo que se repete agora é que, como o transporte rodoviário é muito grande e dono da matriz de transportes do Brasil, essa agência única venha a dar ouvidos, cuidar e discutir o rodoviário e ferroviário e assuntos aquaviários fiquem relegados a um segundo plano", analisou.

Numa primeira análise, o Syndarma não vê efeitos imediatos e diminuição da influência política em caso de concentração das atividades em uma agência única. A vantagem, segundo Lima Rocha, é que menos agentes e mais servidores de carreira talvez pudessem, teoricamente, diminuir o número de indicações por parte dos partidos. Ele acredita que, se houver cuidado da indicação em todas as agências, esse controle ocorrerá sem necessidade de fusão. As empresas brasileiras de navegação ponderam que, havendo essa necessidade, a agência de transportes deveria ter uma diretoria para cada segmento e interlocutores com conhecimento de cada área. "Seria preciso criar diretorias, senão o aquaviário morre sufocado pelo rodoviário", afirmou Rocha.



([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2\\_bannerid=277\\_zoneid=96\\_cb=ae1856b81e\\_oadest=https%3A%2F%2Fwww.portosenavios.com.br/2019](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2_bannerid=277_zoneid=96_cb=ae1856b81e_oadest=https%3A%2F%2Fwww.portosenavios.com.br/2019))

O sócio-consultor da Solve Shipping, Leandro Carelli Barreto, acredita que independente das agências estarem juntas ou separadas, esses órgãos reguladores precisam de respaldo para construir regras perenes e livres de viés ideológico, lastreado em muita competência, conhecimento técnico e bom senso, de forma a reduzir a burocracia e destravar investimentos. "Uma super agência de transporte poderia acima de tudo favorecer a intermodalidade. Contudo, o risco seria construir isso no atropelo, ou apenas para atender o desejo de mudança da sociedade. Isso poderia ser desastroso", avaliou. Barreto acrescentou que as empresas e entidades interessadas precisam ser consultadas ou buscarem caminhos para se fazerem ouvidas, demonstrando sua importância, seus desafios e as oportunidades que podem gerar. "O setor aquaviário, por exemplo, sempre foi muito *low profile*", disse.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) afirmou que o setor de portos é totalmente contrário, principalmente porque são regimes diferentes dos outros modais. Para ABTP, o setor possui características muito específicas e conhecimentos detalhados. A associação destacou que o setor portuário é de concorrência aberta e a regulação atual não estabelece barreiras de entrada, seja para terminais de uso privados (TUPs), seja para portos públicos (arrendamentos). “Para o setor portuário, uma fusão não tem ganhos e traz preocupação de prejuízo grande para regulação (...) Não tem como colocar isso numa entidade generalista”, ponderou o diretor-presidente da ABTP, José Di Bella. Ele lembrou que o ministro indicado para a nova pasta de infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse que o novo governo quer o reestabelecimento da boa relação entre União, agências e órgãos de controle de forma a cessar o excesso de regulação.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) acredita que, no caso de fusão, ainda há muito a ser avaliado quanto à participação e às peculiaridades das agências. “Cada um dos órgãos atua em áreas que diferem entre si. Há uma gama de projetos de concessões — de rodovias, ferrovias, aeroportos e portos — que vêm sendo conduzidos por meio de corpos técnicos específicos, responsáveis desde a liberação de editais até a manutenção de contratos entre governo e empresas”, comentou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, que já foi diretor da Antaq. Em nota, a associação informou que acompanha a repercussão das medidas pronunciadas pela equipe de transição em relação aos projetos de infraestrutura de transporte e logística do país. “Entendemos que é uma proposta legítima e que tem a intenção de agilizar processos. Contudo, não há como dizer se a fusão dará maior ou menor eficiência para estes processos. É possível que ainda tenha espaço para a discussão do tema junto ao governo eleito”, expressou Barbosa.

A Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro (Usuport-RJ) defende que as três agências reguladoras de transportes permaneçam como estão hoje, vinculadas, e não subordinadas ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). “Fundir essas agências não vai funcionar muito. A balança pende sempre para o terrestre no Brasil e vai acabar se esquecendo da questão portuária e marítima”, afirmou o diretor-presidente da Usuport-RJ, André de Seixas. Ele disse que são segmentos totalmente distintos e projetos convergentes entre as agências devem ser tocados pela pasta dos Transportes. Para a associação, a agência reguladora precisa ter foco e ser independente. Seixas considera que o mandato dos diretores das agências foi criado para protegê-los das trocas de governo e permitir a continuidade dos trabalhos desenvolvidos. “Indicação política e competência das agências reguladoras não podem ser misturadas. Tem que se enxugar o que deve e limpar questões políticas, mas manter as agências”, defendeu.

Procuradas pela **Portos e Navios**, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) não se posicionaram sobre o assunto. O Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Reguladoras (Sinagências) avaliou que a possível mudança na configuração atual não é benéfica porque, para se fazer qualquer análise no setor de infraestrutura, é necessário usar três ferramentas de gestão regulatória: *Background*, *Benchmarking* e Análise de Impacto Regulatório. “Numa simples conferência, os três setores (transporte terrestre, aquaviário e aviação civil) demonstram diferenças abissais tanto quanto agentes de mercado, usuários, ou seja, possuem mercados distintos”, destacou o presidente do Sinagências, Alexnaldo Queiroz.

Ele acrescentou que a fusão não traz garantias aos investimentos privados e à qualidade dos serviços fornecidos aos usuários. “É necessário que o próximo governo, que já demonstrou ter habilidade para o recuo, a use sem moderação neste ideia”, disse Queiroz. O sindicato informou ainda que os servidores estão disponíveis para auxiliar o futuro ministro de Infraestrutura com propostas que trarão efetividade para investimentos privados e melhoria na qualidade do serviço.

Uma fonte que prefere não ser identificada considera a mudança inviável num primeiro momento, inclusive porque o Congresso está apreciando um projeto de lei que visa dar mais autonomia, independência e transparência às agências reguladoras. O PL-06621/2016, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, teve a redação final aprovada no Senado na última quarta-feira (5). O projeto é de autoria do senador Eunício Oliveira (PMDB/CE), presidente do Senado.

Por [Danilo Oliveira \(/component/contact/contact/1203-autor/15?Itemid=101\)](/component/contact/contact/1203-autor/15?Itemid=101)  
(Da Redação)

### Comentários



1 comentário

Classificar por



Adicione um comentário...



**Nelson Luiz Carlini**

Se todos os segmentos da Sociedade Brasileira tiverem que ser representados na administração pública brasileira por Ministérios e Agências especializadas, transformaríamos o Poder Executivo numa máquina caríssima e impossível de gerenciar.

Uma Agência Nacional de Transportes com departamentos especializados em cada modal e planejamento coordenado de evolução do sistema integrado, pode dar conta do recado e com custo menor para o Estado. E mais, tornará mais difícil a influência de interesses individualizados, lobbies deformadores da solução de interesse público.

Curtir · Responder · 15 sem

[Plugin de comentários do Facebook](#)