

A NOVA LEI DOS PORTOS: UMA BUSCA POR CAPACIDADE E EFICIÊNCIA NO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Milena Mônica Fernandes de Oliveira¹, Brenda Camilli Alves Fernandes²

¹Graduanda do curso de tecnologia em comercio exterior – IFRN. milenamonica81@gmail.com.br

²Especialista em Ministério Público, Direito e Cidadania – FESMP, Professora – IFRN, Advogada.
brenda.fernandes@ifrn.edu.br

RESUMO

O Setor Portuário brasileiro apresenta deficiências de infraestrutura em grande parte associadas à expansão das parcerias comerciais que não foram acompanhadas pelos portos e aeroportos brasileiros. Este trabalho traz como tema principal a logística portuária como um papel fundamental na avaliação do desempenho do sistema de

cargas brasileiro. O presente estudo também almeja expor as medidas legais adotadas na busca por sanar tais carências estruturais no país. Em alguns portos, as medidas a serem adotadas são simples e podem melhorar seus rendimentos com o melhor funcionamento de sua área operacional.

PALAVRAS-CHAVE: portos, infraestrutura, logística, medidas.

THE NEW LAW OF THE PORTS: A SEARCH FOR CAPACITY AND EFFICIENCY IN BRAZILIAN FOREIGN TRADE

ABSTRACT

The Brazilian Port Sector has infrastructure deficiencies and largely associated with the expansion of commercial partnerships and that not accompanied by ports to airports. This work has as main theme to port logistics as a key role in assessing the performance of the Brazilian system loads. This study also aims to explain the

measures adopted by the legal provisions in seeking such remedy structural deficiencies in the country. In some ports, the measures to be adopted are simple and can improve their income with the best performance in the operational area.

KEYWORDS: ports, infrastructure, logistics, measures.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil precisa continuar a expandir suas fronteiras comerciais. Para isso precisa atrair investimentos, sejam estes de capital ou de ordem intelectual, para a criação de uma logística eficiente, a partir de infraestrutura em estradas, aeroportos e portos para que sejam capazes de atender não apenas em espaço, mas também em trâmites, desburocratização, e estrutura alfandegária funcional, as demandas do comércio internacional. E nestes pontos começam os gargalos, pois o debate sobre a importância e a eficiência dos portos não é recente. O Brasil vive um momento deficitário em sua balança comercial, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, 2013), divulgados pelo economista e chefe do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística no Rio Grande do Norte (IBGE-RN) Aldemir Freire, em sua página Portal no Ar, onde o mesmo expõe que nos últimos quatro meses, o país apresentou volume de importações superiores às exportações.

Os problemas de infraestrutura e burocracia brasileira têm levado o país e seus produtores a perderem competitividade diante do mercado externo. Como exemplo temos a maior *trading* chinesa de soja, o grupo Sunrise, que cancelou uma compra de 2 milhões de toneladas de soja do Brasil em razão de atrasos nos embarques portuários. Esta situação não causa espanto já que o sistema portuário brasileiro se apresenta na lista dos piores do mundo. Segundo um ranking realizado pelo Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa a 135ª posição, entre os 144 países analisados no tocante ao item qualidade dos portos.

A aprovação da Medida Provisória n. 595 de 2012, também conhecida como a MP dos Portos, promete modificar o cenário dos portos brasileiros, permitindo que a iniciativa privada explore portos. Ampliar a concorrência foi a forma que o governo encontrou para induzir investimentos, e conseqüentemente aumentar a capacidade e a eficiência dos portos, bem como garantir o desenvolvimento do País.

Essa pesquisa motiva-se na observação das atividades de trocas comerciais e seus maiores gargalos em relação ao comércio no cotidiano, seus aspectos burocráticos, métodos e procedimentos recorrentes. O presente estudo tem como objetivo facilitar a compreensão do chamado custo Brasil, que é apontado como causa dos altos valores praticados no setor comercial, sobretudo em relação ao comércio exterior, para que a partir deste estudo o leitor possa adquirir um posicionamento crítico sobre os custos muitas vezes incidentes sobre o consumidor final, e, por fim apresentar a MP 595, muito mencionada pela mídia nacional, clareando os possíveis efeitos que terá sobre o comércio brasileiro.

2. BREVE HISTÓRICO DOS PORTOS BRASILEIROS

A história portuária brasileira se inicia com as instalações implantadas pós-descobrimto do país e dura até os grandes complexos portuários especializados hoje existentes ao longo de toda sua costa. A relação das cidades litorâneas com o mar está ligada ao papel histórico da economia brasileira com os portos, cuja origem é de aproximadamente 1800, e vem sendo considerado até

hoje como um setor que gera riqueza e desenvolvimento para o País (Souza, 2002). Em 1808 foi decretada a abertura dos portos às nações amigas, por D. João VI, através da assinatura de uma carta régia que abria os portos brasileiros para o mundo, inserindo o Brasil no sistema econômico internacional.

Em 1846, o Visconde de Mauá organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia, no porto de Niterói, de onde partiam navios destinados à cabotagem na costa brasileira e linhas para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa. O governo imperial elaborou, em 1869, a primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway”, próxima de Santos, o que facilitava as exportações de café.

Com a proclamação da República, as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do porto de Santos. O governo resolveu, então, abrir concorrência para exploração do porto e, em 1888 os portos passam, assim, a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional; reconhecido durante o período monárquico e as primeiras décadas da República, por nossos governantes como essenciais na expansão da economia. A privatização fez os portos funcionar de maneira satisfatória ao longo de várias décadas, mas o fator econômico da atividade empresarial não se preocupou em construir uma política de investimentos, a partir de 1934, com o chamado “Estado Novo” e com um programa estatizante, o porto passou a ser tratado como fator de desenvolvimento econômico, porém, sob o domínio do Estado.

No período de 1964, o enfoque era da área de segurança, não tendo como objetivo aumentar a movimentação de mercadoria nem incentivar o avanço tecnológico das operações portuárias devido ao regime da ditadura militar. Apenas em 1975, buscando intensificar a presença do Estado na economia, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRAS. Desta maneira, consolidou-se o modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Nacional.

No início de 1993, o sistema portuário brasileiro passou por uma crise institucional sem precedentes, principalmente pelas consequências causadas em razão da dissolução da PORTOBRAS, por força da Lei nº 8.029/90. Esse processo culminou com a aprovação da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de “Modernização dos Portos”. Esta fase foi a mais difícil para o sistema portuário, passando a ter um novo marco legal: a partir dessa nova regulamentação mais privatista dos portos, se estabelece uma nova regulamentação na qual também são criados os organismos institucionais para dar suporte a estes. A partir de então se inicia o embate sobre a reforma portuária no Brasil, entendida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico. A modernização deixou evidente a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações e de novas formas de regulamentação das operações.

2.1 O atual sistema portuário brasileiro

É necessário que ocorram investimentos de cerca de R\$ 42,8 bilhões, em aproximadamente 265 obras dos portos brasileiros, para suprir a falta de áreas, fomentar a expansão e melhoria dos acessos terrestres, segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica

Aplicada (IPEA) em 2010, divulgado pelo jornal o Estadão. O aumento da demanda de exportadores e importadores pelos serviços portuários é um dos fatores provocadores dos constantes atrasos nos embarques e desembarques, o que afeta a todos os setores e empresas envolvidos no processo e reduz a competitividade dos produtos brasileiros.

O IPEA afirma que é fundamental que as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) "sejam executadas segundo cronogramas físicos, isto é, sem atrasos, para que o País não passe por um colapso do sistema portuário" nos próximos anos, sobretudo se a economia crescer na média de 5% ao ano. Mal executado, o PAC prevê a aplicação de apenas R\$ 9,3 bilhões nos portos e nos acessos, o que corresponde a 23% das necessidades de investimentos necessários para enfrentar a precariedade das instalações. Foram analisadas pelo estudo as situações das operações portuárias e detectados problemas operacionais nos portos de Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador (BA), Aratu (BA) e Itaquí (MA), que juntos respondem por 89% das exportações brasileiras. Os principais problemas detectados nos portos foram a falta de dragagem, problemas de vias de acesso, congestionamentos de trens e caminhões, além de aspectos gerenciais.

Entre as soluções apontadas pela Agenda Portos estão o alargamento ou duplicação das vias de acesso, reordenação do trânsito nas localidades próximas às zonas portuárias, além de novas rotas de ligação direta entre as rodovias BR's e os terminais, pavimentação de ruas e construção de estacionamentos para se evitar filas na entrada dos portos. Ainda devem ser adotadas medidas administrativas com a integração dos sistemas de informações e criação de centros administrativos únicos, necessidades essas também costadas segundo Soares (1994) que fala sobre os recursos arrecadados que nem sempre voltam na proporção adequada para garantir o volume de investimentos nos portos; e como consequência as necessidades reais dos portos não foram atendidas, ocasionando a degradação das instalações e dos serviços prestados.

A maioria dos portos brasileiros não acompanhou a evolução tecnológica do transporte marítimo. A tendência atual, portanto, é tentar recuperar e ampliar a capacidade dos portos existentes, e não abrir novos portos. Isso deve se aplicar a toda à infraestrutura do País.

3. MEDIDAS PARA MODERNIZAR OS PORTOS BRASILEIROS

Pelo exposto, percebe-se a necessidade de ações urgentes em prol da modernização dos portos pátrios, sob pena de inúmeras perdas, inclusive econômicas. Além de atos normativos, os quais serão mencionados a seguir, necessária a elaboração de políticas públicas de planejamento, bem como a execução e fiscalização dessas políticas.

Instrumentalizando medidas que visem à abertura dos portos e do mercado como um todo para novos investidores e ainda aprimorem as regras para quem já está estabelecido, estima-se que haverá um enorme incremento de investimentos no setor, o que consubstanciará aproximadamente 55 bilhões de reais até 2017.

Tais medidas visam também baratear os custos portuários no país. Segundo Julian Thomas, superintendente no Brasil da *Hamburg Sud*, uma das maiores transportadoras do mundo, em entrevista a revista *exame* fala que: “O custo dos portos brasileiros é exorbitante”. Ele ainda cita como exemplo que operar no porto de Suape, em Pernambuco, custa cinco vezes mais do que em Cartagena, na Colômbia, e o triplo de Hamburgo, na Alemanha. De acordo com Thomas, um contêiner da empresa fica, em média, 12 dias parado em Santos, ante três em Hamburgo. Modernizar os portos brasileiros e suas funcionalidades é essencial para termos preços competitivos com outros países, afirma Thomas.

3.1 Histórico da legislação portuária brasileira

Apresenta-se, a seguir, os atos normativos adotados, ao longo das últimas décadas, na tentativa de melhorar e capacitar os portos brasileiros. Alguns estão em vigor até a presente data, ao passo que outros foram suprimidos pela Lei 8.630/93 – a antiga “lei dos portos”.

- **Decreto nº 24.508 de 29 de junho de 1934.** – Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados e uniformiza as taxas portuárias quanto à espécie, incidência e denominação.
- **Decreto nº 24.511 de 29 de junho de 1934.** – Regula a utilização das instalações portuárias.
- **Decreto-Lei nº 2.032 de 23 de fevereiro de 1940.** – Revê a legislação de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais dada pelo Decreto-Lei nº 1.371 de 23 de junho 1939.
- **Lei nº 1.561 de 21 de fevereiro de 1952.** – Dispõe sobre a profissão de conferente de carga e descarga nos portos organizados do País.
- **Decreto nº 34.453 de 4 de novembro de 1953.** – Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas futuras regulamentações do exercício da profissão conferente de carga e descarga, baixada nos termos da Lei nº 1.561 de 21/02/1952.
- **Lei nº 2.191 de 5 de março de 1954.** – Dispõe que o conserto de carga e descarga nos portos organizados será feito com exclusividade por profissionais matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.
- **Decreto nº 55.230 de 15 de dezembro de 1964.** – Dispõe sobre a remuneração de conferentes e consertadores da Marinha Mercante.
- **Decreto 56.367 de 27 de maio de 1965.** – Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho, e que deverão ser incluídas nas instruções sobre o exercício da profissão de conferente de carga e descarga, baixada nos termos da Lei 1.561 de 21/02/1952.
- **Decreto nº 56.414 de 4 de junho de 1995.** – Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo, e que deverão ser incluídas nas instruções sobre a profissão do consertador de carga e descarga, baixadas nos termos da Lei 2.191 de 5/3/1954.

- **Decreto nº 56.467 de 15 de junho de 1995.** – Estabelece normas a serem observadas pelos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo na elaboração da regulamentação local dos trabalhos dos Vigias portuários.
- **Lei 5.385 de 16 de fevereiro de 1968.** – Regulamenta o Trabalho do Bloco.
- **Decreto-Lei nº 749 de 27 de agosto de 1969.** - Autoriza a União a construir empresas para exploração de portos terminais e vias navegáveis. (criação das Companhias Docas).
- **Lei nº 6.914 de 27 de maio de 1981.** – Revoga o art. 18 do Decreto-Lei nº 5 de 4 de abril de 1966.
- **Lei nº 7.700 de 21 de dezembro de 1998.** – Cria o Adicional de Tarifa Portuária – APT.
- **Lei nº 7.731 de 14 de fevereiro de 1989.** – Extingue órgão da Administração Federal Direita. (Esta lei extingue o Conselho Superior do Trabalho Marítimo –CSTM, criado pela Lei nº 4.589 de 11/12/1964, assim como as Delegacias do Trabalho Marítimo, e a Superintendência Nacional de Marinha Mercante – SUNAMAM).

Os atos normativos que serão mencionados abaixo contribuíram de forma mais eficaz para a mudança das formas, procedimentos e da organização do trabalho nos portos brasileiros, levando à promulgação da Lei nº 8.630 em 1993 e de seus regulamentos.

- **Lei 8.029 de 12 de abril de 1990.** – Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da Administração Pública Federal. (Nesta lei fica extinta a PORTOBRÁS e outras empresas estatais).
- **Decreto nº 99.475 de 24 de agosto de 1990.** – Dispõe sobre a Descentralização da Administração dos Portos, Hidrovias e Eclusas prorrogada pelo **Decreto nº 3.281 de 08 de dezembro de 1990.**
- **Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993.** – Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.
- **Decreto nº 1.467 de 27 de abril de 1995.** – Cria o Grupo de Modernização dos Portos – GEMPO.
- **Decreto nº 1507 de 30 de maio de 1995.** – Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.
- **Decreto nº 1596 de 17 de agosto de 1995.** - Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade.
- **Decreto nº 1.886 de 29 de abril de 1996.** - Regulamenta disposição da Lei 8.630 de 25/02/1993.
- **Lei nº 9.277 de 10 de maio de 1996.** – Autoriza a União a delegar aos municípios, Estados da Federação e Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.
- **Decreto nº 1.910 de 21 de maio de 1996.** – Dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público.
- **Decreto nº 1.912 de 21 de maio de 1996.** – Dispõe sobre o alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias de uso privativo.
- **Portaria Interministerial nº 1 de 30 de janeiro de 1997.** - Institui o Projeto Piloto de Harmonização das Atividades de Agentes da Autoridade nos Portos.

- **Decreto nº 2.168 de 28 de fevereiro de 1997.** – Amplia hipótese de outorga de regime aduaneiro e os prazos de concessão ou permissão de recintos alfandegados de uso público.
- **Decreto nº 2.763 de 31 de agosto de 1998.** – Dispõe sobre a transferência de concessão ou permissão ou controle societário da concessionária prestadora de serviço em terminais alfandegados de uso público. (Instrução Normativa nº 130 da SRF de 09/11/1998 estabelece os termos e condições do Decreto).
- **Decreto Legislativo nº 29 de 22 de dezembro de 1993.** – Aprova os textos da Convenção 174 e da Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho – OIT.
- **Decreto nº 1.574 de 31 de julho de 1995.** – Promulga a Convenção 137 da OIT, referente às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos; e a Recomendação 145, sobre as repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos.
- **Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.** – Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário.
- **Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001.** – Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o CONIT, a ANTT, a ANTAQ e o DNIT.
- **Portaria nº 53 de 17 de dezembro de 1997, do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE.** – Aprova o texto da Norma Regulamentadora - NR 29, relativa à segurança e saúde no trabalho portuário.
- **Portaria nº 17 de 12 de julho de 2002, do MTE.** – Altera o texto da Norma Regulamentadora 29 – NR 29.
- **Portaria nº 18 de 30 de março de 1998, do MTE.** – Estabelece classificação às infrações ao descumprimento da NR-29.
- **Portaria nº 1.093 de 10 de setembro de 2003, do MTE.** – Institui a Comissão Nacional Permanente Portuária – CNPP, para construir consenso nas questões relativas às relações do Trabalho no âmbito do MTE.

Antes do advento da Lei 8.630/93, o controle Estatal da atividade portuária era total. A Lei 8.630/93, além de criar o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), remete toda a organização do trabalho portuário, incluindo a menção às normas disciplinares, salário e outros aspectos mais secundários da relação, para negociação coletiva, acabando, inclusive, com os regramentos da CLT quanto à atividade portuária, principalmente no que se refere ao trabalho avulso. A Lei criou o Contrato Coletivo de Trabalho e a arbitragem, como uma forma de resolução de conflitos.

3.2 MP 595: a nova lei dos portos

A medida provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. A medida reescreveu a Lei 8.630/1993, a antiga Lei dos Portos, adequando-a ao marco regulatório vigente e eliminando obstáculos à expansão do sistema portuário do país, introduzidos por legislação subsequente. Os problemas enfrentados hoje pelo sistema portuário decorrem também da implantação incompleta do modelo

formulado pela Lei dos Portos e de inflexões recentes em sua configuração que representaram um retrocesso em relação a esse modelo.

A Lei 8.630 admitia que a administração do porto fosse exercida diretamente pela União ou por entidade concessionária. Concessão essa que não foi contemplada em sua totalidade, mantendo-se a administração do porto no âmbito do setor público e atribuindo-se essa função às Companhias Docas que já operavam os portos brasileiros, o que garantiu a continuidade de uma atuação caracterizada por problemas de gestão empresarial e politização da administração portuária, a limitada difusão da gestão privada de terminais de uso público nos portos organizados e marcada pelo volume de investimentos insuficientes para atender a expansão do comércio externo do país. Tal lei ainda previa a movimentação de carga de terceiros nesses terminais, visando induzir maior participação do setor privado na expansão do sistema portuário do país e estimular a concorrência.

A MP 595, aprovada no Senado em 16 de Maio de 2013, ao reescrever a Lei 8.630/1993 veio enfrentar esses problemas, eliminando obstáculos à expansão do sistema portuário do país. Compatibiliza, em boa medida, a Lei dos Portos ao marco regulatório do país, fortalecendo o papel da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ como agência reguladora. Mantém a possibilidade de que a administração dos Portos seja exercida diretamente pela União ou por concessionário privado, ao mesmo tempo em que procura enfrentar a ineficiência das Companhias Docas ao exigir que assumam compromissos de metas e de desempenho empresarial para com o país e sociedade. Há indicações, no entanto, de que o governo não pretende disseminar a alternativa de concessão ao setor privado, restringindo-a apenas aos pequenos portos a serem licitados nos próximos meses e preservando o papel atual das Docas nos portos em operação.

A contribuição mais relevante da MP 595 é, no entanto, remover as restrições à expansão dos terminais de uso privado introduzidas em 2008, excluindo qualquer distinção e mesmo a referência à carga própria e de terceiros da nova “Lei” dos Portos. Ao remover as restrições criadas em 2008, a MP cria condições para que sejam retomados os investimentos em terminais privados que foram abortados na segunda metade da década passada, embora possivelmente com menor vigor, uma vez que em um cenário econômico menos favorável do que o vigente naquele período; regular a exploração de portos e instalações portuárias e criar a segunda etapa do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária.

Hoje, o debate e a aprovação da chamada MP 595 ou MP dos Portos, provoca uma nova revolução no segmento, permitindo que a iniciativa privada opere portos, desde que ofereça a menor tarifa combinada com o melhor serviço. É a ampliação da concorrência como indução de investimentos e, com isso, o aumento da capacidade e da eficiência dos portos com custos menores. As mudanças já começaram antes da aprovação da MP, com a abertura dos maiores portos do país durante as 24h do dia, incluindo sábados e domingos. São eles: Santos, Rio, Vitória, Suape, Paranaguá, Rio Grande, Itajaí e Fortaleza. Estima-se que a operação terá um ganho de 25% em sua eficiência.

4. METODOLOGIA

Para tal estudo foi aplicada a metodologia de caráter exploratório descritivo, com estudos a partir de pesquisa documental e bibliográfica (GIL, 1991), com o estudo qualitativo de análise de conteúdo se utilizando de pesquisas bibliográficas e na internet para a busca de dados. Vergara (2009), ao definir essa classificação, esclarece que tal tipo de estudo possibilita a compreensão de suas características sem a pretensão de explicá-lo.

A pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em materiais já elaborados e constituídos de livros e artigos científicos. A pesquisa documental faz uso de materiais que não receberam tratamento analítico e que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos de pesquisa (GIL, 2006, p. 44-45).

5. CONCLUSÃO

O grande desafio para o Brasil em termos logístico-portuários está na mudança da concepção de porto como uma operação simplista de carregar e descarregar mercadoria e abraçar este novo momento do país, no qual a atividade portuária se tornou um sistema que necessita envolver diversas atividades combinando logística, prática e agilidade. Essa nova forma de visualizar tais procedimentos tem que ser compreendida por empresários e trabalhadores do segmento.

Segmento este que deve buscar eficiência no trabalho em conjunto com as novas tecnologias. Para que, ainda nesse cenário em que a economia brasileira apresenta baixa eficiência dos modais de transporte, faz-se necessário que governo, empresas e portos em conjunto desenvolvam as melhores estratégias para escoar seus fluxos de exportações e importações. Ressalta-se a necessidade de investimentos em infraestrutura e logística ao longo do tempo, sempre com intuito de minimizar os impactos do chamado Custo Brasil e buscando manter as empresas nacionais competitivas e atraentes em relação aos concorrentes internacionais. Outro aspecto determinante reside nas condições relativas aos modais de acesso ao porto (rodoviário e ferroviário), que acabam por afetar a qualidade ambiental da cidade e deixa clara a evidente degradação da malha rodoviária e falta de aplicabilidade do modelo ferroviário.

A modernização das rotinas e estruturas, dessa forma, gera aumento da produtividade, eficiência e diminuição relativa do fator custo nas operações do Brasil, garantindo maior competitividade aos seus produtores e uma melhor avaliação no tocante ao aspecto de qualidade dos serviços nos portos do país. As mudanças que vem ocorrendo, provenientes de atos normativos, portanto, especialmente as que advieram da Medida Provisória 595, devem se mostrar bastante positivas, oportunizando, inclusive, a expansão das parcerias comerciais, com fito a diminuir as deficiências de infraestrutura, o que, por fim, garante o desenvolvimento nacional, que é um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º, II, da CRFB).

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Medida Provisória n. 595: de 06 de dezembro de 2012. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm> Acesso em 17 Mai 2013.

CARLOS Roberto Soares e MARONE, Eduardo. Os portos frente à ciência tecnologia e inovação, um novo desafio para sociedade. Trabalho acadêmico desenvolvido pelo Centro de Estudos do Mar Universidade do Paraná, 2004.

DINIZ, Janguê. A situação dos portos no Brasil. Disponível em: <<http://cadaminuto.com.br/noticia/2013/05/17/artigo-a-situacao-dos-portos-no-brasil>> Acesso em 18 Mai 2013.

ESTADÃO.COM. Empresa chinesa cancela compra de quase 2 milhões de toneladas de soja do Brasil. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia-geral,empresa-chinesa-cancela-compra-de-quase-2-milhoes-de-toneladas-de-soja-do-brasil,147738,0.htm>> Acesso em 30 Mar 2013.

ESTADÃO.COM. Falta de investimentos agrava situação dos portos. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,falta-de-investimentos-agrava-situacao-dos-portos,569224,0.htm>>. Acesso 30 Mar 2013.

EXAME.COM. Um choque de concorrência nos portos brasileiros. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1036/noticias/um-choque-de-concorrenca>> Acesso em 30 Mar 2013.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4ed. 8 reimpressão. São Paulo: Atlas, 2006.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Atlas, 1991. Disponível em: <http://www.tecnologiadeprojetos.com.br/banco_objetos/%7B7AF9C03E-C286-470C-9C07EA067CECB16D%7D_Metodologia%20da%20Pesquisa%20e%20da%20Disserta%C3%A7%C3%A3o%20UFSC%202005.pdf> Acesso em 06 Mar 2013.

PORTAL NO AR. Balança comercial registra déficit na terceira semana de abril. Disponível em: <<http://portalnoar.com/balanca-comercial-registra-deficit-na-terceira-semana-de-abril/>> Acesso em 30 Abr 2013.

SANTOS, Arnaldo Bastos e VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier - O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos - Editora Juruá, 2008.

SOARES, Marcos M.. Um modelo para exploração dos portos. Portos e Navios, v. XXXVI. 400, 1994, p.36.

SOUZA, F.A.F. Elaboração de um Modelo de Localização de Cargas Unitizadas Agroindustriais em Pátios Portuários: Aplicação ao Caso do Terminal Portuário do Pecém. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2002.

STEIN, Alex Sandro. Curso de Direito Portuário. São Paulo: Ltr, 2002.

VERGARA, S. C. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. São Paulo: Atlas, 2009.