

## RESOLUÇÃO 1.660 DA ANTAQ CONFISCO DE DIREITO LÍQUIDO E CERTO DO USUÁRIO DOS PORTOS

A Resolução ANTAQ 1.660, recentemente editada, completou o círculo de um injusto e ilegal confisco de direito dos usuários dos portos brasileiros, a partir do combatido Decreto 6.620/2008 que veio como uma tentativa de conciliar as conseqüências de atos de Agentes do Poder Público, que durante mais de dez anos, autorizaram a instalação de terminais de contêineres de uso privativo misto cujos titulares não eram genuínos proprietários de carga.

O problema, restrito unicamente ao segmento de contêineres, foi levado pelo Decreto 6.620 também ao campo dos terminais de granéis sólidos e líquidos, onde os titulares são sempre grandes proprietários de cargas, envolvidos em cadeias produtivas gigantescas, avidamente interessados na verticalização de suas respectivas logísticas, que haviam se instalado em absoluta consonância com a Lei 8.630/93, e cujas prerrogativas envolvidas somente outra lei poderia confiscar.

De cunho flagrantemente estatizante, o Decreto inovou o texto da Lei, tendo o efeito perverso de cassar direitos líquidos e certos, introduzindo conceitos e requisitos absurdos, e o que é pior, incursionando até em questões relativas ao trabalho portuário em aspectos em que aquela é clara quanto à subordinação exclusiva do assunto às negociações entre as entidades representativas dos operadores e dos trabalhadores portuários.

Agora, vem a Resolução ANTAQ 1.660 e completa a obra, amplificando o absurdo em torno das definições do que é "eventual" e do que é "acessório" (incisos VI e VII do Art. 2º), "arranjando" uma "imunidade" para os granéis da PETROBRAS (§ 3º do Art. 2º), e impondo pesadas multas a quem movimentar cargas de terceiros em desacordo com normas sabidamente ilegais.

## EXCESSO DE PESO POR EIXO NA RODOVIA - APROXIMA-SE O MASSACRE

Aproxima-se galopante, a data 01 de julho, em que o CONTRAN ameaça reduzir de 7,5 para 5% a tolerância de excesso de peso por eixo nas rodovias. Ao final de 2009, a ANUT, em conjunto com diversas outras entidades representativas havia conseguido a dilatação do prazo em apreço por mais 6 (seis) meses.

Considerando que a redução da tolerância para 5% resultaria num verdadeiro massacre dos embarcadores, partimos imediatamente para a busca de solução estrutural para o problema.

Junto ao DENATRAN, buscamos medidas de médio e longo prazo, entre elas a adequação do projeto das viaturas, o redesenho do sistema nacional de pesagem para compensar a inviabilidade da pesagem por eixo na origem, e até campanha nacional de esclarecimento a embarcadores e transportadores sobre as limitações das composições atualmente homologadas, bem como dos cuidados especiais para cada tipo de carga, inclusive quanto a seu escorregamento em trânsito.

E junto à ANTT, a adoção de alguns procedimentos operacionais relativos à pesagem e ao processamento das autuações, da competência da Agência Reguladora, que se aperfeiçoadas podem reduzir significativamente o volume das multas aplicadas.

Ocorre que em ambos os casos a reação concreta tem sido demasiadamente lenta, inclusive por falta de maior sensibilidade aos prejuízos que nos estão sendo impostos. Isso nos fez voltar a atenção para a tentativa de mais uma prorrogação de seis meses e, de tentar aperfeiçoar os processos de carregamento e pesagem dos veículos utilizados, através da melhor instrução do nosso pessoal.

A primeira oficina técnica sobre a matéria, com duração de um dia, dedicada a executivos e responsáveis pela contratação de transporte e carregamento em nossas empresas, estará sendo levada a efeito no dia 26 de maio próximo, em São Paulo, conduzido por engenheiro especializado em veículos de carga.

## BRASIL, O PIOR DOS BRIC - É BOM LEMBRAR

Ao término da primeira fase do escoamento da safra de soja, o governo certamente está respirando aliviado porque não houve nenhuma notícia retumbante do impropriamente designado "apagão logístico". Queiramos ou não "a safra escoou". Mas não sem os velhos problemas que revelam uma infraestrutura ferroviária frágil, inclusive quanto à regulação, tais como: reajustes tarifários impostos pela "lei do mais forte"; desrespeito às condições contratuais, com freqüente overbooking, sem reparação de danos ao usuário; nenhum compromisso com o tempo de trânsito; desvio de carga para outro terminal, sem autorização do cliente; e cobrança indevida de estadia de vagões.

Isso, inclusive porque no nosso País a concorrência das rodovias às ferrovias é apenas marginal.

Aliás, é oportuno, o ilustre Prof. Fleury, do ILOS, quando alerta ser, o Brasil, o pior dos BRIC, em infraestrutura. E aduzimos: "E talvez aquele em que o confisco da renda do produtor é mais brutal".