



RELATÓRIO DE VIAGEM

DADOS DO EVENTO

DATA DE INÍCIO	DATA DE TÉRMINO	NOME DO EVENTO	CIDADE/PAÍS
19 de maio de 2025	23 de maio de 2025	Missão ATP Londres	Londres (Reino Unido)

RESUMO DO EVENTO

ENTIDADE ORGANIZADORA	PROCESSO	PARTICIPANTES
ATP	[Digite aqui]	Marcelo Goncalves

JUSTIFICATIVA (RESUMO)

O Reino Unido é uma das maiores economias do mundo e uma das principais referências globais em planejamento de transportes. Por se tratar de uma ilha, é uma região altamente dependente de um sistema portuário eficiente. Dessa forma, os britânicos são um dos países com o sistema portuário mais desenvolvido e integrado a outros modais de transporte. Conhecer o funcionamento desse sistema e suas boas práticas enriquece a atuação do Tribunal no setor.

Além disso, houve visita a IMO, braço da ONU responsável por estabelecer normas internacionais de navegação, e reunião com a representação permanente brasileira nesse organismo, a qual expôs os principais desafios do país na transição energética na navegação de longo curso.

RELATO

Com as reformas liberais promovidas no Reino Unido nas décadas de 80 e 90, o sistema portuário inglês, majoritariamente público e com muitas semelhanças ao adotado no Brasil, migrou para um regime predominantemente privado. Atualmente, apenas 5% das cargas são movimentadas por portos puramente públicos (em geral municipais e de pequeno porte). Assim, diferentemente do Brasil, predomina uma visão menos estatal e burocrática da lógica portuária. Não existe nos portos ingleses uma regulação econômica específica para o setor. Ou seja, não existe um agente regulador próprio que determina preços e quantidades. Aplicam-se aos portos as normas e princípios gerais válidos para os demais setores da economia. Abuso econômico, por exemplo, é avaliado pelo órgão nacional de defesa da concorrência.

Nos portos privados, tanto as negociações entre terminais e donos de cargas, quanto entre autoridade portuária e terminais, não envolvem o setor público e tem características puramente privada. Há grande liberdade negocial. Os terminais, por exemplo, publicam em seus endereços eletrônicos tabelas tarifárias, mas elas podem ser livremente flexibilizadas e negociadas entre as partes.

O papel do setor público, centrado na figura o Departamento de Transportes (DFT, em inglês), foca-se no planejamento setorial “macro” e não existe investimentos públicos diretos em portos.

Não há monopólio no fornecimento de mão de obra (OGMO) e nem na praticagem.

Nos grandes portos de contêineres, há acesso rodoviário e ferroviário. As ferrovias são essenciais e possibilitam a ligação entre portos e entre esses e importantes centros da economia.

Os gestores e administradores informaram que esse modelo foi adotado para dar rapidez e eficiência ao sistema portuário inglês, nação altamente dependente desse modal de transporte, por se tratar de uma ilha. A princípio,

segundo os gestores, o modelo atual permite a realização de investimentos tempestivos no setor, garantindo a competitividade do país.

Em que pese a relativa liberdade econômica desse modelo, há diversas exigências ambientais que precisam ser seguidas no funcionamento de um porto e em sua eventual expansão. Há uma crescente preocupação com a utilização de energias limpas e com a redução de emissão de gás carbônico. O emprego de energia elétrica e eólica, bem assim de equipamentos elétricos, vem sendo cada vez mais difundido. Alguns terminais visitados já são considerados como 100% verdes (sem emissão líquida de gás carbônico).

A mão de obra portuária não precisa ser contratada em regime de exclusividade, como no caso do OGMO no Brasil. No entanto, os portos precisam obedecer às normas trabalhistas e de segurança do Reino Unido. Os gestores informaram que é uma mão de obra fortemente sindicalizada.

Os gestores informaram que há uma forte tendência de aumento de operações remotas e automatizadas no setor. Os novos “portêineres” adquiridos pelos terminais visitados, ou que já se encontram em planejamento de aquisição no futuro breve, focam-se em operações à distância, por meio de centro de controles operacionais. Os gestores dos terminais informaram que essas novas tecnologias não geraram aumento de desemprego, pois ocorre em paralelo com investimentos na expansão dos terminais e de sua operação.

Por fim, durante a visita a IMO e à representação permanente do Brasil na entidade, tomou-se conhecimento dos planos já existentes e aprovados, em âmbito global, para a utilização de fontes de energia limpa na navegação de longo curso. São regras adotadas por consenso entre os países membros, de observância obrigatória.

Foi informado que o Brasil terá que adaptar sua infraestrutura portuária para permitir o abastecimento de navios com essas novas fontes de energia, sob pena de aumento dos fretes e perda de competitividade, aumentando o custo país. Por outro lado, os representantes brasileiros na IMO destacaram a oportunidade que essa mudança trará, pois o etanol foi classificado pela IMO como combustível limpo, o que, se bem explorado pelo país, representa importante oportunidade comercial.

ENCAMINHAMENTOS POSSÍVEIS, NO ÂMBITO DO TCU, DECORRENTES DESTA AÇÃO

Considerando a crescente importância das pautas ambientais, o Tribunal poderia avaliar questões como a extensão da adoção de energias sustentáveis por portos e terminais (se houver), a exemplo do que já é praticado no Reino Unido, e eventuais entraves nessa direção.

O TCU também poderia avaliar os planos e medidas que estão sendo tomadas para adaptar os portos para o abastecimento de navios com fontes de energia limpa e em que medida ações governamentais poderiam criar ou fomentar possibilidades de exploração comercial, na navegação, de biodiesel, etanol e de outras formas sustentáveis de energia.

No caso da operação portuária, o Tribunal poderia continuar aprofundado as análises acerca das disfuncionalidades do setor portuário, avaliando quais práticas adotadas pelos benchmarkings internacionais poderiam ser incorporadas no modelo brasileiro. Isso é particularmente notório em alguns pontos polêmicos que sempre são trazidos à avaliação do Tribunal, como a dragagem, mão de obra, investimentos, praticagem e modelos de regulação.

Por fim, o Reino Unido é considerado referência no planejamento de transportes, o que inclui a ligação entre o sistema portuário e o restante da economia, proporcionado pelo amplo acesso aos modais rodoviário e ferroviário. A exemplo de outros trabalhos já realizados pelo TCU, a utilização desses benchmarkings em futuras auditorias pode levar o TCU a contribuir com o aprimoramento da matriz de transportes nacional.