

A Antaq, a Anvisa e o interesse público

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio da Câmara dos Deputados criou o “Grupo de Trabalho acerca das Resoluções que norteiam o serviço de transporte aquaviário e as soluções para os gargalos que impedem o desenvolvimento”, sob a coordenação do deputado Nelson Markezelli (PTB/SP). Essa iniciativa é produto de uma longa interlocução com a representação empresarial dos terminais portuários, em que ficou patente a extrapolação pela Antaq da sua competência regulatória. Permanece o impasse sobre as resoluções nº 55 e 517 da Agência, que alteram unilateralmente contratos de arrendamento e adesão de terminais de uso público e privativo, criando insegurança jurídica para as empresas que se dedicam à atividade portuária.

Desde a sua criação, a Antaq tem se colocado contra a Lei de Modernização dos Portos (nº 8630). A bem da verdade, o setor portuário nem precisaria de uma agência reguladora independente do poder executivo, uma vez que, ao contrário dos setores de telefonia, energia, vigilância sanitária e transporte rodoviário, empresas prestadoras de serviços portuários não lidam diretamente com o consumidor final, e sim com outras empresas, havendo portanto equilíbrio de poderes; que inexistem, no âmbito da administração dos portos, concessionárias privadas, com a única exceção do porto de Imbituba; e que os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) já atuam como órgãos reguladores locais.

Ignorando os limites de sua competência, a Antaq tem se dedicado insistentemente a legislar sobre a atividade portuária, modificando e descaracterizando aspectos fundamentais da Lei nº 8.630 o único marco regulatório legítimo estabelecido até hoje. Pressionada pela representação empresarial, a Agência marca audiências públicas, aparenta uma postura receptiva e assume compromissos que depois não cumpre. E sua atuação tem sido marcada não pela defesa do interesse público o que seria o seu dever e uma posição inatacável mas sim por outros interesses atrelados a valores e conceitos arcaicos.

De modo geral, há uma disfunção evidente nas relações entre as agências reguladoras e a sociedade, decorrente em grande parte da falta de uma Política Portuária Nacional e de uma definição clara dos limites de suas atribuições e competências - há um projeto de lei sobre isso esquecido nas gavetas do Congresso. Um exemplo bem atual é o da greve dos funcionários da Anvisa, que já causou prejuízos de milhões de reais a toda uma cadeia produtiva que inclui indústrias, transportadores, terminais portuários e agências; demissões de mais de uma centena de trabalhadores e pior paralisação de linhas de produção de medicamentos e, portanto, desabastecimento de produtos indispensáveis à saúde e ao bem-estar da população.

Todo esse transtorno ocorre porque os funcionários da Anvisa desejam ampliar suas regalias. Isonomia salarial, planos de carreira etc interesses particulares, portanto - tornaram-se motivos suficientes para servidores públicos paralisarem serviços públicos essenciais. E os prejuízos não devem parar por aqui: a greve da Anvisa foi apenas a ponta-de-lança para uma anunciada greve generalizada de servidores das agências reguladoras. Parece bem claro que esses segmentos do funcionalismo público adquiriram um poder excessivo em relação às suas obrigações, e que não o estão usando com o senso de responsabilidade que seria de se esperar.

É importante haver controle externo das agências reguladoras de serviços públicos por parte do Congresso Nacional, e a recente iniciativa da Câmara Federal representa um primeiro passo nessa direção. No dia 11 de maio, o GT criado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio oficiou à Antaq no sentido de obter um documento formal ratificando seu compromisso de sustar qualquer imposição referente à aplicabilidade das resoluções nº 55 e 517. Com a palavra, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário.