

NOVA LEI DOS PORTOS: Desafios e perspectivas*

JOSÉ ALEXANDRE DE OLIVEIRA SOUSA**
Capitão-Tenente (QC-CA)

SUMÁRIO

Introdução
Contexto portuário atual e seus desafios
Lei 12.815/2013 e as principais inovações trazidas
As modalidades de exploração dos portos e instalações portuárias
Concessão e arrendamento de portos organizados e instalações portuárias
Autorização de instalações portuárias
Perspectivas para o desenvolvimento do setor portuário a partir do novo marco regulatório de exploração da infraestrutura portuária
Evolução de fluxo de comércio no Brasil
Cenário atual
Competição entre portos organizados e terminais de uso privado
Conclusão
Anexo

INTRODUÇÃO

O Brasil vem passando gradativamente por algumas mudanças, em que se procura, de maneira sistemática, o incenti-

vo a alguns setores estratégicos, essenciais para o desenvolvimento sustentável de atividades consideradas basilares para o desenvolvimento econômico e social do País. Busca-se consolidar estes incentivos

* Título apresentado pelo autor: “Nova lei dos portos: Desafios e perspectivas para um desenvolvimento sustentável da atividade portuária no Brasil.

** Foi oficial da Marinha Mercante, tendo embarcado em navios-tanque da Petrobras Transportes S/A e em plataforma de perfuração. Bacharel em Direito. Serve no Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D’Ávila*.

por meio de remodelagens nas essências desses setores, de mudanças concretas na base destas, de avanços nas relações jurídicas e sociais e de reestruturações estratégicas, organizacionais e técnicas. Esse esforço governamental para tais incentivos traduz-se em marcos regulatórios, dentre os quais destacam-se os marcos regulatórios para produção e exploração de petróleo, de incentivo e reestruturação das telecomunicações, de energia elétrica, de modernização e ampliação dos aeroportos, de ampliação e modernização da malha rodoviária e, agora mais recentemente, o marco regulatório para a exploração das infraestruturas portuárias.

Este marco visa regular, normatizar, incentivar, ampliar, desenvolver e atualizar a exploração das instalações portuárias pela União, direta ou, principalmente, indiretamente, incentivando o investimento privado, a modernização dos portos, a construção de novos terminais, o melhor preparo da mão de obra portuária, a redução dos custos e a competitividade ao setor, de forma a alavancar a atividade econômica do País, como consequência do aumento nas exportações.

Isto se deve ao fato de que quase a totalidade das importações e exportações brasileiras se dá por vias marítimas, carecendo, desta forma, de um sistema portuário seguro, célere e eficiente, de maneira que não comprometa o fluxo de comércio brasileiro nos portos e, conseqüentemente, o comércio exterior, as exportações e a balança comercial brasileira.

A nova Lei dos Portos reflete o destaque que vem tomando o comércio exterior do Brasil, visto que o País está cada vez mais inserido no cenário comercial internacional e que se apresenta mundialmente como um país com um mercado consumidor em franca expansão.

Atualmente operam no mundo cerca de 50 mil embarcações, registradas em mais de

150 países, empregando mais de 1 milhão de marítimos e portuários de praticamente todas as nacionalidades. Aproximadamente 90% do comércio internacional ocorre por meio do transporte modal marítimo, sendo este o mais importante da economia mundial. No Brasil, país com litoral de aproximadamente 8.500 km e que tem a sétima economia do mundo, baseando-se pelo Produto Interno Bruto (PIB), este índice chega a impressionantes 95%. É uma atividade que trabalha a todo vapor, em silêncio, sem a qual a vida da sociedade mundial seria outra, quase insuportável e insustentável.

O fato é que, se o setor caminhar bem, trará para o Brasil um maior desenvolvimento econômico, com aumento nas exportações e conseqüente elevação de renda, refletindo diretamente no desenvolvimento social. Desta forma, são de fundamental importância a reflexão em relação aos desafios atuais e o questionamento e a discussão se a nova norma prevê estes desafios e se o setor está sendo bem regulado e regulamentado por meio dela. Deve-se avaliar se a gestão, a organização e a execução dos objetivos e diretrizes previstos da norma estão em processo e discutir acerca das perspectivas quanto aos novos investimentos, à competitividade e ao desenvolvimento da capacidade operacional portuária trazidos pelas inovações desta mais nova ação governamental, o marco regulatório de exploração de infraestruturas portuárias. Os novos dispositivos trazidos pela lei contemplam as mudanças necessárias para superar os desafios atuais da atividade portuária? Quais as perspectivas que ela trará para o desenvolvimento sustentável da atividade?

CONTEXTO PORTUÁRIO ATUAL E SEUS DESAFIOS

Em 2014, a soma das riquezas produzidas chegou a R\$ 4,84 trilhões, alavancada

em grande parte pelo comércio exterior. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, as exportações cresceram 2,5% e a importação de bens e serviços 8,4%, o que demanda um crescimento no setor portuário igual ou superior a este índice, já que é onde se consolidam 95% das importações e exportações brasileiras.

Atualmente, segundo a Resolução 2.969 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o País conta com 235 terminais, dentre os quais 134 são terminais marítimos, sendo 35 portos organizados e 99 terminais de uso privado (TUP), e, ainda, 101 terminais fluviais, sendo 65 portos públicos e 36 TUP. É por onde acontece o fluxo de comércio do Brasil.

O tempo médio de espera para atracação e operação, segundo a Antaq, vem aumentando, o que contrasta com o aumento de movimentação de carga

A taxa de crescimento projetada da movimentação portuária (granel sólido, granel líquido, carga geral e contêiner) é de 5,7% ao ano (2010-2030).

Para o período 2012-2030, a projeção é de que a movimentação total tenha um incremento de 150%. O complexo portuário brasileiro movimentou, em 2013, 931 milhões de toneladas de carga bruta, apresentando um crescimento de 2,9% em relação a 2012. Dessa movimentação, 338 milhões de toneladas (36%) foram realizados pelos portos organizados e 593 milhões (64%) pelos TUPs.

O tempo médio de espera para atracação e operação, segundo a Antaq, vem aumentando, o que contrasta com o aumento de movimentação de carga.

Evolução de movimentação de cargas x Tempos médios de espera nos portos do Brasil

Evolução de movimentação de cargas média no Brasil	2011	2012	2013
Quantidade de Atracções	60.336	60.585	64.026
Quantidade de Contêiner (u)	4.993.748	5.179.126	5.603.868
Quantidade TEU	7.902.074	8.192.748	8.757.059
Somatório Peso Bruto Contêiner (t)	84.291.121	87.337.218	100.175.706
Somatório Carga Geral Solta (t)	45.856.165	44.903.884	43.217.330
Somatório Granel Sólido (t)	543.110.451	554.700.588	569.342.531
Somatório Granel Líquido (t)	212.302.168	217.457.054	219.931.330
Somatório da Carga Bruta (t)	885.559.905	904.398.744	932.666.896
Somatório da Carga Bruta Própria (t)	494.710.715	312.058.521	295.496.207
Somatório da Carga Bruta Terceiros (t)	81.781.723	243.738.943	217.232.711

Tempos Médio de Espera	2011	2012	2013
Tempo Médio de Espera p/ Atracção (h)	77,5	79	81,1
Tempo Médio de Espera p/Início de Operação (h)	9,9	14,9	13,7
Tempo Médio de Operação (h)	56,1	50,8	50,3

Fonte: Antaq (2014)

A seguir, o histórico do aumento da movimentação de cargas nos portos e TUPs no Brasil, o que permite observar que ficou bem abaixo da evolução do PIB e do comércio externo do País.

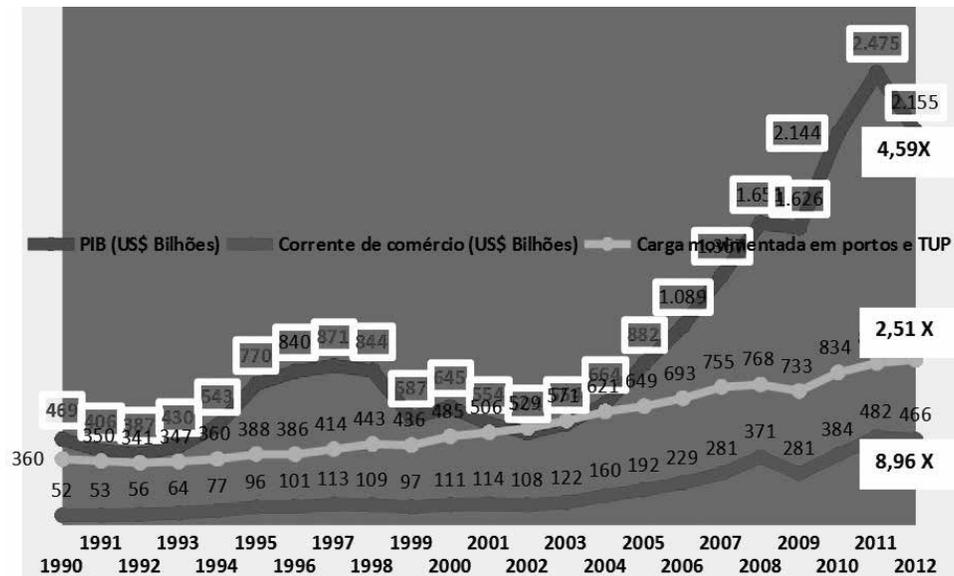
Percebe-se um aumento percentual de movimentação de carga em 20 anos (2,5%), bem abaixo do crescimento médio do PIB desses anos, demonstrando que há um gargalo se opondo a um aumento de movimentação de carga necessário para acompanhar o crescimento do País.

É fácil perceber, no gráfico, que se o fluxo de comércio aumentou quase 9%, e sendo 95% desse fluxo por meio do transporte aquaviário, logo a movimentação de cargas também deveria crescer no mesmo ritmo, o que não foi constatado. Os portos não acompanham tamanho crescimento, sendo comprovado isso à medida que aumenta o tempo de espera e operação dos portos, demonstrados abaixo.

Nota-se que, em média, em 2013, não levando em consideração outros tempos, tais como atracação e desatracação, os navios tiveram que esperar 145 horas, o que quer dizer pouco mais de seis dias de tempo morto, tempo que o Brasil deixou de produzir e gerar riquezas e serviços, o que impactou o desenvolvimento do País.

Em 22 de abril de 2014, foi publicada no Diário do Nordeste (CE) uma reportagem com o título “Fila de 11 navios aguarda para atracar no porto do Pecém”, em que se expunham, além da espera para a atracação de alguns navios desde janeiro, outros desafios para o setor, quais sejam: atrasos nas obras de reforma do porto; poucos armazéns e berços para a atracação; equipamentos (guindastes e descarregadores) antigos, sem velocidade de descarga, que atrasariam ainda mais o fluxo de retirada das cargas dos navios para o terminal (os guindastes atuais daquele terminal

PIB e Corrente de Comércio, Portos e TUPs 2003 a 2012, em US\$ bilhões



Evolução PIB x Comércio Externo x Movimentação de Cargas nos Portos e TUPs

Fonte: Antaq (2013)

realizam de 15 a 20 movimentos por hora, enquanto os modernos já fazem de 30 a 40 operações de descarga); área de armazenagem pequena para suportar o aumento na movimentação de cargas, que teria saltado de 1,09 milhão de toneladas, no primeiro trimestre de 2013, para 1,86 milhão de toneladas, no acumulado dos três primeiros meses deste ano, anotando crescimento de 71%, em 2014); e, ainda, ressalvas quanto à pequena retroárea do porto. Estes relatos resumem a situação, de maneira geral, do setor portuário brasileiro. No mesmo jornal, foi publicada a reportagem, em 22 de março de 2014, “No Limite”, em que se relatam problemas parecidos no porto de São Francisco do Sul.

Em 16 de maio de 2014, o *Jornal do*

Comércio de Porto Alegre publicou outra preocupante reportagem, em que expunha outro problema: a dragagem em alguns portos brasileiros. Com a dragagem se alcança maior profundidade no canal de acesso ao porto, o que aumenta

o calado suportado, com consequente capacidade de acesso a navios maiores, os quais têm a capacidade de transportar mais carga. Em calados menores, consequentemente, navegarão embarcações menores; assim, para carregar a mesma carga que um navio maior carrega, serão necessárias várias viagens desses navios menores, o que encarece sobremaneira o transporte, já que aumentarão os custos com o afretamento e tarifas portuárias. A reportagem relatava que o investimento bilionário feito pelo governo federal nos últimos anos não foi capaz de ampliar a capacidade da maioria dos portos brasileiros para receber a nova geração de navios. Sem manutenção ade-

quada, alguns portos já perderam o ganho obtido com a dragagem de aprofundamento, que custou R\$ 1,6 bilhão aos cofres públicos, segundo dados da Secretaria de Portos (SEP). E a matéria continua com a explicação: “Cada centímetro perdido na profundidade do canal significa deixar de carregar, por exemplo, oito contêineres (ou R\$ 24 mil) por navio”. Quanto maior a profundidade de um porto, maior é o tamanho das embarcações que podem atracar nele, ou seja, mais produtos podem ser carregados numa única viagem e menor tende a ser o custo logístico.

Segundo um executivo do setor, que tem amplo conhecimento sobre as estruturas dos portos brasileiros, há várias construções que beiram cem anos de idade e que não

O investimento bilionário feito pelo governo federal nos últimos anos não foi capaz de ampliar a capacidade da maioria dos portos brasileiros

aguentariam nem uma dragagem para 12 metros. “Antes de dragar é preciso preparar os terminais para as profundidades desejadas, assim como realizar todos os esforços estruturais para receber os novos navios”.

Obviamente, ao perceber tamanha ineficiência de setor tão importante, percebeu-se que seria necessária alguma ação governamental para incentivo da recuperação, modernização e ampliação do setor. A Lei 8.630/1993, que regulava o setor, não estava sendo suficiente para combater os desafios atuais. Foi então criado um novo marco regulatório para a exploração da infraestrutura portuária, a fim de diminuir tais gargalos, em que se busca contemplar as soluções para viabilizar o combate a tamanhos desafios, trazendo novas perspectivas de desenvolvimento para a área. É o que será visto a seguir.

Existe a previsão de investimento em 71 empreendimentos em 23 portos brasileiros

para ampliar, recuperar e modernizar as estruturas, visando a uma redução nos custos logísticos, à melhora da eficiência operacional, ao aumento da competitividade das exportações e ao incentivo ao investimento privado. Atualmente, dentre estes empreendimentos previstos, 28 estão em execução ou em obras, dois estão em licitação do projeto, sete em licitação da obra, 20 em ação preparatória e 20 são considerados concluídos, o que será discutido mais adiante, em tópico específico.

LEI 12.815/2013 E AS PRINCIPAIS INOVAÇÕES TRAZIDAS

O novo marco regulatório do setor portuário, a Lei 12.815/2013, trouxe novas perspectivas de investimentos para impulsionar o desenvolvimento do País. Destacam-se os programas voltados para: melhoria da infraestrutura e da logística portuária; ampliação e modernização das atividades nos portos brasileiros; promoção da abertura e da competitividade do setor; incentivos aos trabalhadores portuários brasileiros, voltados para contratação, treinamento e capacitação; adequação das instalações portuárias ao aumento da movimentação de cargas e à expectativa de crescimento contínuo das exportações brasileiras; e adequação dos portos nacionais às modernas exigências de competitividade mundial.

Alguns tópicos da lei se sobressaem como as principais medidas tomadas no campo jurídico como forma de alcançar os objetivos pretendidos. Logo de início, no Artigo 3º, discorre-se sobre o efeito

desejado com o novo modelo, dispondo sobre as diretrizes e objetos da lei. Nesse artigo, como forma de reduzir os gargalos e combater os desafios já citados, antes de regular qualquer relação jurídica, a lei já dispõe sobre as suas principais diretrizes, como o incentivo à modernização, à expansão e à otimização da infraestrutura dos portos, aspirando, com isso, diminuir o tempo de operação portuária e incrementar uma melhor navegabilidade nos canais de acesso aos portos, de forma a diminuir os riscos à navegação e consequentes riscos às cargas. Isto inclui melhores balizamentos, dragagem, sinalização náutica, serviço de praticagem, maiores e melhores berços de atracação, diques e quebra-mares.

A previsão de modicidade e publicidade das tarifas e preços praticados é ratificada adiante, quando a lei discorre sobre as cláusulas essenciais para o contrato de concessão ou arrendamento. No Artigo 5º, inciso IV, combinado com o Artigo 6º, são adicionalmente previstos a maior capacidade e o

menor tempo de movimentação de carga. Além de outros itens estabelecidos no edital, estes compõem os principais critérios para julgamento do melhor e mais adequado concessionário, arrendatário ou autorizatário.

A lei também estabelece que, para uma empresa conseguir a concessão para a exploração de uma instalação portuária, é necessário, obviamente, que ela esteja apta a isso, que cumpra normas de modernização, publicidade de tarifas e segurança da navegação, entre outras diretrizes, além de demonstrar a capacidade para um desem-

O novo marco regulatório do setor portuário, a Lei 12.815/2013, trouxe novas perspectivas de investimentos para impulsionar o desenvolvimento do País

penho satisfatório e assumir que os riscos serão por sua conta.

Outro importante aspecto trazido pela nova lei, talvez o mais relevante, refere-se aos tipos de carga a serem movimentados no terminal. Eliminou-se diferença, até então existente, entre terminais privativos de uso exclusivo e de uso misto; com isso, a lei modificou o critério para a definição da natureza jurídica das instalações portuárias, deslocando o eixo para a área de sua localização e não mais para a natureza da carga a ser movimentada por elas.

Com isso, aumenta-se a sensação de segurança do investimento. Veja-se o exemplo, supondo-se a vigência da antiga lei: determinada carga agrícola, com a qual o terminal é autorizado a operar, hipoteticamente está na entressafra. Sem esse referido produto presente no mercado, conseqüentemente o terminal não poderia operar com outro tipo de carga, não prevista no contrato, própria ou de terceiros, o que deixaria o terminal subutilizado. Com a eliminação da previsão de carga, trazida pela nova lei, o operador portuário terá a liberdade de negociar a operação com o proprietário de qualquer tipo de carga, desde que tenha a capacidade de operar com aquela carga, logicamente. Exemplo: um terminal de petróleo não tem a capacidade de descarregar granel sólido.

Para melhor elucidar a lei dos portos revogada, de nº 8.360/1993, no Art. 4º, §2º discorria sobre as modalidades de exploração da instalação portuária, que eram sob forma de uso público, restrito à área do porto organizado, e de uso privativo, este dividido em exclusivo, para movimentação de carga própria; misto, para movimentação de carga própria e de terceiros; de turismo; e, por último, de estação de transbordo de cargas.

O novo modelo traz em seu texto, Art. 8º, que as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado serão

exploradas mediante autorização, precedida de chamada, anúncio público ou processo seletivo – até aqui nenhuma alteração trazida. As alterações estão nas modalidades, que passam a ser simplesmente: terminais de uso privado, passando a ser classificado somente pela localização, nada citado quanto à carga; estação de transbordo de carga; instalação portuária pública de pequeno porte; e instalação portuária de turismo.

A nova lei, portanto, modificou o requisito para definição da natureza jurídica de uma instalação portuária, mas manteve o regime jurídico aplicável a elas inalterado, qual seja a outorga de autorização. Esta mudança trouxe alguns reflexos diretos, tal como a modificação do próprio nome de classificação dos terminais localizados fora da área de porto, que passaram a ser denominados privados e não mais privativos, nos termos do Art. 2º, inciso IV, da Lei 12.815/13, que denomina instalação portuária como “aquela explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” e não mais a definição da Lei 8.630/93, Art. 1º, § 1º, inciso V, que denominava como “aquela explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário”. Há outra possibilidade trazida pela lei, a do estado ou município cuja concessão foi delegada efetuar a subconcessão ou o arrendamento ao ente que irá efetivamente gerir o porto.

Outra nova discussão gira em torno da contratação de mão de obra portuária. A contratação do trabalhador portuário, que pela antiga lei dos portos ocorria somente por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), agora facultada aos terminais privados recrutar trabalhadores pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) ou de

forma avulsa, dispensando a intermediação do Ogmio. A intenção, com isso, é diminuir os custos e buscar funcionários mais eficientes, que possuam o melhor perfil aos cargos disponíveis, visto que estes terminais agora terão a oportunidade de operar cargas de terceiros. Adicionalmente, visa atentar para a tendência de competitividade entre os terminais, buscada pela lei, traduzindo-se na necessidade de operações mais rápidas e seguras. O parágrafo único do Art. 42 contempla a remuneração mínima aos trabalhadores prevista no item 2 do Art. 2º da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), uma inovação benéfica aos trabalhadores.

Outras medidas foram trazidas pela lei, como a criação da SEP, ligada diretamente à Presidência da República e dispositivos prevendo arbitragem como meio para a solução de controvérsias oriundas da aplicação de suas disposições, como solucionar controvérsias relacionadas a tarifas e demais obrigações financeiras envolvendo a Antaq, concessionárias e a administração dos portos.

AS MODALIDADES DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

A Constituição Federal estabelece, no Art. 175, a faculdade de delegação de serviços públicos a particulares, estabelecendo que é do Poder Público a atribuição de prestação de serviços públicos, facultando, entretanto, estes serviços à prestação indireta, por meio do regime de concessão ou permissão, vinculando sempre a um prévio processo licitatório.

Tal previsão constitucional foi repetida na norma infra, Arts.1º, §1º, e 4º da Lei 12.815/13, que define, respectivamente: “A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas

ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público” e “a concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento”.

Reforça-se que o titular de prestação do serviço público é a Administração Pública, conforme dispõe a Constituição Federal. Além do seu Art. 175, o Art. 21 é mais específico e taxativo quanto à competência da União para explorar diretamente os portos marítimos, fluviais e lacustres ou indiretamente, mediante concessão, autorização ou permissão, daí o amparo legal da possibilidade de atribuição à prestação indireta, seja à Administração Indireta ou a particulares, na forma de concessionário, permissionário, autorizatário e, ainda, à luz da nova lei dos portos, arrendatários.

Já no seu primeiro artigo, a lei regula os institutos quanto à natureza jurídica do bem a explorar, da seguinte forma: a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento, e a exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização.

Concessão e arrendamento de portos organizados e instalações portuárias

A nova lei opta por estabelecer, logo de início e de forma inequívoca, as três definições contidas nos dois primeiros parágrafos do artigo 1º, os quais servirão como premissas básicas para estabelecer as formas de atribuição de exploração indireta da atividade portuária pela União, quais sejam: a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nela localizadas ocorrerão mediante concessão e arrendamento de bem público, e a explo-

ração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização.

Nota-se a vinculação da concessão e arrendamento para os portos organizados e instalações nele localizadas à autorização para as instalações fora dos portos organizados.

O legislador buscou incentivar os investimentos às instalações já em operação e a construção de novos terminais de uso privado quando alterou o conceito de instalação de uso privativo em relação à lei dos portos revogada, estabelecendo que terminal de uso privado é a instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado, não vinculando mais ao tipo de carga como na

antiga lei, a qual estabelecia que o terminal de uso privativo seria necessariamente para movimentação de carga própria; para movimentação de carga própria e de terceiros, o que se denominava misto; para movimentação de passageiros e para estação de transbordo de cargas. Para obter a autorização

do terminal, agora, basta estar localizado fora do porto organizado, independente da carga.

A intenção é aumentar a capacidade portuária dos terminais existentes e construir novos terminais, incentivando o particular a investir no setor em uma espécie de “privatização moderna”, de modo a enfrentar os desafios do setor, especialmente quanto ao desenvolvimento da infraestrutura.

Para isso, a nova lei traz, em várias partes, o incentivo, a otimização e a ampliação dos serviços, modernização dos equipamentos, eficiência da mão de obra,

entre outros, de modo muito mais incisivo do que a lei anterior, isso demonstrado incontestavelmente no Art. 3º, que define as diretrizes e objetivos principais da lei, dando uma importância maior aos artigos com a mesma diretiva.

Como exemplo disso, segue o Art 5º, em que, além das cláusulas essenciais, obrigatórias pelo direito administrativo, estão também as previsões estratégicas, técnicas e logísticas para aumento do desempenho da atividade, estabelecendo que os contratos devem possuir cláusulas relativas a critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

aos investimentos de responsabilidade do contratado; a direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações; e

à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades.

Além destes, cumulativamente, o Art. 6º determina que, nas licitações dos contratos e arrendamentos, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga. Prevê, ainda, a possibilidade de autorização de expansão da área arrendada sempre que a medida trouxer comprovada eficiência na operação portuária.

A intenção é aumentar a capacidade portuária dos terminais existentes e construir novos terminais, incentivando o particular a investir no setor em uma espécie de “privatização moderna”

A duração do contrato será de até 25 anos, prorrogável uma única vez por igual período. O valor do contrato deve prever, de maneira macro e sucinta, o valor dos investimentos de novas construções, a manutenção dos já existentes, o lucro empresarial e um preço justo de modo que consiga amortizar a dívida pela despesa da concessão, entre outros itens de caráter operacional e de manutenção.

Autorização de instalações portuárias

A última forma de transferência de obrigação da exploração portuária à iniciativa privada prevista na nova lei é a autorização. Nela, um particular que detenha uma propriedade com localização geográfica favorável à exploração portuária e que tenha a vontade de empreender no setor poderá requerer à Antaq a autorização para a exploração. Para comprovar que é proprietário da área, ele deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno.

Depois de requerida a autorização e aceita a respectiva solicitação pela Antaq, esta tornará público o requerimento para, no prazo de 30 dias, caso haja mais de um interessado na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes, promover a abertura de processo seletivo público a fim de eleger o autorizatário. Caso não haja mais de um interessado e o projeto seja adequado às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a Antaq chamará o interessado para exploração da atividade portuária.

A qualquer momento poderá ser aberto novo processo de chamada pública para identificar a existência de novos interes-

sados na exploração de instalações portuárias. Nada impede, caso haja mais de um interessado, que a exploração ocorra concomitantemente entre duas autorizatárias – para isso não poderá haver impedimento locacional à implantação delas. Nos processos seletivos públicos para escolha do interessado, a administração considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.

A instalação portuária deverá estar localizada fora da área do porto organizado. O ato de autorização será o contrato de adesão, com as mesmas cláusulas essenciais previstas nos contratos de concessão e arrendamento, por um período máximo de 25 anos, podendo ser revogado unilateralmente, a qualquer momento, pela administração. E, como explanado acima, não haverá restrição na exploração quanto à carga, bastando que se cumpram alguns requisitos para o início da exploração, a saber: a atividade portuária deve ser mantida; o autorizatário promoverá os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias; viabilidade locacional; prévia consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

As autorizações serão expedidas em uma das modalidades: terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo.

Nota-se que a nova diretriz do planejamento público para exploração do setor focou no incentivo a maior participação de investidores privados e na construção e no desenvolvimento de novas instalações, promovendo a abertura de mais terminais e, com isso, incentivando a concorrência,

fazendo com que o administrador portuário se modernize e demonstre ao usuário que possui o terminal mais confiável e eficiente.

Em várias passagens da lei, incentiva-se o investimento em melhorias da infraestrutura, tão precária atualmente. Isso abre o leque de opções ao usuário para escolha do terminal de sua preferência. Consolidando-se a competição ora fomentada, a tendência é, com uma maior malha portuária, diminuir o tempo de espera dos navios e, com tais incentivos no investimento na infraestrutura, elevar-se o grau de movimentação de cargas, com uma natural redução da tarifa portuária final.

Abre-se um novo mercado, uma vez que o empreendedor que possua um local viável para explorar a atividade, cumprindo os requisitos legais citados, poderá obter lucro explorando a movimentação de cargas de terceiros, sem restrições maiores, ao contrário da antiga Lei dos Portos, que limitava os tipos de cargas autorizadas a serem movimentadas, mercado de promissor

futuro, visto a evolução do seu fluxo no Brasil ao longo da última década.

Considerando as limitações operacionais do setor, o que isso implica para o desenvolvimento do comércio externo do País e a carência de melhorias, modernização e ampliação das instalações portuárias, conclui-se que, com esta forma de exploração, o legislador buscou, de forma tempestiva, autorizar a exploração de novas instalações portuárias pelo particular, de forma a incentivar o investimento no setor.

Em várias passagens da lei, incentiva-se o investimento em melhorias da infraestrutura, tão precária atualmente. O empreendedor poderá obter lucro explorando a movimentação de cargas de terceiros, sem restrições maiores, ao contrário da antiga Lei dos Portos

Teme-se, contudo, que haverá um sentimento de insegurança jurídica no setor, principalmente por parte dos antigos investidores autorizatários, já os detentores de autorizações anteriores à nova lei, naturalmente, sentir-se-ão prejudicados, o que certamente gerará litígios judiciais, como o julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 139, trazido a seguir, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e ajuizada pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), contra atos administrativos da Antaq acerca da exploração, nos portos, de terminais privativos de uso misto.

Na ação, a Antaq argumentava que os terminais de uso misto seriam uma “figura inexistente na legislação portuária” e pretendia que o Supremo fixasse as condições e o modo de interpretação e aplicação dos dispositivos constitucionais supostamente violados em consequência dos atos da Antaq.

Ao julgar o pedido prejudicado, o Ministro

Gilmar Mendes explicou que “a alteração das normas legais de regência da matéria, somada à revogação ou profunda modificação dos atos impugnados, indica a perda de objeto [da ADPF]”.

Dessa forma ele julgou:

(...) a existência de um novo microsistema jurídico a cuidar do assunto tem o condão de alterar significativamente a própria questão constitucional debatida (...). Inviável, desse modo, a pretensão da requerente, no sentido de fixar a

interpretação dos dispositivos constitucionais mencionados para alterar a interpretação conferida pela Antaq nas autorizações dos processos administrativos impugnados, referentes às legislações infraconstitucionais que regulavam a exploração de terminais portuários de uso privativo.

No entanto, esta necessidade de utilizar-se da eficiência e agilidade da iniciativa privada sem, contudo, observar os preceitos constitucionais deveria se aproximar mais do regime jurídico de direito público. Para que isso seja alcançado, a Antaq precisará executar a fiscalização e regulação da atividade de forma rigorosa, a qual, na sua essência, será de direito privado, apesar de autorizada pelo poder público.

A este respeito, José dos Santos Carvalho Filho discorre no mesmo manual já citado neste texto:

Não se precisa admitir que a disciplina seja integralmente de direito público, porque, como é sabido, alguns particulares prestam serviços em colaboração com o Poder Público. Embora nessas hipóteses incidam algumas regras de direito privado, nunca incidirão elas integralmente, sendo necessário que algumas normas de direito público disciplinem a prestação do serviço. Pode-se até mesmo dizer que nesses casos o regime será híbrido, predominando, porém, o regime de direito público quando em rota de colisão com o de direito privado.

Em relação ao arrendamento, há uma suspeita teórica quanto à sua eficiência. Durante o XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, promovido pela Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, em novembro de 2013, um Grupo de Pesquisa sobre Planejamento e Inovação em Transportes composto por

orientadores da Universidade de Brasília debateu sobre a preocupação em relação a esse modelo jurídico de atribuição de serviço público, ocasião em que publicaram o artigo “Modelo de concessão para os portos brasileiros”, levantando questionamentos e possíveis soluções.

Na visão do grupo, a figura dos arrendamentos, ou seja, “cessões de áreas públicas”, é um instituto que, por si só, já significaria o engessamento do porto, uma vez que o administrador do porto, em nosso sistema, acaba não tendo a agilidade operacional que precisa para a rápida disposição ou reordenação dos ativos e espaços físicos, a fim de atrair novas cargas ou novos projetos logísticos (privados ou público/privados).

O grupo discorreu sobre as dificuldades no processo de licitação para o arrendamento, argumentando sobre a morosidade para a aprovação do certame, o que só ocorre após a administração portuária previamente apresentar um estudo detalhado de viabilidade técnico-econômica e ambiental à Antaq. Após a aprovação desses estudos e dos respectivos editais, o processo de arrendamento das áreas ou ativos, como armazéns e silos, é encaminhado à licitação. Esse seria o motivo, aliado à falta de estrutura das Companhias Docas para operacionalizar tal procedimento, pelo qual praticamente foram inviabilizadas as licitações de novos arrendamentos nos últimos dez anos, tendo apenas dez desses certames sido concluídos nesse período.

Segundo a interpretação dada pelo grupo, não seria eficaz manter o regime jurídico de arrendamento, regime este voltado ao controle de ativos. Modelo perfeito seria um ágil e eficiente, em que o administrador portuário possuísse autonomia, podendo alocar espaços ou realocar ativos dentro do porto de acordo com suas conveniências e

nos prazos por ele traçados, segundo seu projeto e seus recursos, com celeridade e sem a burocracia pública.

Essa celeridade e esse desembaraço, necessários à lógica da gestão portuária, a fim de atrair novas cargas e demandas, aumentando a sua receita, não seriam conseguidos pelo modelo atual de arrendamentos, mas sim por meio de concessões, onde os administradores portuários ficariam livres dentro do porto, pelo prazo estipulado em contrato, geridos pelo regime de direito privado.

O estudo sobre esse instituto durante o referido congresso mostra a insatisfação dos administradores portuários quanto à ingerência pública na atividade. Estes mostraram-se sufocados pelo fato de não possuírem autonomia e independência necessárias para gerirem a atividade ora delegada pela administração pública, de acordo com os seus planejamentos e suas logísticas, pois explorariam uma área cedida e não concedida. Concluíram, por fim, que o regime de concessão daria maior segurança à exploração da atividade nos portos organizados, pois, mesmo sendo um serviço público e de direito público, uma vez adjudicados ao administrador privado vencedor da concorrência, eles seguiriam suas diretrizes, dentro da legalidade e regulação pública, certamente.

Por fim, ressalta-se um último debate jurídico, voltado principalmente para os casos concretos. Qual a motivação do particular em explorar ou não comercialmente o serviço portuário usando esta espécie de transferência de obrigação ora debatido? Qual seria o risco desse investimento? Seria o mais rentável para um investidor? Lucas F. V. Roviriego, especialista em Engenharia e Gestão Portuária, em seu trabalho de pesquisa publicado pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), discorre sobre o tema, ressaltando questionamentos análogos.

Ele alega que a origem das receitas decorrentes de arrendamentos ainda não é muito clara. A nova lei, em seu art. 6º, prevê que o critério de licitação de arrendamentos será o de “maior capacidade combinada com a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga”. Por outro lado, define arrendamento como cessão onerosa – que recolhe outorga. Disto, existem as possibilidades legais de o arrendamento tanto recolher outorga à administração portuária como de não fazê-lo, dependendo do modelo escolhido no momento da licitação.

Vê-se que, em relação à espécie de transferência de obrigação da exploração portuária à iniciativa privada, restam algumas arestas a serem aparadas para que as diretrizes almejadas pelo poder público sejam alcançadas com esse novo diploma legal, que de maneira geral busca um enfrentamento aos maiores desafios do setor.

PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO A PARTIR DO NOVO MARCO REGULATÓRIO DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

O novo marco regulatório trouxe algumas inovações no intuito de combater de frente os desafios do setor e buscar novas perspectivas de melhorias.

Estas perspectivas podem ser apreendidas pela leitura de algumas mudanças da nova Lei dos Portos – Lei 12.815 de 2013. Uma das consideradas mais importantes e que se espera que impactarão mais o setor é, justamente, a alteração do regime de atribuição de exploração do setor à iniciativa privada, com alterações na natureza de cargas autorizadas ao operador movimentar e a mudança no regime de contratação de mão de obra portuária, exaustivamente debatidos em tópicos anteriores, dos quais

serão extraídos as suas respectivas perspectivas, que são analisadas a seguir.

Com isso, almeja-se: promover investimentos em infraestrutura e na modernização da operação, com a aquisição de equipamentos novos e mais produtivos pelo setor privado; reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios; permitir a exploração irrestrita de cargas em terminais de uso privado, antes limitada às cargas próprias, garantindo direito de acesso dos usuários às facilidades de infraestrutura portuária de titularidade privada, o que vai promover a concorrência entre terminais e portos públicos e privados; e adequar a quantidade e qualidade de mão de obra na operação portuária, segundo os novos processos tecnológicos e produtivos, reduzindo substancialmente os desafios do setor.

Com a privatização, o Estado passa a ter maior responsabilidade no controle do serviço, passando a funcionar, mesmo não sendo o desejado, mediante maior intervenção e regulação, que são absolutamente justificadas pela natureza da atividade, considerada de relevante interesse público, prescindindo de maior atuação da Antaq, órgão fiscalizador, já que a atividade regulatória ganha ainda mais espaço e importância no exercício do controle dos atos praticados pelos particulares nos terminais privados em condições de competição em bases equilibradas com as instalações portuárias localizadas no porto organizado. No entanto, nem sempre esta afirmativa é verdadeira.

Estas mudanças vieram num momento importante para o País, em que não se podia mais esperar que uma área tão fundamental para o desenvolvimento permanesse sem as alterações necessárias para fomentar a ampliação, a modernização e o desenvolvimento do setor que era regulado havia 20 anos por uma lei que continha alguns pontos ultrapassados e que trazia incertezas aos operadores portuários. Foi

um projeto de lei bastante discutido no Congresso, onde foram apresentadas mais de 600 emendas, que continham interesses de diversos setores. A versão final foi aprovada por votação apertada e, além de toda discussão em torno, ainda houve alguns vetos presidenciais.

Para justificar tamanha importância, cabe citar alguns dados estatísticos que mostram uma evolução acelerada do fluxo internacional de mercado do País, com curvas lineares e sustentáveis de crescimento. Ao passo que o Brasil ganha mais importância no cenário internacional, faz-se mister que o setor portuário acompanhe tal crescimento, visto que é pelos portos que escoam grande parte das riquezas produzidas (importações e exportações) no Brasil.

Evolução de fluxo de comércio no Brasil

Nota-se, a partir das ilustrações a seguir, uma evolução do comércio exterior brasileiro, em dólares e em toneladas, ao longo de cinco anos.

Algumas conclusões são retiradas facilmente das tabelas, ratificando a importância da continuidade do desenvolvimento do setor portuário, de modo que não se torne um empecilho para o desenvolvimento econômico do País – esta é a perspectiva do novo marco regulatório.

Se compararmos as exportações brasileiras, que crescem de modo sólido na participação no PIB interno, com a média das exportações mundiais, veremos um crescimento nacional acima da média mundial. Isso se reflete numa participação crescente do PIB brasileiro nas riquezas produzidas pelo resto do mundo.

Podemos concluir também que aproximadamente 10% de tudo o que é produzido no País advém da balança comercial – observa-se claramente no gráfico uma evolução maior das exportações em relação

Tabela 4 – Evolução Histórica de Movimentação de Cargas nos Portos Organizados e TUPs de 2011 a 2013. Fonte: Antaq e Embraport (2014)**Evolução do Comércio Exterior Brasileiro nos últimos cinco anos**

PIB BRASIL				EXP BRASIL				EXPORTAÇÃO MUNDIAL	
	US\$ bi (A)	Var. Real %	Abert. Econ/1	US\$ bi (B)		Part. PIB e Part. Mundial %		US\$ bi (C)	Var. %
PERÍODO						B/A	B/C		
2008	1.650,9	5,2	22,5	197,9	23,2	12,0	1,25	15.800,7	15,5
2009	1.625,6	-0,3	17,3	153,0	-22,7	9,4	1,25	12.232,4	-22,6
2010	2.143,9	7,5	17,9	201,9	32,0	9,4	1,35	14.903,1	21,8
2011	2.475,1	2,7	19,5	256,0	67,4	10,3	1,43	17.852,3	45,9
2012	2.253,1	0,9	20,7	242,6	20,1	10,8	1,36	17.852,0	19,8

IMP. BRASIL				SALDO COMERCIAL	COMÉRCIO MUNDIAL	PIB MUNDO	
PERÍODO	US\$ bi (D)	Var. %	Part.% D/A	US\$ bi (B – D)	Em volume %	US\$ bi	Tx. Real %
2008	173,0	43,4	10,5	25,0	2,5	61.823	2,8
2009	127,7	-26,2	7,9	25,3	-11,4	58.601	-0,6
2010	181,8	42,3	8,5	20,1	14,4	63.991	5,3
2011	226,2	77,1	9,1	29,8	6,0	70.782	3,9
2012	223,2	22,8	9,9	19,4	6,0	72.216	3,9

O grau de abertura da economia é medido pela participação da corrente de comércio (exportação+importação) em relação ao PIB.

Fontes: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Fundo Monetário Internacional, Organização Mundial do Comércio e Banco Central do Brasil. (2013)

Evolução de Movimentação de Cargas no Brasil nos últimos cinco anos

(Em t)			
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
2009	91.505.738	439.771.431	531.277.169
2010	126.800.275	489.289.192	616.089.467
2011	143.347.478	514.329.899	657.677.377
2012	144.848.254	525.633.660	670.481.914
2013	153.051.922	532.791.776	685.843.698

Fonte: Antaq e Empresa Brasileira de Terminais Portuários (2014)

às importações. Destes 10% (US\$ 20 bi), 95% passam pelos portos brasileiros. A perspectiva é de que, com este novo marco regulatório, os gargalos sejam sanados de

modo que esta porcentagem ganhe ainda mais destaque no PIB interno.

Por certo, este é um dos gargalos para o crescimento econômico brasileiro. Há

uma demanda por mais e melhores equipamentos e instalações e um conseqüente incremento da eficiência dos serviços, bem como uma redução de custos. Nota-se, um ano após a promulgação da lei, que o cenário é de investimentos e revitalizações das instalações já existentes, como será explanado no próximo item.

Cenário atual

A partir do novo marco regulatório, coube à SEP a missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada – transportes marítimo/rodoviário/ferroviário –, tanto nos acessos portuários quanto em infraestrutura e desenvolvimento urbano, de modo a integrar o transporte marítimo ao escoamento rodoviário e ferroviário das cargas movimentadas nos portos.

Para isso, a SEP organizou alguns planejamentos estratégicos a fim de cumprir as diretrizes previstas no Art. 3º do novo marco regulatório. A primeira iniciativa nessa direção foi a construção, ainda durante a formulação da Lei 12.815, do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), ferramenta de apoio na tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas. A SEP possui, ainda, uma série de projetos previstos nas duas fases do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, com foco na manutenção, recuperação e ampliação da infraestrutura portuária, bem como na ampliação da eficiência logística dos portos brasileiros, com obras de melhoria de acesso marítimo e terrestre, dragagem, terminais de passageiros, recuperação de cais, entre outras, previstas para praticamente todos os portos organizados, no intuito de

imprimir ao setor mais competitividade e dinamismo, além de reduzir os custos do transporte aquaviário e contribuir para o desenvolvimento do País.

Criaram-se, ainda, alguns programas de incentivos fiscais para o setor, entre os quais o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) e as Debêntures de Infraestrutura.

Outro programa, o de Arrendamentos Portuários, inserido no Plano de Investimento em Logística – Portos (PIL-Portos) tem a previsão de R\$ 17,2 bilhões em investimentos até o ano 2017, envolvendo áreas nos portos públicos brasileiros mais importantes e estratégicos.

Segundo dados da SEP, já citados, estão previstos investimentos em 71 empreendimentos em 23 portos brasileiros para ampliar, recuperar e modernizar as estruturas, visando a uma redução nos custos logísticos, à melhora da eficiência operacional, ao aumento da competitividade das exportações e ao incentivo ao investimento privado. Estão incluídas obras de dragagem – o novo Programa Nacional de Dragagem (PND) prevê o investimento de R\$ 3,8 bilhões no setor. Uma das alterações adotadas tem o objetivo de facilitar a homologação das novas profundidades pela Marinha do Brasil.

Como visto, são muitos os programas, incentivos, planejamentos e investimentos surgidos após a publicação da nova Lei dos Portos, o que criou uma expectativa grande de revitalização, redescobrimto e até um renascimento do setor, do que resultou a quebra da inércia em que este se encontrava, entregando o crescimento de volta à atividade.

Como resultado de tamanho esforço, após um ano da publicação da lei, avalia-se

um avanço discreto na área, porém com muitas obras e reformas em andamento ou previstas, conforme demonstrado no anexo, trazendo uma perspectiva favorável ao setor.

Foram retomadas as autorizações para terminais de uso privado e outras instalações portuárias. São investimentos fora do âmbito dos portos organizados que deverão somar esforços aos arrendamentos para garantir a infraestrutura necessária ao escoamento da produção. Como o sistema portuário nacional (portos organizados e TUPs) permitiu a movimentação de 931 milhões de toneladas de carga bruta (granel sólido, granel líquido e carga geral) em 2013 e os TUPs representaram 64% dessa movimentação (593 milhões de toneladas), o aumento da capacidade de movimentação de cargas passa pela construção desses novos TUPs.

Desde que o novo marco regulatório do setor portuário entrou em vigor, foram autorizadas pela pasta 22 empreendimentos privados, entre TUPs, Estações de Transbordo de Cargas (ETC) e Instalações Portuárias de Turismo (IPT). Juntas, essas autorizações somam R\$ 9.147.358.692,55 de investimentos, distribuídos em dez estados (RJ, SP, SC, RO, BA, ES, AM, PA, GO e SP), como mostrado no anexo.

O sentimento de potencial melhora foi noticiado algumas vezes em revistas especializadas. Recentemente, em 14 de maio, a revista *Portos e Logística* publicou uma reportagem com o título “Portos recebem até R\$ 10 bi com renovação de contratos”, que relatava a importância da renovação dos contratos antigos e, com isso, a previsão de novos investimentos privados. A matéria começava com a seguinte frase: “Uma onda de novos investimentos no setor portuário está finalmente perto de deslanchar”. Em troca de desembolsos imediatos na ampliação da capacidade de terminais operados pela iniciativa privada, a Antaq

deu sinal verde aos dois primeiros pedidos de renovação antecipada de contratos de arrendamento que expiram na virada da década. Essas renovações teriam a previsão de R\$ 215,5 milhões em investimentos até 2017. As duas empresas são responsáveis pela movimentação de graneis líquidos no porto de Santos. Existiriam ainda mais de 40 outros pedidos, totalizando cerca de R\$ 10 bilhões em investimentos. A prioridade, segundo fontes do governo não reveladas, seria concentrar a análise dos pedidos apresentados pela iniciativa privada com prioridade para aqueles que envolvem maiores desembolsos e menor tempo de maturação dos investimentos.

A experiência de uma outra medida trazida (também considerada muito importante), a não obrigatoriedade da contratação de mão de obra pelos autorizatários (sem ser necessariamente por intermédio da Ogmo), trouxe uma experiência positiva tanto para os trabalhadores quanto para os operadores portuários, com resultado claro na eficiência dessa mão de obra, já que também houve incentivos à capacitação e ao treinamento em multifuncionalidade, o que traz a esperança de, no futuro, haver trabalhadores aptos a operar os modernos equipamentos que se espera ter nas futuras instalações portuárias, o que tornará as operações mais rápidas, evitando atrasos e *demurrages*, aumentando a produtividade, a eficácia e o fluxo comercial.

COMPETIÇÃO ENTRE PORTOS ORGANIZADOS E TERMINAIS DE USO PRIVADO

A grande premissa do novo marco foi, talvez, atrair para o setor portuário mais capital privado e abrir o setor para a exploração particular, com a finalidade de reduzir a regulação estatal do setor ao passo que, com mais instalações portuárias privadas,

naturalmente estimulará a competição entre intraportos, criando a tendência de o próprio mercado se autorregular, estimulando a redução de tarifas e o aumento de eficiência na operação. Desse modo, podem ser eliminados alguns gargalos, como as longas filas de espera de caminhões e navios para início das operações. Espera-se, com isso, que as operações portuárias se tornem mais velozes e modernas e a mão de obra mais qualificada, com consequente elevação da remuneração e portos maiores e mais modernos, refletindo-se, assim, em aumento das movimentações de carga e fluxo de comércio do País. No entanto, algumas discussões merecem destaque, como se segue.

As transformações esperadas, caso se concretizem, implicarão um acréscimo significativo na competitividade entre portos, o que promete gerar maior crescimento da economia, com consequente aumento das exportações. Essa disputa tornar-se-á mais proveitosa caso não haja uma intervenção estatal indesejada, chamada de regulação assimétrica, visto que a regulação estatal, realizada pela Antaq, seria diferenciada entre os portos organizados e os TUPs, fato que geraria insegurança para os investidores. É importante que se elimine esta assimetria regulatória, visto que o interesse da iniciativa privada, a qual deverá ser atraída pela nova lei, pode criar grande número de novos portos e condições operacionais adequadas.

Não bastaria atrair o investimento privado se não houvesse a previsão na lei de estabelecer que, para uma empresa conseguir a concessão de um porto, é necessário que ela esteja apta a isso e cumpra normas de modernização, modicidade e publicidade de tarifas e preços portuários, segurança de navegação e otimização da infra e superestrutura portuárias existentes, entre outras diretrizes.

Esses pontos vão possibilitar maior modernização da infraestrutura portuária,

bem como trazer inúmeras melhorias nas condições operacionais. Isto poderá se tornar um desafio para os portos organizados, principalmente os geridos pela Companhia Docas, pois terão de acompanhar os investimentos para tais modernizações, sob pena de perderem a disputa pelo usuário do serviço portuário, o que seria um risco à existência do porto público, que depende do disputado capital público para operacionalização.

A inovação de autorizar apenas aos terminais privados a contratação de trabalhadores com registro livremente no mercado de trabalho, sem necessidade de estes serem registrados junto ao Ogmou ou de se utilizar da mão de obra do trabalhador avulso, a qual é muito mais dispendiosa, poderá trazer outro ponto de desequilíbrio na competição, o que poderia gerar uma discrepância de qualificação da mão de obra, além de desigualdades no custo de despesas com pessoal. Isso impactará diretamente os terminais públicos, que estão sob a jurisdição da autoridade portuária, mas que tiveram privatizadas suas operações pela lei anterior e são obrigados a se utilizar da mão de obra avulsa, que é consideravelmente mais cara, o que elevaria o preço da movimentação de mercadorias nesses portos.

Tal aumento da competitividade está implicando mudanças ao setor. Além da previsão de investimentos, existem de forma concreta, resumidamente, mais de R\$ 9,1 bi autorizados em investimentos em TUPs, inúmeros trabalhadores contratados por instalações portuárias sob regime celetista, sem participação das Ogmou, além da previsão de construções de 62 novos terminais portuários, com investimentos no importe de 5 bilhões de reais e ampliação da capacidade portuária em torno de 40 milhões de toneladas por ano, numa ambiciosa previsão de crescimento do setor de 150% até 2030.

Mesmo aumentando a importância da fiscalização, acredita-se numa tendência à redução das tarefas atribuídas ao Estado, ou seja, redução da intervenção direta do Estado no domínio econômico do setor. Contudo, isso não significa que o Estado não tenha mais a competência para intervenções indiretas, desenvolvidas principalmente nos planos jurídico e social. O Estado não prestaria diretamente os serviços de “administração” e de “operação” portuária, mas, por meio de licitações, processos seletivos e contratos de concessão, arrendamento e autorizações (por meio da SEP/PR e Antaq), poderá introduzir eficiências, fomentar investimentos e efetivamente controlar os serviços públicos prestados no porto, por estipulações de metas e resultados a serem alcançados pelos portos privados.

A iniciativa privada, entretanto, mesmo com essa assimetria, poderá investir e lucrar legitimamente com o negócio portuário, ainda que à primeira vista pareça existir uma insegurança jurídica. Pois se espera, como já citado, uma autorregulação do mercado à medida que aumente a competição, diminuindo paulatinamente a ingerência estatal, respeitados, evidentemente, a modicidade tarifária, o acesso público e não discriminatório ao porto e as demais disposições de desempenho mínimo e de gestão previstas no novo diploma.

Existe uma preocupação a respeito do tema entre juristas que advogam no setor, como bem se posiciona o Professor Marçal Justen Filho em entrevista ao jornal eletrônico Carta Forense, explicando e alertando alguns riscos que ele prevê para o setor. Juridicamente, ele expõe algumas discussões ao opinar que o Estado brasileiro não poderia abrir mão de prerrogativas fundamentais na condução da atividade portuária, o que aconteceu com a lei que adotou opção preferencial pelos portos privados. PESSO-

almente, ele interpreta que a Constituição impôs a preponderância do serviço público no tocante à exploração portuária.

Para ele, como actualmente concluído nos parágrafos acima, a disparidade de condições entre os portos permitirá que os terminais privados cobrem preços mais reduzidos do que os praticados pelos terminais públicos, o que reduziria a movimentação dos portos públicos, que tenderiam à insolvência. Ele preocupa-se porque, uma vez excluídos os portos públicos da competição, a disputa se instaurará entre os portos privados. Os terminais operados por empresas economicamente mais fracas e de menor porte tenderiam à insolvência. Assim haveria um fenômeno de concentração empresarial: os terminais portuários ficariam na propriedade de um número reduzido de empresas. Preocupa-se, ainda, com o fato de que tais empresas poderiam ser transnacionais, com o que, conseqüentemente, o setor seria desnacionalizado e administrado segundo as conveniências dos grandes grupos localizados no estrangeiro. Ele conclui: “Em síntese final, a nova Lei dos Portos se afigura como um passo decidido em direção à extinção do serviço público no Brasil”.

CONCLUSÃO

A movimentação de cargas nos portos do Brasil pode servir como termômetro para medir como estão as exportações e importações de um país que possui dimensões continentais, tendo mais de 8.500 km de costa banhada pelo mar e vastas hidrovias e que movimenta mais de 930 milhões de toneladas de carga por ano, gerando, em média, 10% de tudo o que é produzido – assim é compreensível que o setor portuário ganhe mais importância a cada ano. Este setor era regulado por uma norma cuja idade passava dos 20 anos e que não expressava mais o que realmente era

necessário para que a atividade continuasse se desenvolvendo.

Foi verificado que a atividade gerava grandes gargalos para o comércio exterior brasileiro, que atualmente vem ocupando espaço cada vez maior no comércio mundial. As principais dificuldades foram se tornando empecilhos irreversíveis, que se transformavam em grandes desafios para que o setor portuário operasse de uma forma minimamente satisfatória. Citam-se como tais desafios: as conhecidas gigantescas filas de caminhões e navios à espera de vagas nos portos para operar, canais de acesso ao cais com pouco calado, píeres abaixo da capacidade da demanda, retroárea portuária pequena, máquinas e equipamentos com tecnologia ultrapassada, insegurança jurídica nos contratos de outorga, altas tarifas portuárias, baixo investimento privado e mão de obra desestimulada e pouco eficiente.

Nesse contexto, iniciou-se um caloroso e longo debate, em que foram ouvidos os segmentos de interesse no setor, procurando atender às solicitações de forma compatível entre as medidas de fomento de desenvolvimento aspiradas pela administração pública e os anseios de cada segmento. Dessas discussões surgiu a Lei 12.815, de 5 de junho de 2013, que procurou contemplar as medidas cabíveis para vencer tais desafios, trazendo novas perspectivas de desenvolvimento para o setor portuário.

Esse novo modelo de marco regulatório para exploração da infraestrutura portuária buscou combater um a um os desafios acima citados, focando prioritariamente no incentivo à competição entre os portos.

Num setor onde prevalece a livre iniciativa de operação das atividades, foi buscado o incentivo a investimentos privados para recuperação, modernização e revitalização das instalações já existentes, e a construções de novos terminais, de modo que, com o aumento da competitividade no setor, o mercado se autorregulasse e buscase formas de atrair os usuários do serviço, com uma tarifa mais atrativa e com a mão de obra mais qualificada. Dessa forma, boa parte dos gargalos do setor estariam sendo solucionados.

Para isso, algumas medidas foram trazidas pelas inovações no novo modelo. As alterações na forma de contratação de

mão de obra buscaram incentivar o treinamento e a capacitação do trabalhador e abriram a possibilidade do operador portuário escolher a forma de contratação. Esse regime privilegiou apenas o operador privado, buscando, sobretudo, a eficiência nas opera-

ções portuárias. O benefício não alcançou o porto público, que continuou engessado ao antigo modelo. Daí se conclui haver uma desvantagem dos portos organizados, de administração pública, em relação aos privados, que, naturalmente, a longo prazo, tenderão a ficar com a mão de obra menos qualificada, devido ao menor incentivo à capacitação.

Obviamente, esta inovação veio juntamente com outras, algumas de menor alcance prático e algumas mais claras, amplas, abrangentes e sólidas, como a mudança no regime de outorga de atribuição do serviço portuário à iniciativa privada. Esta é, sem dúvida, a mais importante inovação no modelo do marco regulatório.

A autorização é a protagonista da nova lei; por meio dela o poder público outorga poderes ao particular para explorar a atividade portuária

As figuras de concessão e arrendamento foram mantidas. A autorização é a protagonista da nova lei; por meio dela o poder público outorga poderes ao particular para explorar a atividade portuária. As cargas que estão autorizadas a ser operadas pelos TUPs não possuem mais restrição, sendo permitida, portanto, a negociação com qualquer tipo de usuário, bastando apenas que a instalação portuária esteja fora da área do porto organizado. Podem ocorrer debates quanto à constitucionalidade do dispositivo, discussão se se enquadraria como serviço público ou não, o que inviabilizaria o regime da autorização, pois esta espécie de atribuição não passa por licitação. Fato é que está consumado, o dispositivo está na nova lei e trouxe um grande incentivo ao investimento privado, uma vez que o empreendedor particular ficará livre para negociação com usuários dos serviços portuários, possibilitando lucros antes não possíveis.

Para os portos atraírem os usuários, serão necessários investimentos em infraestrutura, modernização e otimização dos serviços, pois, com aumento das instalações e das novas autorizações, será aberta uma corrida entre os operadores autorizatários para oferecer o melhor serviço ao usuário com um menor custo. Este fato que se reveste de importância para o setor, visto que no último ano, mais de 60% das cargas foram movimentadas no País por meio de TUPs. Tais melhorias se refletirão, certamente, no desenvolvimento da atividade, impactando diretamente a economia bra-

sileira de forma positiva, uma vez que as exportações sofrerão incentivos, ao passo que os serviços oferecidos não apresentem mais as deficiências atuais.

Com isso, conclui-se que o novo marco buscou aumentar a capacidade operacional do setor portuário do Brasil por meio, principalmente e dentre outros, do incentivo ao investimento da iniciativa privada, esperando-se, assim, um aumento da competitividade entre os portos, o que levará naturalmente ao mercado melhores serviços com tarifas menores, incentivando as exportações por meio de aumento do fluxo de comércio, o que se refletirá em expansão econômica do País.

No entanto, os resultados esperados pela nova lei serão observados somente a médio e longo prazo. Após dois anos de existência, parece cedo para análise dos impactos trazidos pelas inovações. Vemos, contudo, pelos citados dados estatísticos e por notícias veiculadas, debates e observações da atividade, que algumas mudanças já foram implantadas, como utilização do novo modelo de contratação pelos TUPs, projetos governamentais, obras de reforma e modernização em andamento, novas autorizações e renovação de arrendamentos e concessões existentes, investimentos em dragagem e incentivos fiscais concedidos.

Contudo, essa é uma iniciativa visando à melhoria tão somente da atividade portuária, setor este que integra uma grande cadeia logística que contempla todo um escoamento de carga. Este marco é um bom início.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Porto; Sistema portuário; Legislação; Política nacional; Transporte marítimo;

ANEXO

ESTÁGIOS DOS EMPREENDIMENTOS DE RECUPERAÇÃO,
MODERNIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Obras em Ação Preparatória de Projeto

1. Porto de Itaguaí (Ilha das Cabras) - Dragagem de Aprofundamento - RJ	11. Porto de Luís Correia - Projeto da Dragagem de aprofundamento - PI
2. Barra do Furado - Dragagem de aprofundamento - RJ	12. Porto de Maceió - Dragagem de aprofundamento - AL
3. Porto de Fortaleza - Dragagem, adequação e manutenção do canal de acesso e berço - CE	13. Porto de Natal - Construção do Berço 4 - RN
4. Porto de Itaguaí (Canal Derivativo) - Projeto Dragagem de Aprofundamento - RJ	14. Porto de Paranaguá - Dragagem de Aprofundamento - PR
5. Porto de Rio Grande - Projeto da Dragagem de Aprofundamento - RS	15. Porto de Santos - Avenida Perimetral - Margem Direita - Trecho Bacia do Macuco/ Ponta da Praia - SP
6. Porto de Santos - Avenida Perimetral Margem Direita - Trecho Alamoia/Saboó - SP	16. Porto de Santos - Reforço dos berços de atracação na Ilha Barnabé - SP
7. Porto de Santos - Dragagem de Manutenção e Baileamento - SP	17. Porto de Suape - Dragagem Cais 6 e 7 - PE
8. Porto de Santos - Obra da Passagem Inferior do Valongo (Mergulhão) - SP	18. Porto do Rio de Janeiro - Dragagem de Aprofundamento - 2ª Fase - RJ
9. Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária - PRGAP - Fase 2 (20B9) - AM/AP/CE/ES/MA/PA/PB/PE/RJ/RS/SC	19. Rio Grande - Recuperação do Molhe Leste - RS
10. Suape - Terminal de Múltiplo Uso e Dragagem - PE	20. Vitória - Pátio de estocagem para carga pesada no Cais Comercial - ES

Em Fase de Licitação de Projeto

1. Modernização da Gestão Portuária (Ação 20B9) - PA/RJ/SP	2. Porto de Barra do Riacho - Projeto da Dragagem de Aprofundamento - ES
--	--

Em Licitação de Obra

1. Porto do Rio de Janeiro - Reforço Estrutural do Cais da Gamboa - RJ	5. Porto de Fortaleza - Construção de Terminal de Contêineres - 1ª Fase - CE
2. Porto de Itajaí - Alinhamento e reforço do Berço 4 - SC	6. Porto de Salvador - Ampliação do Quebramar - BA
3. Porto de Santarém - Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 e Recuperação do Terminal de Múltiplo Uso 1 - PA	7. Porto de Santos - Reforço de cais para aprofundamento dos berços entre os Armazéns 12A e 23 - SP
4. Rio Grande - Modernização do Cais Público do Porto Novo do Porto do Rio Grande - RS	

Contrato em Execução – Valor

1. Porto Sem Papel - Fase 2 - Concentrador de Dados e Portal de Informações Portuárias - AL/AM/AP/BA/CE/ES/MA/PA/PB/PE/PR/RJ/RN/RS/SC/SP	R\$92.000.000,00
2. Estudo para Levantamento Hidrográfico no canal de acesso ao Porto de Santos (20B9) - SP	R\$6.600.000,00
3. Porto de Vitória - Estudos e Projetos para implantação do Porto de Águas Profundas - ES	R\$20.000.000,00
4. Porto de Santos - Projeto de Construção de 1 píer com dois berços de atracação e ponte de acesso no Terminal da Alamoia - SP	R\$8.000.000,00
5. Implantação das Áreas de Apoio Logístico Portuário – AALPs - Estudos, Projetos e Documentação de Apoio (ação 20B9) - BA/CE/ES/MA/PA/PE/PR/RJ/RS/SC	R\$5.540.000,00
6. InfraPort - Sistema de Apoio à Gestão Portuária - BA/CE/ES/PA/RJ/RN/SP	R\$30.000.000,00
7. Cadeia Logística Portuária Inteligente - BA/CE/ES/MA/PA/PE/PR/RJ/RS/SP	R\$115.000.000,00
8. Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos Marítimos Brasileiros - AL/BA/CE/ES/PA/PB/PE/PR/RJ/RN/RS/SC/SP	R\$113.000.000,00
9. Porto de Santos - Avenida Perimetral Margem Esquerda - Projeto da 2ª Fase - SP	R\$15.000.000,00
10. Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária – PRGAP - Fase I – Estudos (ação 20B9) - AL/BA/ES/RJ/RN/SP	R\$11.700.000,00
11. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO MARÍTIMO - VT MIS - FASE 1 - BA/ES/RJ/SP	R\$146.200.000,00
12. Sistema de Gerenciamento de Tráfego Marítimo – VT MIS – Fase 2 - Estudos e Apoio à Implantação do VT MIS nos demais portos (ação 20B9) - AM/CE/MA/PA/PE/PR/RS/SC	R\$5.000.000,00
13. GESTÃO PORTUÁRIA POR RESULTADOS – GPPR (AÇÃO 20B9) - RN	R\$2.000.000,00
Subtotal	R\$570.040.000,00

Em Obras – Valor

1. Suape - Construção do Acesso Rodoviário ao Porto - PE	Não Divulgado
2. Itaqui - Construção do Berço 108 - Terminal de Granéis Líquidos - MA	R\$70.000.000,00
3. Luis Correia - Conclusão da Construção do Porto - PI	Não Divulgado
4. Porto de Cabedelo - Dragagem de Aprofundamento do Acesso Aquaviário - PB	R\$140.000,00
5. Porto de Fortaleza - Construção do Terminal Marítimo de Passageiros - CE	R\$202.600.000,00
6. Porto de Imbituba - Dragagem de Aprofundamento - SC	R\$55.000.000,00
7. Porto de Natal - Adaptação de Armazém Frigorífico e de Galpão para Terminal Marítimo de Passageiros - RN	R\$72.540.000,00
8. Porto de Salvador - Adaptação de Armazém para Terminal Marítimo de Passageiros - BA	R\$40.700.000,00
9. Porto de Santos - Alinhamento do Cais de Outerinhos - SP	R\$315.000.000,00
10. Porto de Santos - Construção de dois píeres de atracação na Ilha de Barnabé - SP	R\$120.000.000,00
11. Porto de Santos - Reforço do Pier de Acostagem do Alamoia - SP	R\$52.000.000,00
12. Porto de Suape (Canal Externo) - Dragagem de Aprofundamento - PE	R\$243.700.000,00
13. Porto de Vitória - Construção de berços nos dolphins do Atalaia com retroárea - ES	R\$140.000.000,00
14. Porto de Vitória - Dragagem de aprofundamento - ES	R\$104.800.000,00
15. TEGRAM - Itaqui/MA - MA	R\$280.000.000,00
Subtotal	R\$1.696.480.000,00

Obras Concluídas – Valor

1. Porto de Areia Branca - Ampliação e Adequação do Terminal Salineiro - RN	R\$79.250.000,00
2. Porto de Rio Grande - Ampliação dos Molhes - RS	Não Divulgado
3. Porto de Santos - Avenida Perimetral Portuária Margem Esquerda - 1º Fase - SP	R\$19.300.000,00
4. Porto de Santos - Dragagem de Aprofundamento - 1ª Fase - SP	R\$80.740.000,00
5. Porto Sem Papel - Fase 1 - Concentrador de Dados e Portal de Informações Portuárias - ES RJ SP	Não Divulgado
6. Porto Vila do Conde - Ampliação do Pier Principal - PA	R\$44.400.000,00
7. Plano Nacional de Logística Portuária - Fase 1 - BR	Não Divulgado
8. Porto de Fortaleza - Dragagem de Aprofundamento - CE	R\$310.000,00
9. Porto de Itajaí - Dragagem de Aprofundamento - SC	R\$33.400.000,00
10. Porto de Itaqui - Construção do Berço 100, Alargamento do Cais Sul e Ampliação do Porto - MA	R\$22.100.000,00
11. Porto de Natal - Dragagem de Aprofundamento - RN	R\$440.000,00
12. Porto de Recife - Adaptação do Armazém 7 e construção de nova área para Terminal Marítimo de Passageiros - PE	R\$28.100.000,00
13. Porto de Santos - Derrocagem - SP	Não Divulgado
14. Porto de São Francisco do Sul - Dragagem de Aprofundamento - SC	R\$29.430.000,00
15. Porto de São Francisco do Sul - Recuperação do Berço 201 - SC	R\$4.000.000,00
16. Porto de São Francisco do Sul - Reforço do Berço 101 - SC	R\$2.000.000,00
17. Porto de Suape (Ilha de Tatuoca) - Dragagem de Aprofundamento - PE	Não Divulgado
18. Porto de Vitória - Recuperação, Alargamento e Ampliação do Cais Comercial - ES	R\$151.730.000,00
19. Porto do Rio de Janeiro - Dragagem de Aprofundamento - 1ª Fase - RJ	R\$1.590.000,00
20. ACESSO INTRAESTUARINO DA BAIXADA SANTISTA – ESTUDO DE VIABILIDADE (AÇÃO 20B9) - SP	R\$1.430.000,00
Subtotal	R\$502.220.000,00
Total	R\$2.768.740.000,00

Fonte: Ministério do Planejamento (2013)

RELAÇÃO DE TUPS AUTORIZADOS A EXPLORAR O SETOR PORTUÁRIO APÓS A EDIÇÃO DA LEI 12.815/13

	Empresa (Razão Social)	Município	UF	Modalidade	Valor de Investimento	Data da Assinatura
1	Estaleiro Brasa	Niterói	RJ	Estaleiro	R\$ 60.000.000,00	11/12/2013
2	Flexibras	TUP Technimp São João da Barra	RJ	TUP Apoio Offshore	R\$ 142.450.000,00	11/12/2013
3	Saipem do Brasil	Guarujá	SP	TUP Apoio Offshore	R\$ 17.000.000,00	11/12/2013
4	Fundação Municipal Porto Belo	Porto Belo	SC	IPT	R\$ 1.750.000,00	11/12/2013
5	AMAGGI Exp e Imp Ltda	Porto Velho	RO	TUP	R\$ 100.000.000,00	03/01/2014
6	BAMIN - Bahia Mineração	Ilhéus	BA	TUP	R\$ 898.000.000,00	06/01/2014
7	Porto Sul	Ilhéus	BA	TUP	R\$ 2.421.980.000,00	06/01/2014
8	Estaleiro Jurong (Aracruz)	Aracruz	ES	TUP Estaleiro	R\$ 500.000.000,00	20/01/2014
9	ETC - RONAV	Manaus	AM	ETC	R\$ 3.000.000,00	07/02/2014
10	Transporte Bertolini	Juruti	PA	ETC	R\$ 1.157.000,00	12/02/2014
11	Transporte Bertolini	Manaus	AM	ETC	R\$ 180.000,00	12/02/2014
12	Transporte Bertolini	Porto Velho	RO	ETC	R\$ 3.332.000,00	12/02/2014
13	Intermoor do Brasil Serviços Offshore de Instalação Ltda	São João da Barra	RJ	TUP	R\$ 73.600.000,00	13/02/2014
14	Manabi Logística S.A.	Linhães	ES	TUP	R\$ 1.500.000.000,00	27/02/2014
15	Mineração Buritirama S.A.	Barcarena	PA	TUP	R\$ 52.350.000,00	18/03/2014
16	Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A.	São Simão	GO	ETC	R\$ 12.196.671,00	27/03/2014
17	RIO TURIA SERVIÇOS LOGÍSTICOS LTDA- TER- FRON	Itaituba	PA	TUP	R\$ 50.505.000,00	27/03/2014
18	NOV Flexibles Equipamentos e Serviços LTDA.	São João da Barra	RJ	TUP	R\$ 537.000.000,00	06/05/2014
19	Hidroviás do Brasil S.A.	Barcarena	PA	TUP	R\$ 505.276.000,00	12/05/2014
20	Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A.	Pederneiras	SP	ETC	R\$ 10.296.111,04	19/05/2014
	Total Parcial				R\$ 6.890.072.782,04	
21	Ultrafertil* Santos	Santos	SP	TUP (expansão)*	R\$ 2.257.000.000,00	03/12/2013
22	LLX Açú operações portuárias S.A.*	São João da Barra	RJ	TUP (expansão)*	R\$ 285.910,00	19/05/2014
	Total Geral				R\$ 9.147.358.692,55	

* Expansão de TUP existente; não participou do anúncio público.

Fonte: Secretaria dos Portos da Presidência da República (2014)