

➤ **Brasil mais competitivo: a nova Lei dos Portos e as oportunidades de investimento no setor**

O sistema portuário brasileiro, que em 2012 respondeu por 95% do volume (652 milhões de toneladas) e por 80% do valor (US\$ 371 bilhões) transacionado internacionalmente pelo país, é formado por 34 portos públicos e 102 Terminais de Uso Privativo (TUP). Dentre os portos públicos, 16 têm sua operação concedida às administrações estaduais e municipais e 18 são administrados por sete Companhias Docas Federais (sociedades de economia mista, cujo acionista majoritário é o Governo Federal, ligadas diretamente à Secretaria de Portos – SEP). Principal via do comércio internacional, o transporte marítimo tem exigido dos países cada vez maior eficiência como forma de garantir a competitividade no mercado global. Diante desta importância o setor necessita de aprimoramentos constantes, tanto na parte da infraestrutura quanto na legislação, com forma de garantir ao setor produtivo condições de competir externa e internamente.

Nas últimas décadas o Brasil vem realizando uma série de melhorias no arcabouço legal visando dar maior competitividade ao sistema portuário. A primeira mudança significativa ocorreu em 1993, quando foi editada a Lei nº 8.630 (a “Lei dos Portos”), que trazia grandes avanços para o setor, dentre os quais o fim dos conceitos de “hinterland” e de “área de jurisdição do porto” – criando o conceito de “Área do Porto Organizado”, e a permissão para que a iniciativa privada pudesse explorar instalações portuárias dentro e fora dessas áreas. Pela então nova lei, qualquer pessoa jurídica poderia construir e operar um Terminal de Uso Privativo (TUP) em terreno no qual possuísse direito de uso, desde que demonstrasse capacidade para fazê-lo, tivesse frente para o mar, rio ou lago e se encaixasse em um dos dois modelos: o de uso exclusivo, quando não há serviço prestado para terceiros, sendo utilizado apenas pelo próprio titular do terminal; o de uso misto, com obrigação de movimentar predominantemente carga própria, mas com a possibilidade de movimentar carga de terceiros de forma privada, desde que não fosse de maneira contínua, regular e cotidiana, porém, sem restrição quanto ao volume movimentado – o que na prática permitia que a movimentação de cargas de terceiros fosse superior à carga própria. Em 2008, entretanto, através do Decreto Nº 6.620, foi proibido que terminais portuários privativos transportassem cargas de terceiros como objeto principal da atividade, o que, na prática, estabeleceu um limite para carga de terceiros inferior a 50% da movimentação total.

Em 06 de dezembro de 2012 foi editada a Medida Provisória nº 595, que substituiu a Lei 8.630/93. Após seis meses de consultas públicas e negociações no Congresso a MP foi aprovada e transformada na lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, estabelecendo no país uma nova Lei dos Portos, que alterou definições dos terminais e cargas, definiu novas regras de licitação para terminais portuários – novos e já existentes – bem como normas de funcionamento. Os principais pontos são destacados abaixo:

(I) Funcionamento dos órgãos anuentes nos portos organizados

- Os órgãos anuentes passam a ser obrigados a funcionar ininterruptamente nas 24 horas do dia, acelerando o processo de liberação de cargas.



(II) Licitação de novas áreas de terminais e portos

- O poder político e jurídico no setor portuário passa a ser centralizado na Secretaria Especial de Portos e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsáveis pela realização dos processos licitatórios;
- Concessões e contratos de terminais, com prazo de 25 anos prorrogáveis por mais 25, não terão mais cobrança de outorga, sendo adotada como critério a cobrança do menor preço para transportar a maior quantidade de carga;
- Extingue os conceitos de "carga própria" e "carga de terceiros", o que acaba com a distinção entre terminais de uso público e de uso privativo, que passam a ser diferenciados pela localização, dentro ou fora dos limites de um porto organizado;
- Define o processo de consulta pública obrigatória para a concessão de autorização para terminais portuários fora da área do porto organizado, sendo que a empresa interessada em explorar uma área deve apresentar pedido de autorização para a construção do terminal. Caso haja outros interessados na mesma área, será realizado um processo seletivo simplificado, ou seja, a partir do grupo de propostas apresentadas será selecionada a que atender da melhor forma o interesse público;

(III) Prorrogação de contratos/licitação de áreas existentes

- Os contratos de arrendamento e concessão celebrados anteriormente à Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, não serão renovados, e portanto serão licitados.
- Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, pelo prazo máximo previsto em contrato, a critério do poder concedente, desde que haja, por parte do arrendatário, aceitação expressa da obrigação de realizar investimentos (a serem definidos caso a caso) para a expansão e modernização das instalações portuárias;

(IV) Previsão de licitação

- Serão licitados 161 terminais nos próximos anos em quatro lotes, dos quais apenas o primeiro tem previsão definida de data.
- O primeiro lote terá os editais lançados em setembro e prevê 52 áreas, sendo 26 no Porto de Santos e 26 em portos do Pará (Belém, Belém-Miramar, Santarém e Vila do Conde), incluídos terminais novos, com contratos vencidos e a vencer até 2017.
- O segundo lote prevê 45 arrendamentos nos portos de Antonina e Paranaguá, no Paraná, Salvador e Aratu, na Bahia, São Sebastião, em São Paulo, Imbituba, em Santa Catarina, e Manaus, no Amazonas.
- O terceiro lote prevê 36 arrendamentos nos portos de Cabedelo, na Paraíba, Fortaleza, no Ceará, Itaqui, no Maranhão, Macapá, no Amapá, Maceió, em Alagoas, e Recife e Suape, em Pernambuco.
- O quarto lote prevê 28 arrendamentos nos portos de Rio de Janeiro, Itaguaí e Niterói, todos no Estado do Rio, Itajaí e São Francisco do Sul, em Santa Catarina, Vitória, no Espírito Santo, e Rio Grande e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.



(V) Linha de financiamento

- Embora não conste na lei, para realização dos investimentos necessários, haverá linha de crédito específica no Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), com TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo, atualmente em 5% ao ano) mais 2,5% ao ano, três anos de carência e prazo de 20 anos para quitação, de acordo com o Programa de Investimentos em Logística Portuária.

(VI) Contratação de Mão de obra

- Permite que os terminais dentro dos portos organizados possam contratar trabalhadores avulsos com vínculo empregatício para diversas categorias que não eram permitidas anteriormente, tais como motoristas, conferentes, operador de empilhadeira, dentre outras.
- O trabalho de estiva nos portos organizados será realizado por trabalhadores com vínculo empregatício por prazo indeterminado selecionados dentre trabalhadores portuários avulsos registrados ou por trabalhadores portuários avulsos contratados via OGMO.
- Os terminais sob regime de autorização (localizados, portanto fora do porto organizado) poderão contratar trabalhadores, mesmo da estiva, via CLT, não existindo a obrigatoriedade de contratação via Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO);
- A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados para os terminais dentro do porto organizado. Os terminais localizados fora do porto organizado não estão sujeitos a esta obrigatoriedade.

As mudanças advindas da nova lei darão grande impulso na competitividade brasileira. Medidas como a extinção da distinção de cargas próprias e de terceiros, a consulta pública para a construção de novos terminais e o financiamento via BNDES irão incentivar a entrada de novos atores no setor, além de fazer com que os atuais aumentem seus investimentos, especialmente em tecnologia e produtividade. Com a efetiva implantação da nova Lei dos Portos, o Brasil tem tudo para tornar-se mais competitivo.

EXPEDIENTE: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) - Av. Graça Aranha, 01 CEP: 20030-002 - Rio de Janeiro.

Presidente: Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira; **Diretor Geral do Sistema FIRJAN:** Augusto Franco Alencar; **Diretora de Desenvolvimento Econômico e Associativo:** Luciana de Sá; **Gerente de Competitividade Industrial e Investimentos:** Cristiano Prado; **Equipe técnica:** Ana Thereza Carvalho Costa, André August Souza Herzog, Antônio Alves de Oliveira Junior, Júlia Nicolau Butter, Lívia Cecília Barbosa Gonçalves Machado, Riley Rodrigues de Oliveira e Tatiana Lauria Vieira da Silva.

Sugestões e Informações: tel. (21) 2563-4196, e-mail: competitividade@firjan.org.br



Anexo I – Terminais a serem licitados pela SEP no primeiro lote.

Terminais a serem licitados pela SEP no primeiro lote			
Porto	Área (m ²)	Disponibilidade	Passível de Renovação
SANTOS	20.010	Imediata	Não
SANTOS	14.590	Imediata	Não
SANTOS	116.369	Imediata	Não
SANTOS	14.440	Imediata	Não
SANTOS	54.221	Imediata	Não
SANTOS	6.569	Imediata	Não
SANTOS	26.690	Imediata	Não
SANTOS	28.000	Imediata	Não
SANTOS	61.467	Imediata	Não
SANTOS	-	Imediata	Não
SANTOS	27.796	09/02/2014	Sim
SANTOS	40.459	15/04/2014	Sim
SANTOS	36.115	01/06/2014	Não
SANTOS	16.974	01/06/2014	Sim
SANTOS	31.563	01/06/2014	Sim
SANTOS	249.689	22/10/2014	Sim
SANTOS	34.903	04/11/2014	Sim
SANTOS	18.296	01/12/2014	Não
SANTOS	20.141	04/09/2015	Não
SANTOS	37.516	07/03/2016	Não
SANTOS	84.592	22/05/2016	Não
SANTOS	70.000	30/09/2016	Não
SANTOS	15.420	09/12/2016	Não
SANTOS	8.000	16/05/2017	Não
SANTOS	50.633	11/08/2017	Não
SANTOS	16.020	15/09/2017	Não
BELÉM	66.930	Imediata	Não
BELÉM	61.686	Imediata	Não
BELÉM - MIRAMAR	17.100	Imediata	Não
BELÉM - MIRAMAR	21.560	Imediata	Não
BELÉM - MIRAMAR	37.301	Imediata	Não
BELÉM - MIRAMAR	14.216	Imediata	Não
BELÉM - MIRAMAR	50.700	09/01/2014	Não
BELÉM - MIRAMAR	28.085	11/01/2014	Sim
BELÉM - MIRAMAR	32.510	03/04/2014	Não
BELÉM - MIRAMAR	-	31/08/2015	Não
BELÉM - MIRAMAR	26.788	31/08/2015	Não
BELÉM - MIRAMAR	24.787	31/08/2015	Não
BELÉM - MIRAMAR	-	01/01/2017	Não
SANTARÉM	31.690	Imediata	Não
SANTARÉM	35.197	Imediata	Não
SANTARÉM	28.300	Imediata	Não
SANTARÉM	35.097	01/08/2013	Não
SANTARÉM	8.451	31/05/2016	Sim
SANTARÉM	28.827	11/03/2017	Sim
VILA DO CONDE	212.000	Imediata	Não
VILA DO CONDE	-	Imediata	Não
VILA DO CONDE	40.000	Imediata	Não
VILA DO CONDE	149.000	Imediata	Não
VILA DO CONDE	47.000	Imediata	Não
VILA DO CONDE	10.000	10/05/2015	Sim
VILA DO CONDE	15.000	03/09/2016	Sim

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN a partir de dados da SEP.



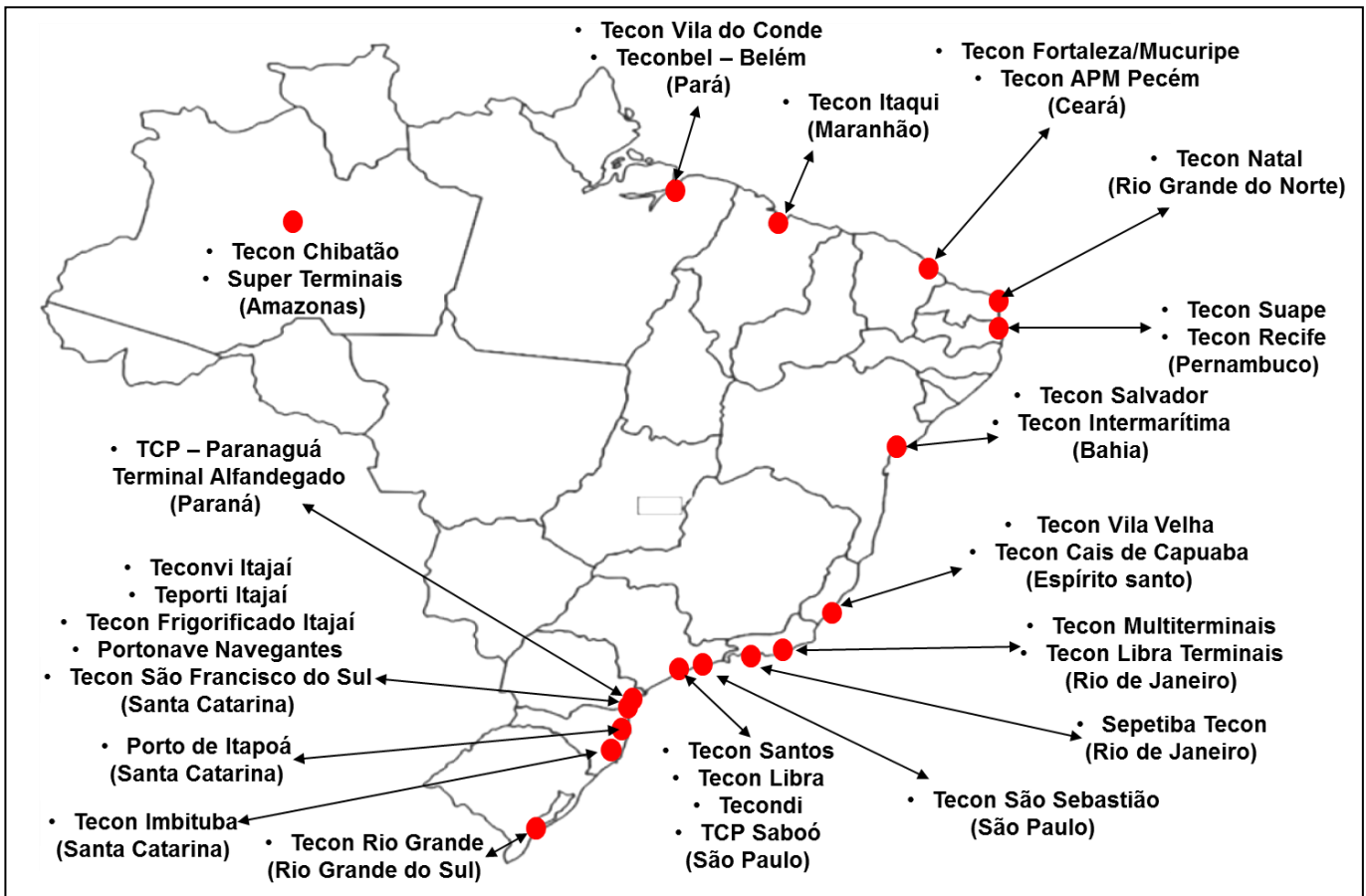
Anexo II – Terminais de contêineres no Brasil.

Terminais marítimos de contêineres no Brasil				
Porto	Estado	Terminal	Área	Controlador
Manaus	Amazonas	TUP Chibatão	125.000 m ²	Grupo J.F. Oliveira Navegação
Manaus	Amazonas	TUP Super Terminais	104.000 m ²	Grupo Superterminais
Vila da Conde	Pará	Tecon Vila do Conde	103.000 m ²	Santos Brasil (Opportunity Fund, Multi STS, IMI – International Markets Investments C.V., PW 237 Participações S.A., OPP I Fundo de Investimento em Ações e minoritários)
Belém	Pará	Teconbel	63.000 m ²	Companhia Docas do Pará
Itaquí	Maranhão	Tecon	-	Empresa Maranhense de Administração Portuária
Fortaleza/Mucuripe	Ceará	Termaco	45.000 m ²	Termaco Terminais Retro-portuários
Pecém / São Gonçalo do Amarante	Ceará	APM Terminals Pecém	16.250 m ²	Grupo A.P. Moller Maersk
Natal	Rio Grande do Norte	Tecon Natal	15.000 m ²	Companhia Docas do Rio Grande do Norte
Suape	Pernambuco	Tecon-Suape	280.000 m ²	Grupo Filipino ICTSI - International Container Terminal Service Inc.
Recife	Pernambuco	Tecon Recife	58.000 m ²	Grupo Rodrimar (Rodrimar S/A Agente e Comissária, Rodrimar S/A Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais, e S/A Marítima Eurobrás, Pérola - Terminal de Granéis, Rodrimar Terminais e Rodrimar Internacional)
Salvador	Bahia	Tecon Salvador	73.443 m ²	Grupo Wilson Sons
Salvador	Bahia	Tecon Intermarítima	20.000 m ²	Intermarítima Terminais Ltda
Vitória	Espírito Santo	Cais de Capuaba	248.000 m ²	LOG.IN S/A (Vale S.A.; Fama Investimentos Ltda.; Fundação Petrobrás de Seguridade Social; Banco Fator S.A.; Ações em tesouraria; Outros investidores institucionais e de varejo)
Vitória	Espírito Santo	Terminal de Vila Velha	55.000 m ²	Companhia Portuária Vila Velha – CPVV
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Tecon Multiterminais	184.000 m ²	Multi-Rio Operações Portuárias S/A (Fink e Gávea Investimentos)
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Tecon Libra	139.908 m ²	Libra Terminais
Itaguaí	Rio de Janeiro	Sepetiba Tecon	400.000 m ²	Sepetiba Tecon S/A - STSA (CSN)
Santos	São Paulo	Cais do Saboó	74.000 m ²	Deicmar Port S.A.
Santos	São Paulo	Tecon Santos	596.000 m ²	Santos Brasil (Opportunity Fund, Multi STS, IMI – International Markets Investments C.V., PW 237 Participações S.A., OPP I Fundo de Investimento em Ações e minoritários)
Santos	São Paulo	Tecon Libra	155.000 m ²	Libra Terminais
Santos	São Paulo	TECONDI	150.000 m ²	Tecondi Terminal de Contêineres da Margem Direita S.A.
Santos	São Paulo	Terminal Portuário de Contêineres do Saboó	70.000 m ²	Grupo Rodrimar (Rodrimar S/A Agente e Comissária, Rodrimar S/A Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais, e S/A Marítima Eurobrás, Pérola - Terminal de Granéis, Rodrimar Terminais e Rodrimar Internacional)
São Sebastião	São Paulo	Tecon São Sebastião	65.800 m ²	Companhia Docas de São Sebastião
Paranaguá	Paraná	TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá	302.800 m ²	Pattac Empreendimentos e Participações S/A, Soifer Participações Societárias Ltda., Grup TCB, Galigrain S.A, Tucumann e Advent International
Paranaguá	Paraná	Terminal alfandegado	5.000 m ²	Rocha Terminais Portuários e Logística
Itajaí	Santa Catarina	Teconvi	77.000 m ²	APM Terminals (Grupo A.P. Moller Maersk)
Itajaí	Santa Catarina	TUP Teporti	57.000 m ²	Armazéns Gerais Columbia S/A e Julio D'Ávila
Itajaí	Santa Catarina	TUP Portonave	278.000 m ²	Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes
Itajaí	Santa Catarina	Tecon Frigorificado	8.000 m ²	Braskarne / Grupo Marfrig (Marfrig, Marfood USA, Tacuarembó, Moy Park, Seara e Keystone Foods)
Itapoá	Santa Catarina	Porto Itapoá	136.000 m ²	Itapoá Terminais Portuários S.A. (Grupo Battistella, a LOGZ Logística Brasil S.A., e a Aliança Navegação e Logística - Hamburg Süd)
São Francisco do Sul	Santa Catarina	TESC - Terminal Santa Catarina S/A.	67.000 m ²	TESC - Terminal Santa Catarina S.A. e a WRC Operadores Portuários
Imbituba	Santa Catarina	Tecon Imbituba	207.000 m ²	Santos Brasil (Opportunity Fund, Multi STS, IMI – International Markets Investments C.V., PW 237 Participações S.A., OPP I Fundo de Investimento em Ações e minoritários)
Rio Grande	Rio Grande do Sul	Tecon Rio Grande	235.000 m ²	Wilson Sons S.A

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN a partir de dados disponíveis.



Anexo III – Terminais de contêineres no Brasil.



Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN a partir de dados disponíveis.

