



MANUAL DO INVESTIDOR EM OUTORGAS PORTUÁRIAS

SECRETARIA
NACIONAL DOS PORTOS

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



FICHA TÉCNICA

Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA

Ministro

Maurício Quintella Malta Lessa

Secretário Nacional de Portos

Luiz Otávio Oliveira Campos

Diretor do Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário
Rossano Reolon

Coordenador-Geral de Planejamento, Estudos e Logística Portuária

Felipe Ozório Monteiro da Gama

Gestores da Cooperação

Mariana Pescatori

Tetsu Koike

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

Reitor

Luiz Carlos Cancellier de Olivo, Dr.

Diretor do Centro Tecnológico

Edson Roberto De Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil

Lia Caetano Bastos, Dra.

Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans

Coordenador Geral

Amir Mattar Valente, Dr.

Coordenação Executiva

Jece Lopes

Coordenação Técnica

Fabiano Giacobbo, Dr.

Tiago Buss

Rodrigo Tavares Paiva

A grayscale photograph of a busy port. In the foreground, a large container ship is docked, its deck filled with stacks of shipping containers. To its right, another ship is visible, also loaded with containers. In the background, a large gantry crane with multiple cables and pulleys spans the width of the port. The water in the foreground shows ripples and reflections. The overall scene depicts a major hub of international trade and logistics.

SUMÁRIO



4

Sobre este manual

Investindo no setor portuário brasileiro

11

Oportunidades de investimentos em outorgas portuárias

19

Modalidades de outorgas portuárias

Administração do porto organizado

Áreas afetas às operações portuárias

Áreas não afetas às operações portuárias

Instalações Portuárias Autorizadas

24

Requisitos e procedimentos para a realização de investimentos em outorgas portuárias

Concessão de porto organizado e área e infraestrutura públicas

Prorrogação antecipada de arrendamento portuário

Outros reequilíbrios econômico-financeiros

Autorização de instalações portuárias

32

Instrumentos para a viabilização de outorgas

Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

Plano de Investimentos

Termo de Risco de Investimentos

36

Linhas de financiamento e incentivos fiscais

38

Apêndices

Apêndice 1 – Legislação referente a outorgas portuárias

Apêndice 2 – Glossário básico de termos portuários

Apêndice 3 – *Clusters* Portuários

Apêndice 4 – Natureza de Carga

Apêndice 5 – Ficha descritiva de cada autoridade portuária

Apêndice 6 – *Links* úteis



SOBRE O MANUAL

O objetivo deste manual é apresentar aos potenciais investidores nacionais e internacionais as principais alternativas de investimento no setor portuário brasileiro. São apresentados conceitos referentes ao setor portuário, a caracterização de outorgas de portos públicos, de arrendamentos e de terminais privados, a descrição dos fluxos processuais e procedimentais para os novos pleitos e renovações contratuais, bem como as diretrizes governamentais para as outorgas portuárias.

Os fluxos indicam cada etapa necessária para a realização de investimentos em outorgas portuárias. As definições e as descrições dos tipos de outorgas e dos procedimentos foram elaboradas com base na legislação vigente. Dessa forma, busca-se constituir um manual prático que sirva como referência ao investidor, por meio do qual poderá obter informações básicas acerca das possibilidades e dos procedimentos para a realização de investimentos em outorgas portuárias, indicando informações úteis a respeito das etapas e dos requisitos necessários para cada modalidade de outorga.

O transporte aquaviário é o modal de transportes de maior relevância para a movimentação de mercadorias que compõem a pauta do comércio exterior brasileiro. Entre esses setores destacam-se o agronegócio, a mineração, os setores automotivo, de petróleo e gás e de bens semimanufaturados e manufaturados.

“ Nos últimos anos, o Brasil consolidou sua posição como um forte e atraente ator global, com alto grau de diversificação. O País é atualmente a nona maior economia do mundo.

INVESTINDO NO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Atratividade do Brasil

O Brasil alcançou um papel de destaque na economia global nos últimos anos. A nação é uma das mais importantes dentro do bloco dos países emergentes e tem demonstrado muita força econômica e social, apresentando-se como um forte e atraente ator global com oportunidades caracterizadas pelo alto grau de diversificação.

Desde 2002, o País tem-se concentrado em um novo ciclo de crescimento sustentável, baseado em um amplo processo de ajustes e adoção de medidas destinadas a melhoria da competitividade e da produtividade.

O Brasil tem um grande e crescente mercado consumidor, com aproximadamente 205 milhões de pessoas (IBGE, 2015).

Nos últimos anos, a demanda por infraestrutura aumentou significativamente, em todos os setores. A melhoria na oferta de infraestrutura aumentará a competitividade econômica e reduzirá os custos logísticos, de forma a expandir as exportações. No setor portuário, as ações de infraestrutura impulsionam o desenvolvimento, reduzem gargalos logísticos e promovem novas integrações regionais, dando mais acesso de pessoas e produtos aos grandes centros e ao mercado externo. Para o setor portuário, verifica-se

que ações foram direcionadas para obras de dragagens, acessos terrestres e cais de acostagens, entre outras. Além disso, os recursos possibilitaram gestão eficiente dos serviços de fiscalização, segurança e inteligência logística. Esses investimentos são realizados em parceria com o setor privado, que é responsável majoritário pela manutenção e operação dos terminais, mas depende de importantes investimentos públicos para viabilizar as grandes infraestruturas portuárias públicas.

Faz-se necessário ampliar, recuperar e modernizar as estruturas nos portos brasileiros visando a redução nos custos logísticos, a melhoria da eficiência operacional, o aumento da competitividade das exportações e o incentivo ao investimento privado.

Nos últimos anos, o Brasil consolidou sua posição como um forte e atraente ator global com alto grau de diversificação. O País é atualmente a nona maior economia do mundo.

O País tem uma localização privilegiada na parte centro-leste da América do Sul, onde faz fronteira com quase todos os demais países. Isso permite às empresas acesso fácil aos mercados latino-americanos e africanos.

O agronegócio brasileiro é uma atividade próspera, segura e lucrativa. A força do agronegócio brasileiro é resultado do desenvolvimento científico e tecnológico na modernização da agricultura e da indústria de máquinas e equipamentos agrícolas.

Outro dado de relevância trata-se do Produto Interno Bruto (PIB) do País em relação aos estados onde se localizam os dez maiores portos brasileiros¹:

Observa-se que o PIB dos oito estados onde estão localizados os dez maiores portos representa 68% do PIB do Brasil.



8,5 MILHÕES DE KM²
Sua extensão territorial é de 8,5 milhões de km², com uma costa navegável de 8,5 mil km.

10 PAÍSES
Divide fronteiras com 10 países da América do Sul.

5ª MAIOR POPULAÇÃO DO MUNDO
Possui a 5ª maior população do mundo: 207,1 milhões de habitantes divididos em 27 estados e 5.561 municípios.

7º MAIOR MERCADO CONSUMIDOR
É o 7º maior mercado consumidor e o 3º maior produtor agropecuário do mundo.

DESTACA-SE NA EXPORTAÇÃO
Destaca-se como exportador de soja, minério de ferro, petróleo, açúcar, carne de frango, milho, farelo de soja, celulose, café e carne bovina.

55ª POSIÇÃO NO RANKING INTERNACIONAL DE EFICIÊNCIA LOGÍSTICA
Ocupa a 55ª posição no ranking internacional de eficiência logística, no qual subiu 10 posições em 3 anos – em 2014 ocupava a 65ª posição.

RICO EM RECURSOS NATURAIS
É rico em recursos naturais: importante produtor de petróleo e gás natural no pré-sal; grande produtor de minério de ferro e biocombustíveis.

UM DOS MAIORES RECEPTORES DE INVESTIMENTOS EXTERNOS
Segundo relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), em 2016 o Brasil ocupou o 6º lugar no ranking mundial de maiores receptores de investimentos externos.

PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA (PIL)
Em 2015, foi estabelecido o Programa de Investimento em Logística (PIL), com projetos do governo para modernização de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

INVESTIMENTO DE 15,6% DO PIB EM 2016
A taxa de investimento nominal foi de 15,6% do PIB em 2016.

RECEPTOR DE 78,9 BILHÕES EM INVESTIMENTOS
O investimento direto no Brasil correspondeu a 78,9 bilhões em 2016.

PORTOS COM MOVIMENTAÇÕES EM DESTAQUE
Portos brasileiros movimentaram 998.551.230 t em 2016 e 1.008.452.895 t em 2015.

8º MAIOR PIB MUNDIAL
O PIB em 2016 foi igual a US\$ 2,015 trilhões, classificando-se como 8º maior PIB mundial.

US\$ 6.969.087.998
A balança comercial (abril/2017) foi de US\$ 6.969.087.998.

81% DO COMÉRCIO EXTERIOR POR CONTA DO MODAL AQUAVIÁRIO
O modal aquaviário representa 81% do comércio exterior em US\$ FOB (2016).

GRANDES PROJETOS DE INFRAESTRUTURA
Grandes projetos de infraestrutura em obras de dragagens, acessos terrestres e cais de acostagens.

¹ São considerados os dez maiores portos públicos do País em função do volume de carga transportada, da área de influência, entre outros critérios: Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio de Janeiro (RJ), Itajaí (SC), Vitória (ES), Rio Grande (RS), São Francisco do Sul (SC), Salvador (BA), Manaus (AM) e Aratu (BA).

Principais órgãos intervenientes no setor portuário

Desde 12 de maio de 2016, a Secretaria Nacional de Portos (SNP) compõe a pasta dos Transportes, que passou a ser denominada Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). A criação da SNP/MTPA tem como finalidade a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e das instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres.

Além disso, constam como atribuições da SNP, no âmbito do Ministério, elaborar planos gerais de outorgas, aprovar os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres; estabelecer diretrizes para a representação do País nos organismos internacionais e em convenções, fixar compromissos de metas e de desempenho empresarial e promover a modernização, a eficiência, a competitividade e a qualidade das atividades portuárias.

Outros órgãos figuram como atores públicos que contribuem com o setor portuário. Cabe abordar aqueles que contribuem diretamente.

A Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), vinculada à Presidência da República, funciona como uma força-tarefa que atua em apoio aos ministérios e às agências reguladoras para a execução das atividades do programa.

Cabe ainda a essa secretaria: assessorar o Presidente da República em assuntos relativos ao PPI, elaborando pareceres e estudos e propondo normas, medidas e diretrizes; coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI, inclusive apoiando as ações necessárias à execução dos empreendimentos pelos ministérios e pelas agências reguladoras; e divulgar os projetos do PPI e articular-se com investidores e outros interessados no programa, incluindo-se órgãos dos estados e dos municípios.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é o órgão regulador do setor. Compete a esse órgão a fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, operadores portuários, arrendatárias e autorizatárias de instalações portuárias.

A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) atua na prestação de serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, as plataformas e os serviços pertinentes aos modais rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Caixa Econômica Federal (CEF) são os agentes financiadores que prestam apoio financeiro, podendo disponibilizar linhas próprias de financiamento para os projetos licitados, uma vez atendidos os requisitos de crédito pelas empresas interessadas.

O sistema portuário nacional

Conforme a Constituição Federal de 1988, é competência exclusiva da União a exploração direta ou indireta dos portos, neste último caso, por meio de contratos de concessão ou de arrendamento de bem público, sempre precedidos de licitação. A concessão é a cessão onerosa de um porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado.

O arrendamento, por sua vez, é a cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado. Em relação às instalações privadas, a modalidade contratual é a autorização, que é a outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão, precedido de chamada ou anúncio público. Em qualquer caso, as outorgas portuárias são de competência exclusiva da União enquanto Poder Concedente, por intermédio do MTPA, ouvida a SNP.

Tais modalidades de exploração dos portos e dos serviços portuários caracterizam o sistema portuário nacional, segundo o modelo internacionalmente

conhecido como *landlord port*, no qual o Poder Público, exercido pela União, provê a infraestrutura portuária, os acessos terrestre e aquaviário e o direito de exploração, cabendo ao setor privado a responsabilidade sobre a superestrutura, a manutenção dos terminais e o fornecimento dos serviços portuários, que são serviços públicos, segundo cláusulas contratuais.

Assim, o sistema portuário nacional é composto por 37 portos públicos organizados, com a administração exercida diretamente pela União, por meio das Companhias Docas, ou pelos estados e municípios, por meio de empresas ou consórcios públicos. As instalações privadas são administradas pelos próprios autorizatários. Compõe ainda o sistema portuário nacional aproximadamente 193 instalações portuárias autorizadas localizadas fora das áreas dos portos organizados.

A Figura 1 apresenta a distribuição no território brasileiro dos portos públicos e das instalações portuárias privadas, classificados em *clusters* portuários, de acordo com o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) 2015 (informações sobre os *clusters* foram retiradas do PNLP 2015 – Apêndice 3).



Figura 1 – Distribuição dos portos organizados e das instalações privadas no território brasileiro
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Observa-se a evolução da movimentação de cargas nos principais portos brasileiros a partir da criação da Secretaria Especial de Portos (SEP), em 2007, que retirou o sistema portuário de um plano inferior, conferindo-lhe uma visão estratégica e desenvolvimentista. Ao longo do período de existência da Secretaria, verifica-se uma evolução de mais de 30% na movimentação total de cargas no País, conforme Figura 2.

MOVIMENTAÇÃO DE CARGA 2007 - 2016

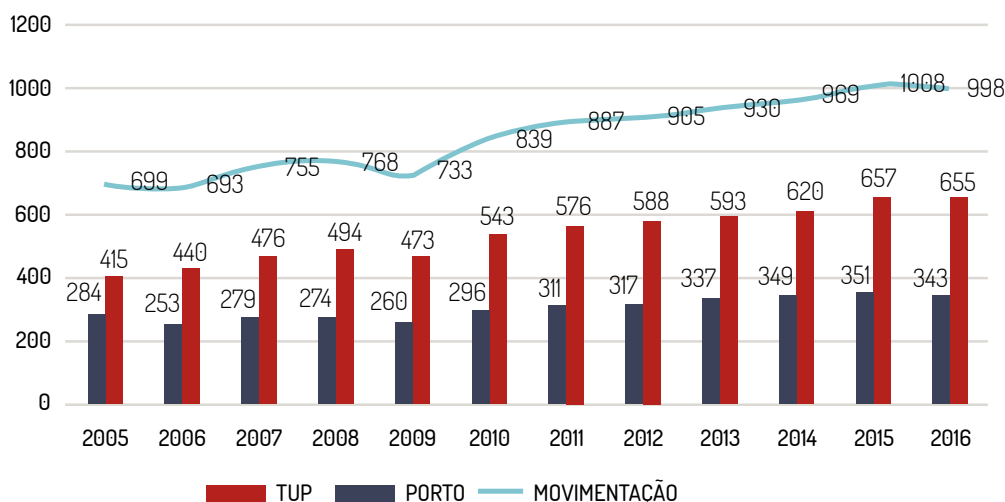


Figura 2 – movimentação de cargas no Brasil (em milhões de toneladas) no período de 2007 – 2016
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Para continuar nessa ascensão, o governo propôs mudança na legislação do setor para permitir que novos investimentos sejam feitos em portos do Brasil. Essa proposta foi adotada em 2013, com a edição da Lei nº 12.815, conhecida como Lei dos Portos. A principal alteração foi a remoção da restrição aos terminais de uso privado (TUPs), que anteriormente só eram autorizados a lidar com carga pertencente ao proprietário do terminal.

Com essa restrição removida, novos investimentos podem ser feitos para aumentar o transporte de mercadorias por esse modal. Além disso, a nova legislação determinou que as extensões de arrendamento em áreas operacionais nos portos públicos estão condicionadas a que o locatário faça novos investimentos para aumentar a capacidade e eficiência nas operações portuárias. Apesar das

mudanças relativamente recentes na lei, já é possível ver resultados.

Como parte desse processo de evolução, após um extenso período de estagnação de novas licitações de empreendimentos portuários, desde a entrada em vigor da nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013 até a atualidade, foram realizadas seis licitações, oito prorrogações antecipadas e 71 autorizações de terminais privados (até maio de 2017). De acordo com o PNLP 2015-2018, o volume de recursos a ser usado em novas construções, obras de reparo e para compras e manutenção de equipamentos é para fazer frente ao crescimento de 92% na demanda por serviços em portos marítimos nos próximos anos.

São apresentadas no Apêndice 5 as fichas descritivas de cada um dos 37 portos organizados.

O planejamento setorial

Em 2007, foi instituída a SEP – posteriormente denominada Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), com o Decreto nº 8.088/2013 –, que deu início a um conjunto de ações institucionais e de gestão com a missão de formular políticas e diretrizes para fomento do setor portuário nacional e de promover a implantação de medidas, programas e projetos dedicados aos investimentos públicos e privados nos portos organizados e nas instalações privadas.

Com a publicação da Medida Provisória nº 727/2016, posteriormente convertida na Lei nº 13.341/2016, a SEP/PR foi extinta, e suas competências foram transferidas para o MTPA, passando doravante a se chamar SNP/MTPA.

Antes, com o advento da Lei nº 12.815/2013, atual Marco Regulatório do setor portuário, conferiu-se lugar de destaque à atividade de planejamento. Em consequência, a SNP/MTPA regulamentou, por meio da Portaria SEP/PR nº 03/2014, publicada em janeiro de 2014, a compatibilização entre os instrumentos de planejamento setorial, de responsabilidade da SNP/MTPA, e local, de responsabilidade compartilhada entre a SNP e as autoridades portuárias.

Criou-se, desse modo, o vínculo entre as diretrizes resultantes do planejamento setorial e as medidas voltadas ao investimento portuário, principalmente pela realização de estudos necessários à elaboração de editais para licitação pública de novos arrendamentos. Esse vínculo foi reforçado com a publicação do Decreto nº 9.048/2017, que alterou o Decreto nº 8.033/2013, a exemplo do que estabelece os arts. 6º e 28:

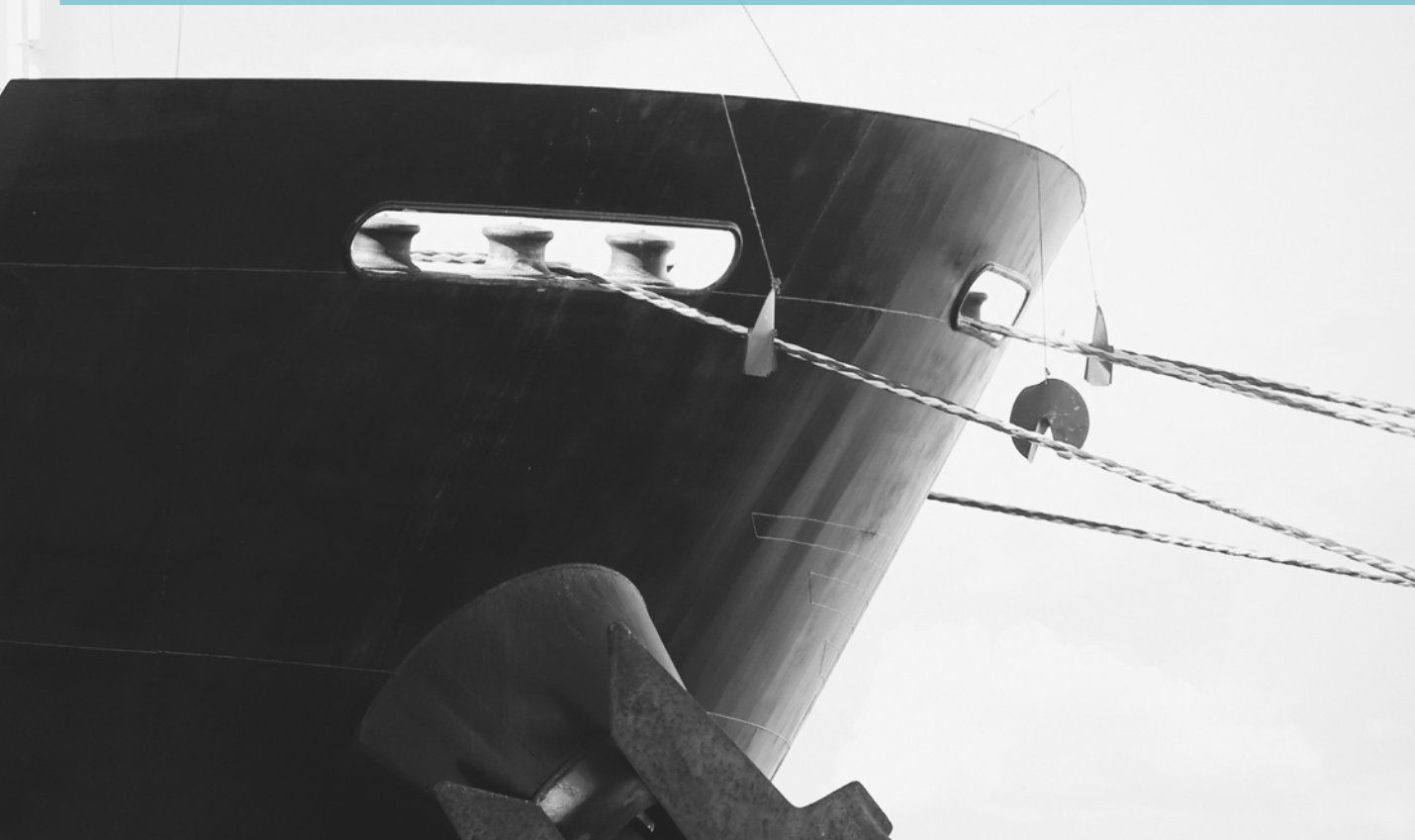
Art. 6º A realização dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão observará as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento. (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017). [...]



Art. 28. O poder concedente poderá determinar à ANTAQ, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária.

O planejamento setorial sistemático como auxílio à tomada de decisão, por sua vez, é embasado em pesquisa e análise da situação corrente de cada complexo portuário, na previsão de cenários de demanda futura e no estabelecimento de diretrizes. Essa ferramenta tem se mostrado importante para o Estado na implementação de ações e políticas públicas.

OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS EM OUTORGAS PORTUÁRIAS



A via marítima representa atualmente 81% do comércio exterior brasileiro em valor FOB (*free on board*) e 96% do volume expresso em peso líquido (ALICEWEB, 2016). Nos últimos anos, o setor portuário cresceu em média 3% ao ano², acima do crescimento médio do PIB brasileiro. Para os próximos anos, a expectativa do mercado é de retomada do crescimento econômico, o que consequentemente refletirá em maior demanda por serviços portuários.

O governo brasileiro implementou recentemente um conjunto de incentivos para a atração de investimentos em infraestrutura por meio do Projeto Crescer, no âmbito do PPI. O referido projeto foi lançado em setembro de 2016 com o objetivo de reformular o

modelo de concessões no Brasil, além de fortalecer a segurança jurídica e a estabilidade regulatória e modernizar a governança, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos.

A ideia é ter um novo fluxo de decisões para a priorização e o acompanhamento dos projetos que serão executados por meio de concessões, Parcerias Público-Privadas (PPP) e privatizações, além de garantir um ambiente propício à expansão da infraestrutura, do desenvolvimento econômico e das oportunidades de investimento e emprego no País. No setor portuário, o projeto possibilitará oportunidades de negócios e ajudará o Brasil a retomar o crescimento do PIB.

²Dado referente ao período entre 2010 e 2016, presente no Anuário Estatístico (ANTAQ, 2016).

Com esse propósito, o PPI reconfigura o modelo de concessões para aumentar a concorrência e conferir transparência e segurança jurídica aos contratos. De acordo com o seu *site* oficial, o Projeto Crescer é norteado pelas seguintes diretrizes:

1

RIGOR TÉCNICO

As concessões serão conduzidas sob o máximo rigor técnico – só irão ao mercado os projetos com robustez, consistência e capacidade efetiva de gerar retorno à sociedade e aos investidores, impedindo que a execução das concessões seja contaminada por arremedos, que muitas vezes se traduzem em riscos à boa governança, como aditivos contratuais e reequilíbrios excessivos.

2

MELHORIA DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

O foco será melhorar a prestação de serviço às pessoas e ao setor produtivo – o que queremos é garantir as condições logísticas e energéticas para melhorar a vida da população e reduzir os custos dos nossos produtos. Exigiremos melhorias que sirvam para aprimorar o serviço, de acordo com a demanda comprovada em cada projeto.

3

INDICADORES CLAROS

Para ampliar a segurança jurídica, todos os contratos terão indicadores claros – as cláusulas de desempenho protegerão o usuário ao fixar a qualidade do serviço como meta central da concessão. Os investidores também saberão exatamente quais metas terão que atingir e como elas serão mensuradas.

4

AUTONOMIA

Vamos devolver às agências reguladoras o sentido efetivo de órgão de Estado – elas serão fortalecidas para que possam cumprir plenamente seu papel de regular, monitorar e fiscalizar. A autonomia das agências é a garantia de que elas estarão comprometidas exclusivamente com o desenvolvimento dos setores que regulam.

5

DEBATE PÚBLICO

Os editais só serão lançados depois de passar pelo debate público e obter aval do TCU – todos os estudos elaborados para os projetos terão publicidade ampla, por meio de audiências e consultas públicas.

6

TRANSPARÊNCIA

Todos os editais serão publicados em português e inglês – essa foi uma das sugestões do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), que vem colaborando na elaboração deste novo modelo como forma de aumentar a transparência e facilitar a participação de investidores estrangeiros.

7

TEMPO HÁBIL

O prazo mínimo do edital será expandido para 100 dias – o prazo entre o lançamento do edital e o recebimento das propostas será superior a 100 dias, o que permitirá que um número maior de investidores se prepare para participar das concorrências.

8

VIABILIDADE AMBIENTAL

A partir de agora, só irão à concessão projetos com viabilidade ambiental comprovada – para isso, será obrigatório o licenciamento ambiental prévio ou as diretrizes para sua obtenção expedidas pelo órgão competente. Neste segundo caso, as diretrizes apontarão os ajustes necessários para que a licença seja expedida.

9

FINANCIAMENTO

A forma de contratação do financiamento de longo prazo irá mudar – a tendência é que sejam contratados no início das obras, afastando a necessidade de empréstimos intermediários, que aumentam o custo e burocratizam as operações. Para tanto:

- » Também apostaremos na emissão de debêntures como instrumento de captação, apoiando a circulação do capital privado como parte da revitalização da nossa economia, com estímulo ao mercado secundário desses títulos;
- » Na fase das obras, o risco de crédito será assumido pelos bancos, inclusive o BNDES, a Caixa e o Banco do Brasil. Os contratos de financiamento terão condições de eficácia do contrato de concessão;
- » As garantias serão compartilhadas entre credores e debenturistas. Assim, minimizam-se os riscos dos financiadores de longo prazo e cria-se a oportunidade para que o setor financeiro, com sua expertise em avaliar riscos, viabilize tais fontes de financiamento;
- » Além do BNDES e do FI-FGTS, o novo modelo contará com a participação dos bancos privados e de outras fontes financiadoras, o que exige projetos bem qualificados que apresentem taxas de retorno adequadas às condições de captação do mercado.

10

EQUILÍBRIO DOS PROJETOS

Para as concessões existentes, iremos trabalhar para que continuem compromissadas em garantir o equilíbrio dos projetos – nesse sentido, estudos que se encontram em fase avançada buscam alternativas para a solução dos problemas existentes à luz das mudanças que estão configurando o novo ambiente regulatório. Em qualquer alternativa, o governo realizará estudos técnicos, que serão submetidos a audiências e consultas públicas e também terão de contar com o aval do TCU.

Com base nessas diretrizes de Governo, foram selecionados alguns projetos em arrendamentos primordiais ao setor portuário, na primeira fase do programa, que se encontram com o leilão já realizado na vigência do Projeto Crescer, conforme Figura 3.

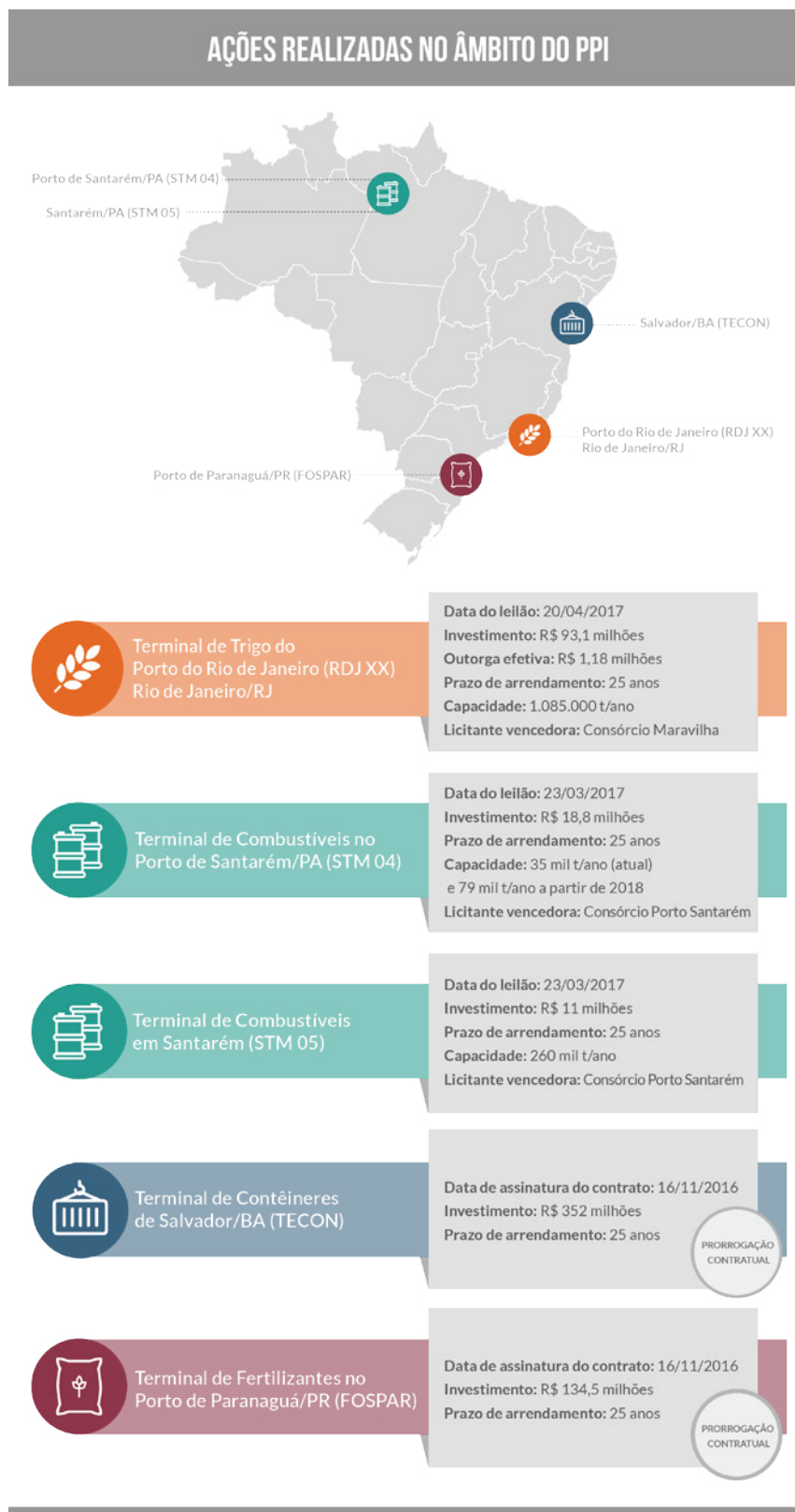


Figura 3 – Ações realizadas no âmbito do PPI
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O Governo optou pelo anúncio paulatino de projetos, de forma a assegurar a consecução e a consequente credibilidade. Assim sendo, as equipes técnicas do Governo atuaram com o máximo de rigor, para apresentar projetos com viabilidade técnica, econômica e ambiental, com foco na prestação dos serviços e no estabelecimento de indicadores de performance claros. Novos projetos foram qualificados pelo Conselho

do PPI, como forma de fortalecer a retomada do crescimento do setor, por meio da oferta de infraestrutura, e resgatar a credibilidade, a previsibilidade e a transparência. A Figura 4 apresenta as oportunidades de investimentos no setor portuário, no âmbito do Projeto Crescer, qualificadas por meio do Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 2017.

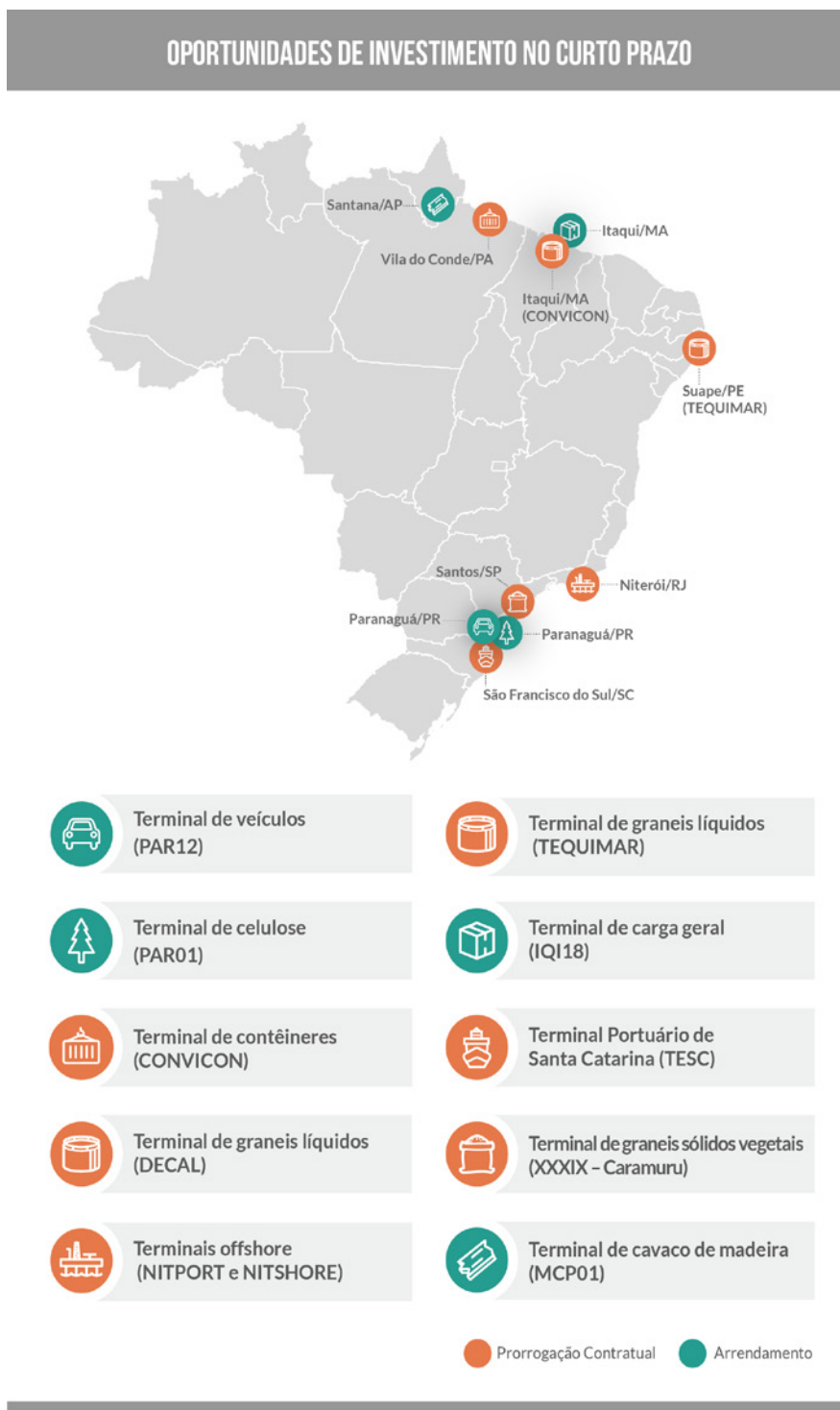
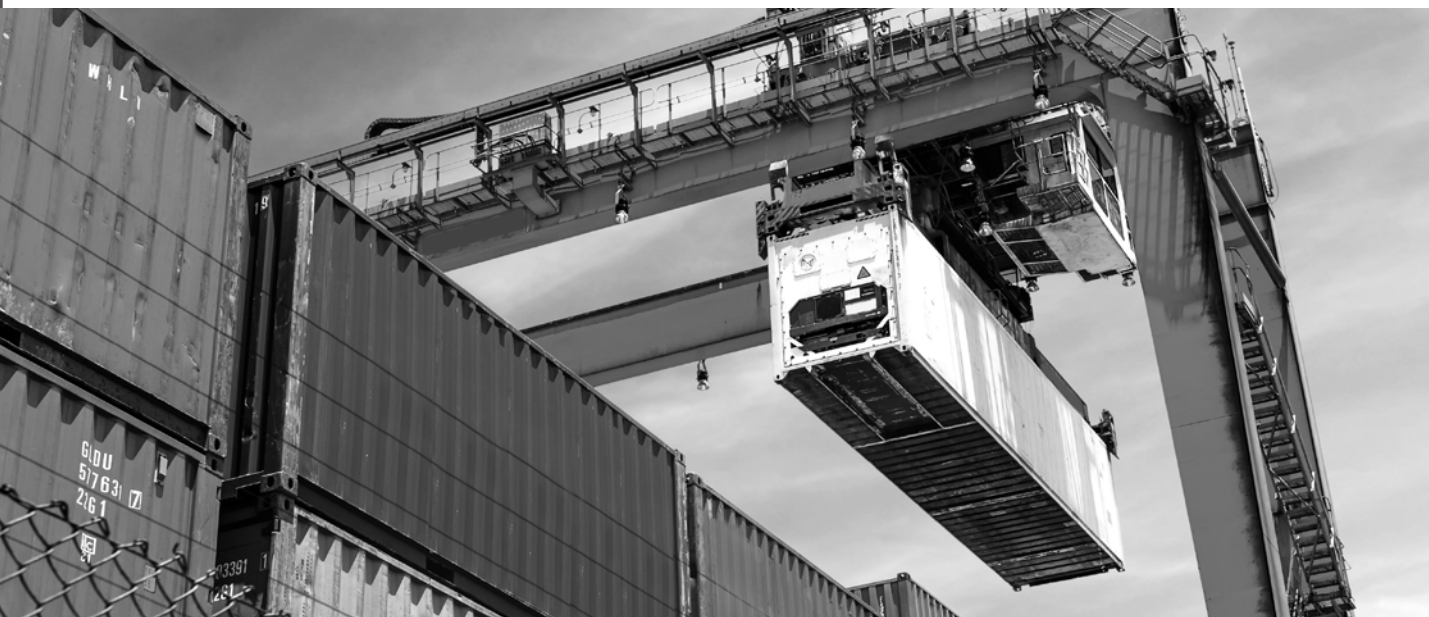


Figura 4 – Oportunidades de investimentos no curto prazo (Projeto Crescer)
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



Como um dos instrumentos de planejamento do sistema portuário, a SNP/MTPA mantém atualizados o PNLP e os Planos Mestres dos Complexos Portuários, nos quais são avaliadas as expectativas futuras quanto à demanda e capacidade portuária. Assim, é possível identificar gargalos e possíveis déficits de capacidade de movimentação, e, portanto, a necessidade de melhorias e investimentos no curto, médio e longo prazos nas instalações, na armazenagem e nos acessos.

Atualmente, encontra-se disponível para acesso no sítio do MTPA os Planos Mestres finalizados durante o ciclo de elaboração entre 2012 e 2015. Entre 2016 e 2019, todos os Planos Mestres serão atualizados, bem como o PNLP, cuja última atualização completa – datada de 2015, bem como a projeção de demanda em 2016 – também está publicada.

Dentre os dados abordados no PNLP, é importante observar para o PGO a projeção de demanda, a alocação de cargas e a capacidade, cujo objetivo é “estimar as demandas futuras dos complexos portuários brasileiros, permitindo o acompanhamento da evolução do setor e o direcionamento de investimentos portuários”. De acordo com o instrumento publicado em 2015, verifica-se que os fluxos de cargas correspondem a 900 milhões de toneladas em 2014, representando um

crescimento de 21,7% no período de 2010 a 2014. Dentre as naturezas de carga, o granel sólido é a principal.

Assim sendo, observa-se uma melhoria operacional no período. Esse aumento nas produtividades se deve, entre outros fatores, aos investimentos realizados pelo Governo Federal e pelos terminais em acessos marítimos, em novos terminais especializados e na aquisição de equipamentos de cais e de pátio. Embora o crescimento das movimentações seja elevado, o setor portuário brasileiro possui capacidade instalada necessária para o atendimento dos atuais volumes de cargas. Assim sendo, verifica-se qual a capacidade atual total do sistema portuário é superior à demanda atual nos portos brasileiros; porém, projeta-se um excedente de demanda, mantidas as capacidades existentes, que precisará ser suprido por melhorias operacionais e investimentos.

Nas figuras que se seguem, foram apresentados os dados de projeção de demanda, capacidade e déficit de capacidade. Os mapas detalhados abaixo visam retratar o potencial de crescimento do país. De forma a facilitar o planejamento logístico e calcular a projeção de cargas, os dados estão expostos por *clusters* portuários (Apêndice 3) e por grupos de produtos, de forma a delimitar os produtos analisados (Apêndice 4).

CAPACIDADE ATUAL X DEMANDA 2045 - CARGA GERAL

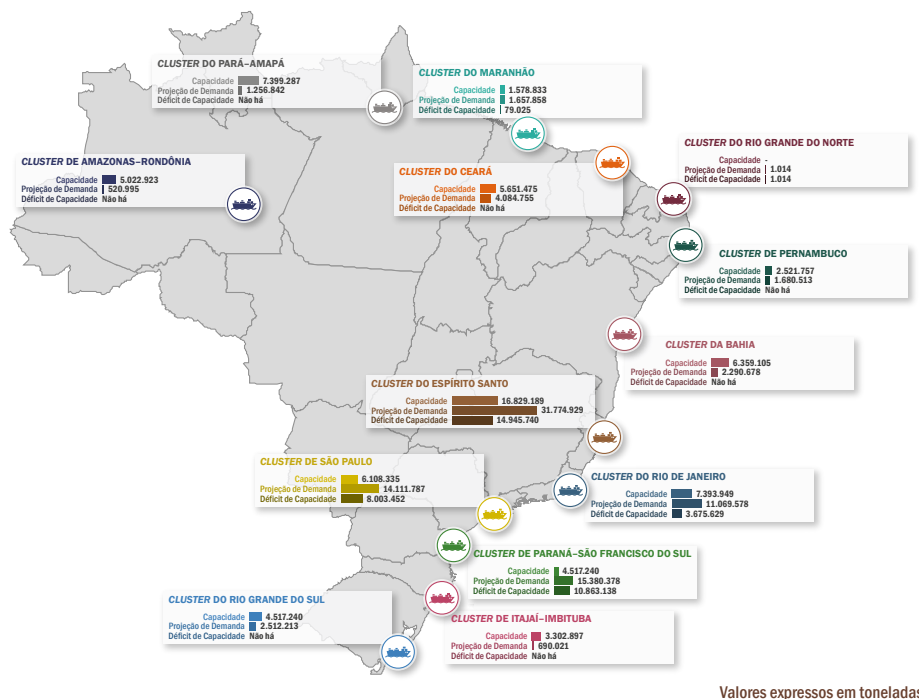


Figura 5 – Capacidade x demanda para carga geral
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

CAPACIDADE ATUAL X DEMANDA 2045 - CONTÊINERES

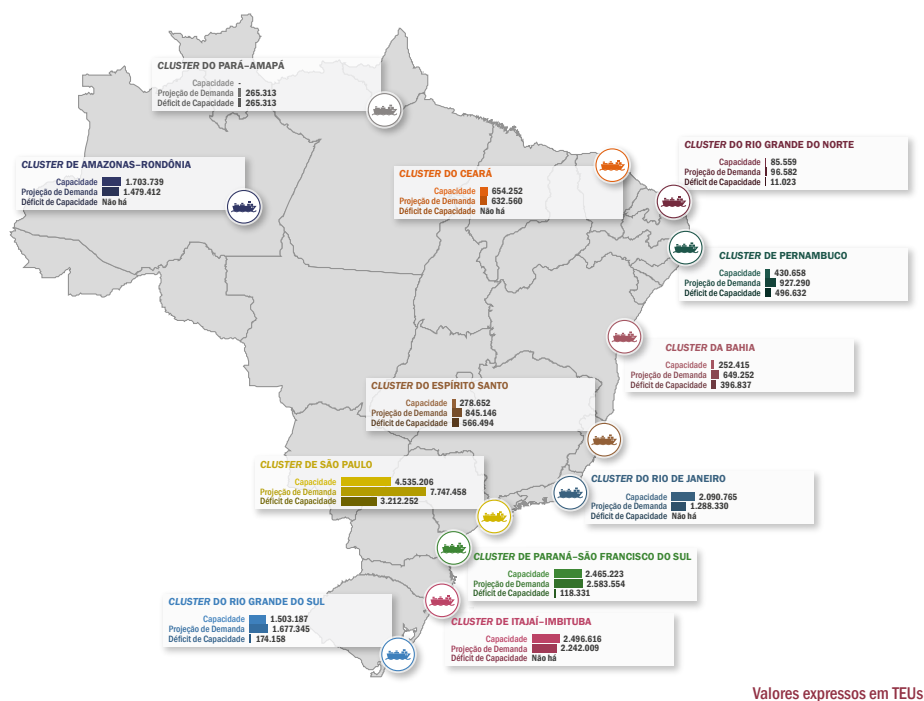


Figura 6 – Capacidade x demanda para contêineres
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

CAPACIDADE ATUAL X DEMANDA 2045 ▀ GRANEL LÍQUIDO: COMBUSTÍVEIS E QUÍMICOS

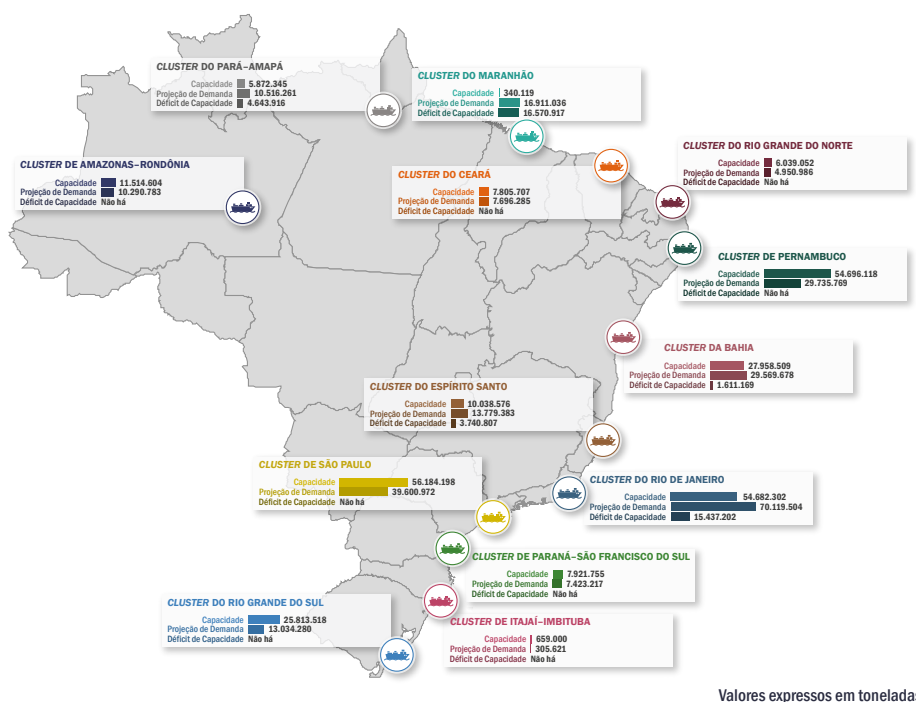


Figura 7 – Capacidade x demanda para granel líquido: combustíveis e químicos
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

CAPACIDADE ATUAL X DEMANDA 2045 ▀ GRANEL LÍQUIDO: ORIGEM VEGETAL

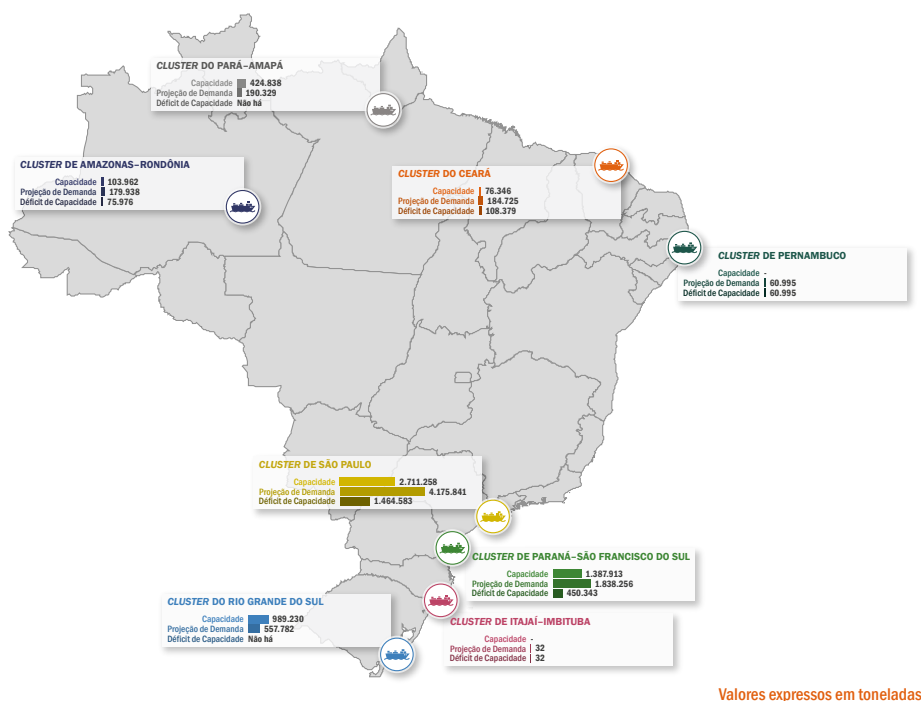


Figura 8 – Capacidade x demanda para granel líquido: origem vegetal
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

CAPACIDADE ATUAL X DEMANDA 2045 - GRANEL SÓLIDO MINERAL

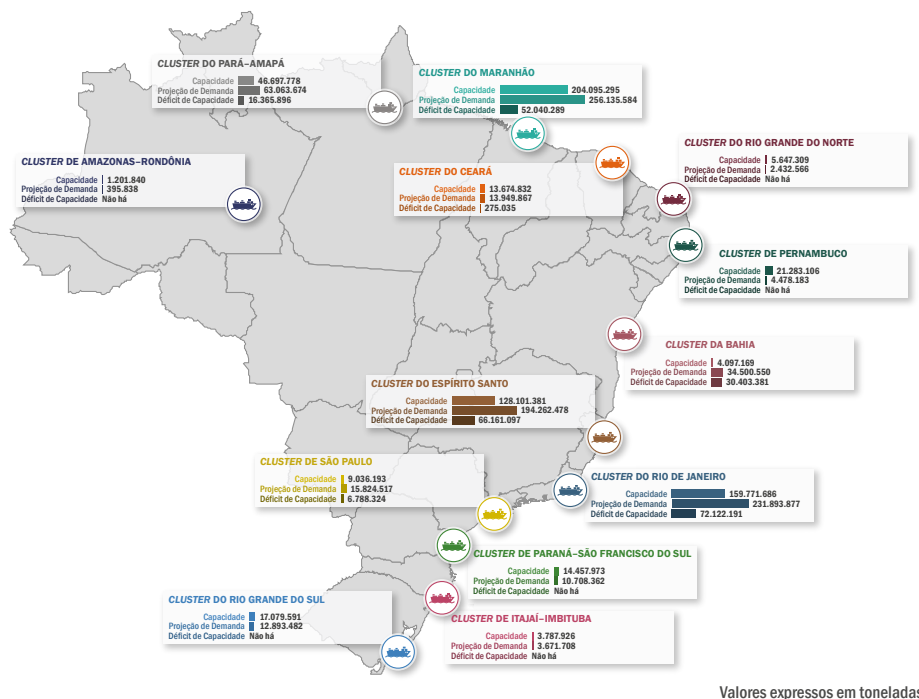


Figura 9 – Capacidade x demanda para granel sólido mineral
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

CAPACIDADE ATUAL X DEMANDA 2045 - GRANEL SÓLIDO VEGETAL

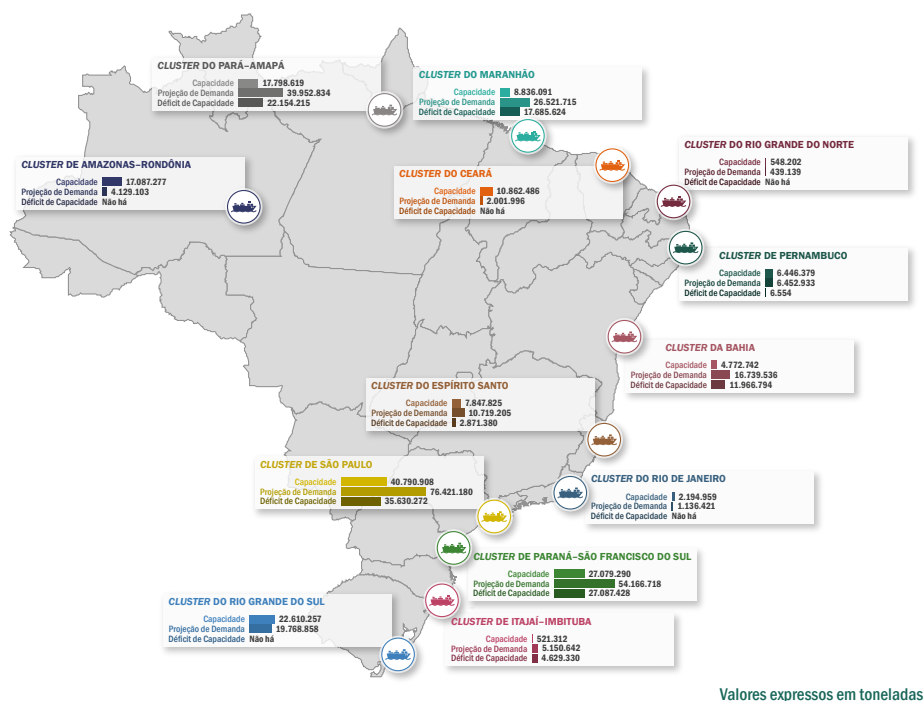


Figura 10 – Capacidade x demanda para granel sólido vegetal
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



GRIMALDI LINE

MODALIDADES DE OUTORGAS PORTUÁRIAS

A legislação brasileira prevê a possibilidade de investimentos em portos e instalações portuárias, nas modalidades indicadas abaixo:

	TIPO DE INVESTIMENTO	INSTRUMENTO
Instalações de caráter público, dentro do porto organizado	Administração do Porto organizado	Concessão
	Áreas afetas às operações portuárias	Arrendamento
		Uso Temporário
		Contrato de Passagem
		Autorização de Uso
	Áreas não afetas às operações portuárias	Cessão de Uso não Onerosa
		Cessão de Uso Onerosa
Instalações de caráter privado, fora do porto organizado**	Terminal de Uso Privado (TUP)	Autorização
	Estação de Transbordo de Carga (ETC)	
	Instalação Portuária de Turismo (IPTur)	
	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4)*	

* As instalações IP4 não foram abordadas nesta versão do Manual. / ** Embora permitido pelo regime regulatório, a atual Lei dos Portos (Lei número 12.815/2013) não permite novas instalações de caráter privado localizadas dentro da área do porto organizado.

Tabela 1 – Tipos de investimentos em portos e instalações portuárias
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Nos tópicos a seguir, serão detalhadas as formas de exploração em cada uma dessas estruturas.

Administração do porto organizado

De acordo com a Lei nº 12.815/2013, “porto organizado” é um bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma Autoridade Portuária. A área do porto organizado é delimitada por ato do Poder Concedente que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e des acessos ao porto organizado.

Atualmente, os portos organizados brasileiros são administrados por entes públicos chamados “Autoridades Portuárias”. Embora não exista atualmente algum porto organizado administrado por ente privado, essa hipótese está expressamente prevista na Lei nº 12.815/2013, art. 2º, IX. Nesse caso, a administração do porto poderá ser transferida da União à pessoa jurídica privada, por meio de concessão, que consiste na cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado. A concessão será precedida de procedimento licitatório, cujas etapas e procedimentos estão descritos no item 4.1 deste Manual.

Áreas afetas às operações portuárias

Além da concessão do porto organizado como um todo, mencionada no tópico anterior deste manual, a Lei nº 12.815/2013 distingue duas formas de exploração de áreas dentro do porto organizado: de um lado, o arrendamento de áreas e infraestruturas afetas à operação portuária; do outro, a exploração de áreas não afetas à operação.

As áreas e instalações portuárias afetas às operações portuárias são aquelas localizadas dentro da área do porto organizado e destinadas à movimentação e armazenagem de mercadorias ou ao embarque e desembarque de passageiros. Já as áreas e instalações portuárias não afetas às operações portuárias são aquelas localizadas dentro da área do porto organizado que, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto, não seja diretamente destinada ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.

As áreas e infraestruturas públicas afetas à operação serão exploradas, em regra, por arrendamento, que consiste na cessão onerosa por prazo determinado, mediante a celebração de contrato e sempre precedida de licitação.



Arrendamento

O contrato de arrendamento confere a particulares o direito de exploração de áreas e infraestruturas públicas para a movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, ou ao embarque e desembarque de passageiros. Esse instrumento terá prazo de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.

Vale destacar que, em regra, aplicam-se aos arrendamentos portuários diversos mecanismos de garantia do interesse público próprios do modelo de concessões, como os seguintes: necessidade de licitação; realização de consultas e audiências públicas; prazo contratual determinado; identificação de bens reversíveis; estabelecimento de política tarifária; observância a direitos dos usuários; prestação de serviço adequado; observância a parâmetros de desempenho; e fiscalização pelos órgãos de controle.

Uso temporário

Há, ainda, o contrato de uso temporário, que permite a utilização de áreas e instalações portuárias operacionais sob gestão da administração portuária, contidas na área do porto organizado, pelo interessado na movimentação e armazenagem de cargas com mercado não consolidado no porto ou por detentor de contrato de prestação de serviços destinados às plataformas *offshore*, mediante pagamento das tarifas portuárias pertinentes.

O requerimento de celebração de contrato de uso temporário deverá ser submetido pelo interessado à administração do porto, e poderá ser firmado pelo prazo de até 18 (dezoito) meses, podendo ser prorrogado uma única vez, no máximo, por igual período.

Contrato de passagem

Outra possibilidade é o contrato de passagem, no qual o interessado que desenvolva atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário poderá pactuar com a administração do porto, mediante remuneração adequada, em área de uso comum ou já ocupada por terceiros no âmbito da área do porto organizado. A passagem deverá observar o trajeto mais racional e disponível, nos limites da necessidade do interessado, impondo-se o menor ônus para a administração do porto e para terceiros.

A passagem caberá para a instalação de dutos, esteiras transportadoras, passarelas ou outros meios que viabilizem a movimentação de mercadorias ou passageiros. O contrato de passagem será sempre pactuado entre o interessado e a administração do porto e, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros, haverá a interveniência do titular de direito de uso dessa área, a quem será submetido previamente o projeto básico para implementação da passagem.



Áreas não afetas às operações portuárias

As áreas não afetas às operações portuárias, também chamadas de “não operacionais”, são aquelas cuja atividade fim é diversa da operação portuária, isto é, possuem outras finalidades precípuas que não a movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, ou ao embarque e desembarque de passageiros³.

A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, que deverão estar previstas no PDZ do porto. A exploração indireta de áreas não afetas às operações portuárias será realizada por meio de autorização de uso, cessão de uso não onerosa ou cessão de uso onerosa.

³ Conforme disposto no art. 3º da Portaria SEP/PR nº 409/2014, o que caracteriza a área como não afeta à operação é a sua atividade fim, que será não operacional, de modo que a realização de operação portuária de forma acessória à atividade fim desenvolvida na área não necessariamente a caracteriza como área afeta às operações portuárias.

Autorização de uso

Segundo sua conveniência e oportunidade, a administração do porto poderá autorizar a utilização, a título precário e oneroso, de áreas não afetas às operações portuárias, visando à realização de eventos de curta duração, sob o regime de autorização de uso. A definição do prazo de vigência do contrato deverá limitar-se ao período estritamente necessário à consecução do objetivo proposto, cuja duração não poderá exceder 90 (noventa) dias.

É o caso de autorização para a realização de feiras, convenções, exposições, *shows*, entre outros.

Cessão de uso onerosa

A realização de atividades econômicas de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial, por prazo superior a 90 (noventa) dias, será realizada mediante cessão de uso onerosa, celebrada por meio de contrato e precedida da realização de procedimento licitatório. Para a exploração indireta das áreas não afetas à operação, a administração do porto submeterá à aprovação do poder concedente a proposta de uso da área, exceto nos casos de áreas destinadas à exploração por meio de autorização de uso, de cessão de uso não onerosa ou áreas inferiores a 1.000,00 m² destinadas à exploração por meio de cessão de uso onerosa, devendo a autoridade portuária comunicar ao poder concedente e à ANTAQ, previamente à celebração dos respectivos instrumentos.

Tem-se como exemplo a utilização de área por escritórios administrativos de suporte às atividades operacionais, atividades comerciais de agentes bancários, bem como para apoio operacional para obras, servindo como canteiro de obras.

Instalações portuárias autorizadas

De acordo com o marco regulatório vigente, os terminais portuários de natureza privada são localizados fora da área do porto organizado. O particular deverá dispor de título de propriedade do terreno onde pretende estabelecer o terminal, ou a inscrição de ocupação, ou certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou, ainda, outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno.

As instalações privadas serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, compreendendo as modalidades de Terminal de Uso Privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo.

A autorização para construção e exploração de instalação portuária será formalizada mediante contrato de adesão, celebrado entre o poder concedente e o autorizatário, com interveniência da ANTAQ, e conterá as cláusulas essenciais previstas no art. 5º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, observado o disposto no art. 8º dessa mesma lei.

A autorização terá o prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade portuária seja mantida e o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e a modernização das instalações portuárias.

Terminais de Uso Privado (TUP)

Trata-se de instalação portuária privada explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Estações de Transbordo de Carga (ETC)

É outra modalidade de instalação privada, explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. Contudo, é utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

Instalações portuárias de turismo (IPT)

Trata-se de instalação portuária explorada mediante autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo, podendo ser classificada em:

- » **IPTur Plena**, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens diretamente em embarcações de turismo;
- » **IPTur de Trânsito**, que realiza apenas trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de turismo;
- » **IPTur de Apoio**, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de transporte com destino ou origem em embarcação de turismo fundeada ao largo da instalação portuária.

Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4)

Trata-se de instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior, atendidas pelo transporte fluvial. As atribuições por essas instalações são de competências do Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.¹

¹As Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4) não foram incluídas no PGO atual, por força do instrumento TED nº 01/2015 (instrumento que firmou a Cooperação da Secretaria de Portos com a Universidade de Santa Catarina).

REQUISITOS E PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM OUTORGAS PORTUÁRIAS



Concessão de porto organizado e área e infraestrutura públicas

Conceito

Investimentos na exploração indireta do porto organizado ou das instalações portuárias nele localizadas ocorrerão mediante concessão ou arrendamento de bem público, sendo a concessão, de um lado, a cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado, e o arrendamento, de outro lado, a cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.

Previsão Legal

art. 1º, § 1º da Lei nº 12.815/2013, Decreto nº 8.033/2013, Resolução Normativa nº 7 – ANTAQ/2016

Requisitos

São requisitos para a realização de investimentos em concessão de porto organizado ou arrendamento de instalação portuária:

- » Decisão do poder concedente (que pode ser motivada pelo investidor) de licitar o porto ou a área em questão;
- » Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), providenciado pelo poder concedente (podendo ser encaminhado pelo investidor) e aprovado pela ANTAQ;
- » Elaboração de edital de licitação pela ANTAQ, que deverá ser submetido a procedimentos de consulta e audiência pública e à análise do Tribunal de Contas da União (TCU);
- » Realização de procedimento licitatório; e
- » Participação do investidor no procedimento licitatório, conforme as regras estabelecidas no respectivo edital de licitação.



O setor portuário, devido a suas peculiaridades, possui um procedimento específico para a cessão de áreas públicas da União, por meio de leilões para a exploração de instalações portuárias. A licitação para concessão e para o arrendamento de instalações portuárias são regidos pela Lei nº 12.815/2013, Lei nº 12.462/2011, Decreto nº 8.033/2013 e Decreto nº 7.581/2011.

O processo licitatório será precedido de estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão, observadas as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento. Após definido o objeto da licitação, a ANTAQ deverá adotar as providências de: i) consulta à autoridade aduaneira; ii) consulta ao respectivo poder público municipal; e iii) emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento. Cabe à ANTAQ a elaboração e condução das licitações. A ANTAQ realizará consulta e audiência públicas e disponibilizará para análise do TCU.

Serão utilizados, de forma combinada ou isolada, os seguintes critérios para julgamento: i) maior capacidade de movimentação; ii) menor tarifa; iii) menor tempo de movimentação de carga; iv) maior valor de investimento; v) menor contraprestação do poder concedente; vi) melhor proposta técnica, conforme critérios objetivos estabelecidos pelo poder concedente; ou vii) maior valor de outorga. Serão respeitados todas as fase da licitação e procedimentos previstos, além das legislações supracitadas, a Lei nº 8.666/93. O contrato de arrendamento será assinado com o poder concedente, com interveniência da ANTAQ e respectiva autoridade portuária.

Cabe ainda ressaltar a diferença entre arrendamento *brown field* vs. *green field*. A oferta de áreas para exploração por meio de arrendamento poderão ser arrendamentos *green field*, cujo arrendatário investe em construção e equipamentos novos, e *brown field*, em que há mudança de titularidade de arrendamento ou arrendamento de área portuária instalada, mas inoperante.

Os contratos de concessão e arrendamento “típico” deverão dispor essencialmente de cláusulas relativas:

- | | |
|--|---|
| <p>I. ao objeto, à área e ao prazo;</p> <p>II. ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;</p> <p>III. aos 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;</p> <p>IV. ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;</p> <p>V. aos investimentos de responsabilidade do contratado;</p> <p>VI. aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;</p> <p>VII. às responsabilidades das partes;</p> <p>VIII. à reversão de bens;</p> <p>IX. aos 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;</p> <p>X. à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução</p> | <p>das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;</p> <p>XI. às garantias para adequada execução do contrato;</p> <p>XII. à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;</p> <p>XIII. às hipóteses de extinção do contrato;</p> <p>XIV. à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;</p> <p>XV. à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;</p> <p>XVI. ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela ANTAQ e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;</p> <p>XVII. às penalidades e sua forma de aplicação; e</p> <p>XVIII. ao foro.</p> |
|--|---|

O fluxograma indicando os procedimentos para investimentos em concessão de porto organizado ou arrendamento de instalação portuária está indicado na Figura 11.



Figura 11 – Fluxograma de procedimentos para concessão de porto organizado ou arrendamento de instalação portuária
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Prorrogação antecipada de arrendamento portuário

Conceito

Possibilidade, a critério do poder concedente, de antecipar a prorrogação de contrato de arrendamento firmado sob a vigência da Lei nº 8.630/1993 e que tenha previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, mediante a realização de investimentos imediatos pela arrendatária.

Previsão Legal

Art. 57 da Lei nº 12.815/2013 e Portaria SEP/PR nº 349/2014.

Requisitos

São requisitos para a prorrogação antecipada:

- » Contrato de arrendamento firmado sob a vigência da Lei nº 8.630/1993.
- » Contrato no primeiro período de vigência, com previsão expressa de prorrogação ainda não realizada.
- » Investimentos imediatos pela arrendatária, suficientes para que o prazo da sua amortização ultrapasse o primeiro período de vigência contratual.
- » Apresentação, pela arrendatária, de: pedido de prorrogação antecipada; pedido de reequilíbrio relacionados a eventos pretéritos (se houver); Plano de Investimentos; e EVTEA.

Outros reequilíbrios econômico-financeiros

Conceito

Possibilidade, a critério do poder concedente, de promover a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contrato de arrendamento de instalação portuária na ocorrência dos seguintes fatos geradores de desequilíbrio:

- I. impactos na equação econômico-financeira advindos da alteração na matriz de riscos contratual;
- II. materialização de riscos expressamente assumidos pelo poder concedente;
- III. descumprimento de obrigações contratuais pela arrendatária com impactos para a equação econômico-financeira contratual;
- IV. determinação ou autorização de investimentos ou de prestação de serviços de interesse público não previstos originalmente em contrato, inclusive fora da área arrendada;
- V. impactos na equação econômico-financeira advindos de prorrogação contratual;
- VI. impactos na equação econômico-financeira advindos de unificação contratual; e
- VII. impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato.

Previsão Legal

Resolução nº 3.220 – ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014; Portaria SEP/PR nº 499, de 05 de novembro de 2015.

Requisitos

O processo dependerá da aprovação dos seguintes documentos enviados pela arrendatária:

- I. relatório de desequilíbrio contratual;
- II. Plano de Investimentos, quando o fato gerador do desequilíbrio for a autorização de investimentos não previstos originalmente em contrato; e
- III. EVTEA.

Quando o procedimento de recomposição afetar a capacidade ou a eficiência das instalações portuárias do arrendamento, os parâmetros do arrendamento tais como a movimentação mínima garantida ou fixada, o valor máximo da tarifa de serviço, os critérios de mensuração do desempenho e o valor do arrendamento, conforme o caso, deverão ser ajustados de forma a:

- I. incorporar os ganhos de eficiência; e
- II. manter a correlação entre direitos e obrigações assumidos pela arrendatária nos termos do contrato de arrendamento.

De modo a facilitar a compreensão de cada tipo de reequilíbrio, além da prorrogação antecipada detalhada acima, seguem informações específicas para cada caso:

- a. impactos na equação econômico-financeira advindos da alteração na matriz de riscos contratual sem que efetivamente haja materialização do risco. Por exemplo, um berço que antes era exclusivo e, por algum motivo (como problemas de atracação de outro arrendatário em outro berço), passou a ser compartilhado, ou a dragagem, que antes era uma obrigação do poder concedente e, por qualquer razão (como ausência de verba pública para realizar a referida dragagem), passou a ser obrigação da arrendatária. Nos dois exemplos acima, considerando que a execução do contrato não foi prejudicada, houve alteração da matriz de risco.
- b. materialização de riscos expressamente assumidos pelo poder concedente: desapropriações, custos adicionais decorrentes de atrasos causados pelo poder concedente, caso fortuito ou de força maior que não possa ser objeto de cobertura de seguro, alteração na legislação e regulamentação, inclusive com a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos.
- c. descumprimento de obrigações contratuais pela arrendatária, com impactos para a equação econômico-financeira contratual: o não atingimento da Movimentação Mínima Contratual (MMC), não pagamento do valor de arrendamento, entre outros.
- d. determinação ou autorização de investimentos ou de prestação de serviços de interesse público não previstos originalmente em contrato, inclusive fora da área arrendada; situação não modelada inicialmente, fora da matriz de risco, originando-se de algo novo e, a depender do valor, poderá ensejar em um equilíbrio contratual.
- e. impactos na equação econômico-financeira advindos de prorrogação contratual; podendo ser proveniente da prorrogação ordinária ou da prorrogação antecipada.
- f. impactos na equação econômico-financeira advindos de unificação contratual: a unificação de contratos de arrendamento de instalações portuárias trata-se da reunião, sob um único instrumento, de contratos de arrendamento de diferentes áreas dentro do porto organizado, firmados com uma mesma pessoa jurídica arrendatária.
- g. impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato: a expansão de área arrendada é designada para área contígua dentro da polygonal do porto organizado e está condicionada a que a medida traga ganhos de eficiência à operação portuária ou quando ficar comprovada a inviabilidade técnica, operacional ou econômica da licitação de um novo arrendamento.

O fluxograma para os procedimentos de renovações contratuais em arrendamentos portuários está indicado na Figura 12.



Figura 12 – Fluxograma de procedimentos para prorrogação antecipada de arrendamento portuário e outros reequilíbrios econômico-financeiros
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Autorização de instalações portuárias

Conceito

Investimentos na exploração de instalações portuárias privadas ocorrerão mediante autorização, que é a outorga de direito à construção, exploração e ampliação de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão.

Previsão Legal

Resolução nº 3.220 – ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;
Portaria SEP/PR nº 499, de 05 de novembro de 2015.

Requisitos

São requisitos para a realização de investimentos em instalações portuárias privadas:

- » Declaração de adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, emitida pelo poder concedente;
- » Memorial descritivo das instalações, com as especificações estabelecidas pela ANTAQ, que conterá, no mínimo:
 - Descrição da poligonal das áreas por meio de coordenadas georreferenciadas, discriminando separadamente a área pretendida em terra, a área pretendida para instalação de estrutura física sobre a água, a área pretendida para berços de atracação e a área necessária para a bacia de evolução e para o canal de acesso;
 - Descrição dos acessos terrestres e aquaviários existentes e aqueles a serem construídos;
 - Descrição do terminal, inclusive quanto às instalações de acostagem e armazenagem, os seus berços de atracação e as suas finalidades;
 - Especificação da embarcação-tipo por berço;
 - Descrição dos principais equipamentos de carga e descarga das embarcações e de movimentação das cargas nas instalações de armazenagem, informando a quantidade existente, a capacidade e a utilização;
 - Cronograma físico e financeiro para a implantação da instalação portuária;
 - Estimativa da movimentação de cargas ou de passageiros;
 - Valor global do investimento.
- » Título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno;
- » Comprovação do atendimento ao disposto no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013;
- » Documentação comprobatória de sua regularidade perante as fazendas federal, estadual e municipal da sede da pessoa jurídica e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);
- » Parecer favorável da autoridade marítima, que deverá responder à consulta em prazo não superior a quinze dias;
- » Requerimento de autorização, nos moldes do Anexo A da Resolução ANTAQ nº 3.290/2014;
- » Documentos de habilitação:
 - Ficha cadastral, nos moldes do Anexo B da Resolução ANTAQ nº 3.290/2014;
 - Ato constitutivo;
 - Certidão de Breve Relato;
 - CNPJ/MF;
 - Memorial descritivo das instalações;
 - Instrumento assegurando uso e fruição da área;
 - Comprovante de recolhimento de taxa de ocupação ou Certidão negativa de Débitos Patrimoniais;
 - Garantia de proposta, caso exigida.

“Instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, exploradas mediante autorização, nas seguintes modalidades: terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo.”

» Possíveis documentos a serem apresentado pelo investidor à ANTAQ:

- Recurso contra a lista de classificação preliminar das propostas técnicas;
- Proposta técnica reformulada, visando eliminação da inviabilidade locacional, ou saneada, caso solicitado pela ANTAQ.

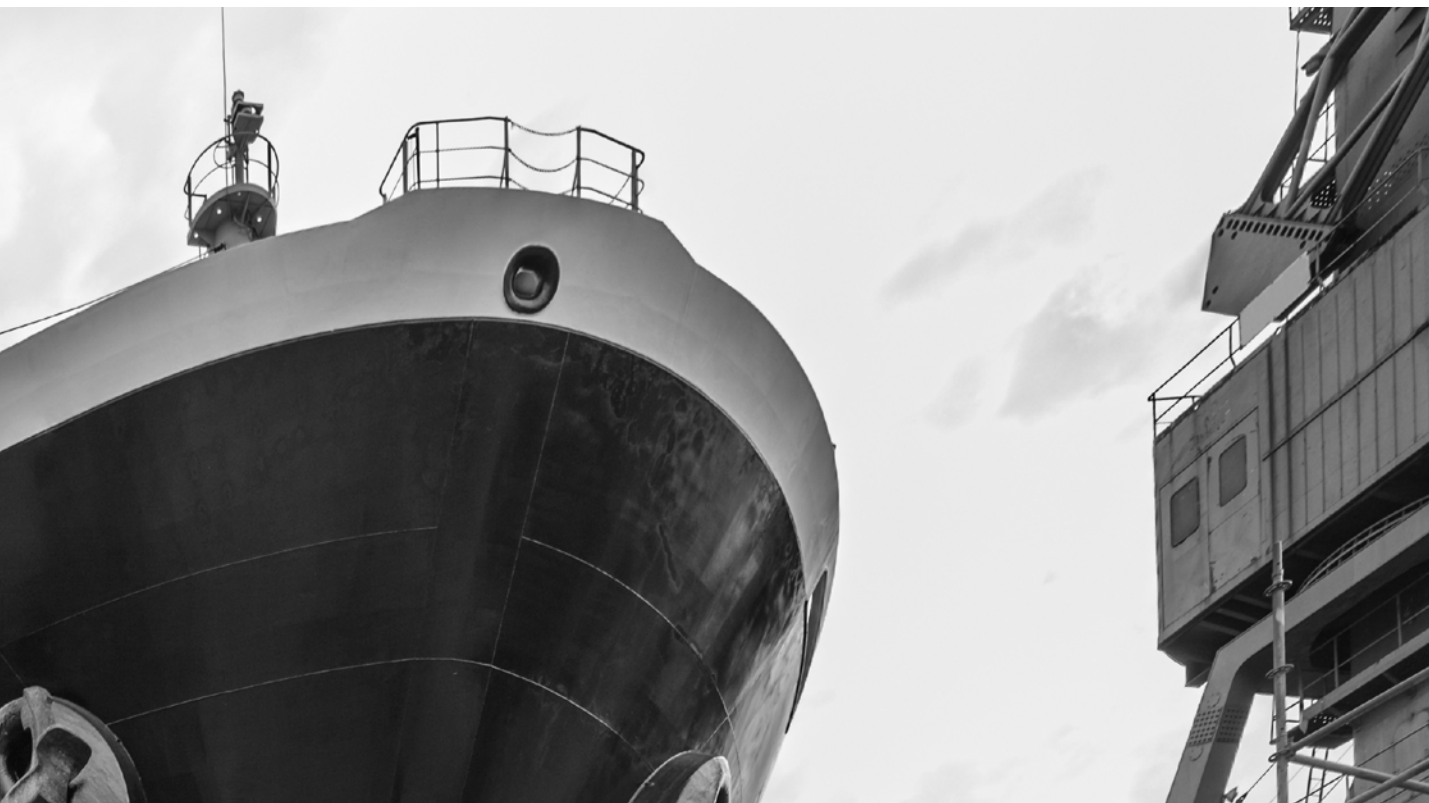
» Documentos complementares a serem apresentados pelo investidor à ANTAQ:

- Consulta à autoridade aduaneira e ao município;
- Termo de referência ou licença ambiental;
- Garantia execução, se exigida;
- Regularidade no INSS, FGTS e fazendas federal, estadual e municipal;
- Negativa de falência, recuperação judicial ou extrajudicial;
- Cumprimento NORMAM-11/DPC;
- Certidão da SPU referente a disponibilidade de espaço físico em águas públicas;
- Planta de locação das instalações;
- Planta de instalações de acostagem.



O contrato de adesão “típico” deverá dispor essencialmente das seguintes cláusulas relativas:

- | | |
|--|---|
| I. ao objeto, à área e ao prazo; | IX. às garantias para adequada execução do contrato; |
| II. ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária; | X. à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades; |
| III. aos 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; | XI. às hipóteses de extinção do contrato; |
| IV. aos investimentos de responsabilidade do contratado; | XII. à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização; |
| V. aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas; | XIII. à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas; |
| VI. às responsabilidades das partes; | XIV. ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela ANTAQ e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário; |
| VII. aos 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; | XV. às penalidades e sua forma de aplicação; e |
| VIII. à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las; | XVI. ao foro. |



Cabe salientar que se considera viabilidade locacional a possibilidade da implantação física de duas ou mais instalações portuárias na mesma região geográfica que não gere impedimento operacional a qualquer uma delas.

O fluxograma indicando os procedimentos para investimentos em instalações portuárias privadas está indicado na Figura 13.

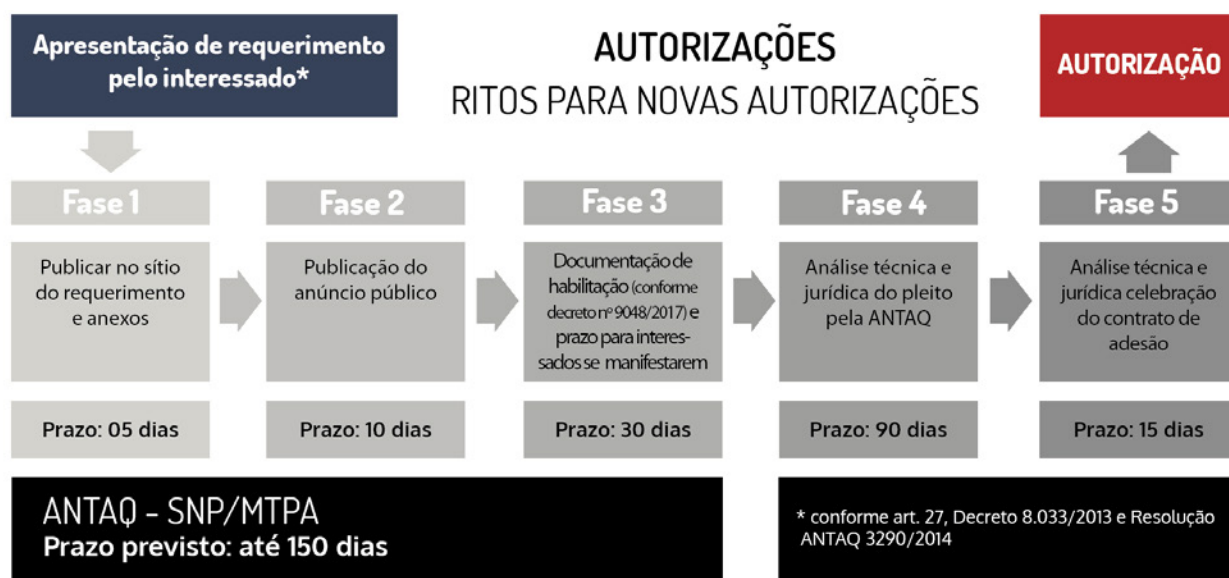


Figura 13– Fluxograma de procedimentos para autorização de instalação privada
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



INSTRUMENTOS PARA VIABILIZAÇÃO DE OUTORGAS

De acordo com as legislações correlatas ao setor portuário, alguns instrumentos irão viabilizar o processo de outorgas portuárias.

O arrendamento de áreas portuárias, a prorrogação antecipada de contratos portuários, dentre outros pleitos deverão ser precedidos de EVTEA e Plano de Investimentos, respectivamente.

Conforme previsto no Decreto nº 8.033 e suas alterações, o poder concedente poderá autorizar a realização de investimentos imediatos e urgentes, onde o interessado firmará previamente um Termo de Risco de Investimentos (TRI).

Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

O EVTEA deve ser apresentado em determinadas etapas dos processos de outorgas, tanto para a realização de concessões e arrendamentos portuários como para prorrogações, autorizações de investimentos, pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro contratual, entre outros.

Esse tipo de estudo é preliminar à realização de empreendimentos e visa demonstrar a sua viabilidade, indicando seu impacto no fluxo de caixa do investidor, bem como aborda questões técnicas e ambientais da atividade explorada. Os estudos observarão as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento, bem como os riscos de engenharia e ambientais associados à complexidade das obras e ao local do empreendimento. As modelagens dos estudos de viabilidade deverão observar a complexidade da atividade econômica dos diversos modelos de terminais portuários, incluídos aqueles associados a outros modelos de exploração econômica.

A apresentação desse instrumento é imprescindível para a instalação de empreendimentos do setor logístico-portuário. O EVTEA tem importância ao garantir subsídio ao desenvolvimento do projeto de instalação e para as operações do empreendimento, pois identifica a alternativa mais viável para a sociedade dentre as possíveis soluções elencadas preliminarmente.

A Resolução ANTAQ nº 3.220, de 8 de janeiro de 2014, estabelece os requisitos que deverão constar em um EVTEA para arrendamento de áreas e instalações portuárias:

Art. 3º O arrendamento de áreas e instalações portuárias será sempre precedido da elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA visando a avaliação do empreendimento e servirá de base para a licitação, o qual compreenderá:

I - análise econômico-financeira do empreendimento, com base nas receitas e nos dispêndios relativos à exploração dos serviços a serem realizados, com objetivo de atestar a viabilidade do empreendimento;

II - o valor do arrendamento e, quando for o caso, o valor máximo das Tarifas de Serviço a serem praticadas;

III - análise da viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra e superestruturas, localização, fluxo operacional e a sua articulação com os demais modais de transporte;

IV - análise preliminar da viabilidade ambiental, que deverá considerar o resultado dos estudos de engenharia, eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente e a licença de operação do porto, quando couber;

V - descrição da estrutura operacional proposta para o projeto, contendo as modalidades de transporte envolvidas, a infraestrutura para a transferência da carga desses modais para o porto ou vice-versa, e os sistemas para carregamento e descarregamento das embarcações, incluindo as condições de armazenagem da carga e/ou movimentação de passageiros;

VI - desenhos esquemáticos representando a estrutura operacional e memorial descritivo das áreas e instalações a serem arrendadas, acompanhados das respectivas representações em planta de localização e de situação, incluindo as benfeitorias e equipamentos;

VII - projeção do fluxo de carga e/ou de passageiros representativo das expectativas da demanda que se pretende atender, cujas bases devem estar fundamentadas em análises de mercado e informações de fontes reconhecidas e idôneas;

VIII - investimentos necessários para a movimentação e armazenagem dos fluxos de carga e/ou de passageiros previstos para o projeto;

IX - custos estimados na movimentação da carga e/ou de passageiros para cada uma das diversas etapas da operação portuária; e

X - estimativa de preços e tarifas utilizada no projeto, bem como os parâmetros adotados.

Quanto à obtenção do EVTEA, no caso de um ente privado, esses estudos devem ser elaborados por ele próprio ou podem ser contratados de terceiros, por sua conta e risco.

Cabe ao poder concedente a condução e a aprovação, sempre que necessários, dos estudos de viabilidade do objeto da concessão ou do arrendamento.

Plano de Investimentos

O Plano de Investimentos também é um instrumento utilizado em determinadas etapas dos processos de outorgas, quando há necessidade de se especificar os investimentos a serem realizados em empreendimentos portuários.

Trata-se da descrição simplificada dos investimentos mínimos pretendidos, da capacidade e do desempenho esperados, elaborada em conformidade com as políticas e as diretrizes públicas, o planejamento do setor portuário e a vocação da área arrendada.

Esse instrumento está previsto expressamente no art. 9º da Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014,

que trata da prorrogação antecipada de contratos de arrendamento portuários, e também no art. 2º, III, da Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015, que trata da recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual de contratos de arrendamento portuários.

O Plano de Investimentos será aprovado pelo poder concedente. Em se tratando de prorrogação antecipada, é exigida a aceitação pelo arrendatário da obrigação de realizar investimentos novos e imediatos, não amortizáveis durante a vigência original do contrato.

“ Descrição simplificada dos investimentos mínimos pretendidos, da capacidade e do desempenho esperados, elaborada em conformidade com as políticas e as diretrizes públicas, o planejamento do setor portuário e a vocação da área arrendada.”



Termo de Risco de Investimentos (TRI)

O poder concedente poderá, mediante requerimento do interessado, autorizar a realização de investimentos imediatos e urgentes, não previstos nos contratos, por meio de Termo de Risco de Investimentos (TRI), disciplinado no art. 42 do Decreto nº 8.033/2013, alterado pelo Decreto nº 9.048/2017.

A realização de investimentos não previstos nos contratos deverá ser precedida:

- I - de comunicação à ANTAQ, no caso das instalações portuárias autorizadas; e
- II - de aprovação do poder concedente, precedida de análise da ANTAQ, no caso das concessões e dos arrendamentos.

O poder concedente poderá, mediante requerimento do interessado, autorizar a realização de investimentos imediatos e urgentes previamente à análise que compete à ANTAQ nas hipóteses de:

- I - investimento necessário para o cumprimento de exigências de órgãos ou entidades integrantes da administração pública com competência para intervir nas operações portuárias, e plano de investimento no prazo a ser estabelecido pelo poder concedente;
- II - investimento necessário para restaurar a operacionalidade da instalação portuária em razão de fato superveniente que impeça ou dificulte a oferta de serviços portuários, e plano de investimento no prazo a ser estabelecido pelo poder concedente; ou
- III - investimento para fins de aumento da eficiência operacional ou ampliação de capacidade da instalação portuária quando a medida for comprovadamente urgente para o atendimento adequado aos usuários. O requerimento de autorização de investimento em caráter de urgência deverá ser acompanhado por: I - manifestação favorável da autoridade portuária quanto à urgência da realização imediata do investimento proposto; e II - plano de investimento.

Previamente à autorização para realizar investimento em caráter de urgência, o interessado firmará termo de risco de investimentos, que assumirá:

- I - o risco de rejeição do seu plano de investimento pelo poder concedente por incompatibilidade com a política pública, caso não tenha sido previamente apreciado;
- II - o risco de ser determinada a revisão do seu Plano de Investimentos;
- III - o risco de rejeição do seu estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental pela ANTAQ; e
- IV - outros riscos discriminados no instrumento de termo de risco de investimentos.



LINHAS DE FINANCIAMENTO E INCENTIVOS FISCAIS

O apoio financeiro do Projeto Crescer, programa do Governo Federal, é baseado no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Seu apoio ao PPI está sustentado nas seguintes ações:

- » Analisar a financiabilidade de projetos incluídos no Programa;
- » Oferecer, após a licitação do projeto, eventuais linhas de financiamento, uma vez atendidos os requisitos de crédito exigíveis;
- » Gerir o Fundo Nacional de Desestatização (FND) e conduzir processos de privatização de empresas aprovados pelo Conselho do PPI.

A Caixa Econômica Federal exercerá uma parte no PPI, podendo disponibilizar linhas próprias de financiamento para os projetos licitados, uma vez atendidos os requisitos de crédito pelas empresas interessadas.

O BNDES reformulou suas políticas operacionais de acordo com as novas premissas estabelecidas para os futuros leilões de concessões, de forma também a incentivar uma maior participação do setor financeiro privado e do mercado de capitais. Os projetos de infraestrutura envolvem elevados montantes de recursos que geralmente precisam ser financiados por prazos longos.

O BNDES é um dos principais bancos financiadores dos projetos de infraestrutura no País e dispõe de linhas de financiamento para projetos (BNDES *Project*

Finance) e para os distintos modais de infraestrutura (BNDES *Finem Infraestrutura*).

As condições, as taxas e o montante de recursos disponibilizados pelo BNDES e pelos demais bancos financiadores dependem das características de cada projeto, assim como da capacidade de crédito de cada investidor, e serão negociadas caso a caso pelos interessados.

Os riscos do empreendimento durante a fase de construção das obras (*pre-completion*) devem ser cobertos por garantias, assim como durante o pagamento do financiamento, já na fase de operação. O edital, assim, deverá prever, em cada projeto, os tipos de garantias (bancária, apólice de seguro, ativos reais) a serem apresentadas pelo concessionário, para endereçar esses riscos.

Uma boa estruturação financeira é essencial para assegurar que o parceiro tenha a robustez necessária para executar os investimentos exigidos em um projeto de infraestrutura, bem como para manter um elevado nível de prestação dos serviços aos usuários.

A Figura 14 apresenta um resumo das principais linhas de financiamentos extraídas do portal do BNDES, bem como apresenta suas principais informações:

	Desonerção da folha de pagamento	O QUE É Eliminação da contribuição patronal do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) com compensação parcial de nova alíquota sobre faturamento bruto, excluída receita bruta de exportações.	QUEM BENEFICIA Diversos setores da economia.	LEGISLAÇÃO Lei n. 12.546/2011 – Altera a incidência das contribuições previdenciárias devidas pelas empresas que mantiverem o regime de contribuição provisória estabelecido pela Lei n. 13.043/2014 – Altera o prazo de vigência das contribuições previdenciárias, previstas na Lei n. 12.546/2011, tornando-as permanentes. (art. 50); Lei 13.161/2015 – A partir de 01.12.2015, a aplicação da desoneração é facultativa, ou seja, a empresa pode optar por manter a melhor forma de tributar a folha, se pela forma tradicional (contribuição sobre a folha de pagamento) ou se pela forma desonerada (contribuição sobre a receita).	FONTE RENAI http://www.investimentos.mdic.gov.br/public/arquivo/arq1488568615.pdf
	Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI)	O QUE É Prevê a suspensão da contribuição para o PIS/PASEP e a COFINS, na aquisição de máquinas e equipamentos para incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado. Para usufruir o benefício, como habilitadas ou contabilizadas, as empresas devem obter a aprovação da Portaria que aprova a obra de infraestrutura, publicada pelo Ministério do respectivo setor.	QUEM BENEFICIA Obras de infraestrutura nos setores: - transportes, abrangendo exclusivamente rodovias e hidrovias; - portos organizados e instalações portuárias de uso privado; trens urbanos e ferroviárias, inclusive locomotivas e vagões; e sistemas aeroportuários e sistemas de proteção ao voo instalados em aeródromos públicos; - geração, transmissão e distribuição de energia elétrica; e produção e processamento de gás natural em qualquer estado físico; - saneamento básico, abrangendo exclusivamente abastecimento de água potável e esgotamento sanitário; - irrigação; ou - dutovias.	LEGISLAÇÃO "Lei n. 11.488/2007 – Cria o REIDI; Decreto n. 6.144/2007 e alterações- co-habilitação ao regime; Instrução Normativa RFB n. 758/2007 – Altera o prazo de vigência do Regime Especial PIS/PASEP e COFINS; Portaria GM nº 140/2008 – Estabelece os procedimentos para aprovação dos projetos; Portaria GM nº 124/2013 – estabelece os procedimentos para aprovação dos projetos."	FONTE RENAI http://www.investimentos.mdic.gov.br/public/arquivo/arq1488568615.pdf
	Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO)	O QUE É Regime tributário especial que tem como característica principal a desoneração tributária da aquisição de máquinas e equipamentos, sendo desonerados da incidência de IPI, COFINS, PIS/PASEP e IPI (no caso de equipamentos sem similar nacional). Vigência até 31/12/2020.	QUEM BENEFICIA Operador Portuário; Concessionário de Porto Organizado; Arrendatário Público; Empresa Autorizada a Explorar Instalação Portuária de Uso Privativo Misto; Concessionário de Transporte Ferroviário; Empresas de Dragagem em rios, lagos, canais, baías e áreas costeiras; Alvará de Zona Saneadora; Centros de Treinamento Profissional instituídos pelos CAPs (Conselho de Autoridade Portuária).	LEGISLAÇÃO Lei n. 10.257/2001 – de dezembro de 2004 - Institui o REPORTO; Decreto n. 6.582 de 26 de setembro de 2008 – Estabelece a relação de máquinas, equipamentos e bens objeto da suspensão de que trata o art. 13 da lei que instituiu o REPORTO; Instrução Normativa RFB n. 1.370, de 28 de junho de 2013 – Disciplina a aplicação do REPORTO.	FONTE RENAI http://www.investimentos.mdic.gov.br/public/arquivo/arq1488568615.pdf
	Depreciação acelerada, incentivação e desconto da contribuição para o PIS/Pasep e Cofins	O QUE É Pessoas jurídicas que usufruem do incentivo de redução de 75% do IPIPI têm direito à depreciação acelerada, incidência de bens adquiridos, para efeito de cálculo do imposto sobre a renda, e com o desconto dos créditos de contribuição para o PIS/PASEP e COFINS. Vigência até 31/12/2020.	QUEM BENEFICIA Pessoas jurídicas de direito privado, constituídas sob a forma de SPE, como também as concessionárias, permissonárias, autorizadas ou arrendatárias de serviços públicos classificados no setor de infraestrutura portuária.	LEGISLAÇÃO § 2º do art. 43 da Constituição Federal; Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001: altera a legislação do imposto sobre a renda no que se refere aos incentivos fiscais de isenção e de redução, define diretrizes para os incentivos fiscais de aplicação de recursos em projetos de desenvolvimento regional, para empresas instaladas nas regiões da área de atuação da SUDAM e SUDENE.	FONTE SUDAM http://www.sudam.gov.br/contenudo/menus/referencias/documentos/institucionais/arquivos/legislacao/incentivosfiscais/manual-completo-incentivos-fiscais.pdf
	Debêntures de Infraestrutura	O QUE É Títulos destinados ao financiamento de projetos voltados para a implantação, ampliação, manutenção, recuperação ou modernização, entre outros, do setor de logística e transporte, o qual está inserido o segmento portuário.	QUEM BENEFICIA Pessoas jurídicas de direito privado, constituídas sob a forma de SPE, como também as concessionárias, permissonárias, autorizadas ou arrendatárias de serviços públicos classificados no setor de infraestrutura portuária.	LEGISLAÇÃO Lei nº 12.431, de junho de 2011 Dispõe sobre a incidência do imposto sobre a renda nas operações nela especificadas; Decreto nº 7.603/2011 – Regulamenta a Lei nº 12.431, de junho de 2011, no que se refere à aplicação de projetos de investimento considerados prioritários na área de infraestrutura; Portaria SEP/PR nº 404/2015 – Estabelece novos requisitos para aprovação de projetos de investimentos, considerados como prioritários, na área de infraestrutura portuária, e os procedimentos de acompanhamento de sua execução; Decreto nº 7.603, de 9 de novembro de 2011, revoga a Portaria SEP nº 9, de 2 de fevereiro de 2012.	FONTE Ministério do Brasil http://www.portdebrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/incentivos-fiscais/debentures-de-infraestrutura
	Apoio a leilões e concessões públicas	O QUE É Condições de apoio financeiro do BNDES a leilões públicos e concessões de infraestrutura.	QUEM BENEFICIA Empresas e entes públicos vencedores dos Leilões Públicos de Infraestrutura.	LEGISLAÇÃO ---	FONTE Site do BNDES http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/leiloes-infraestrutura
	BNDES Finem - Infraestrutura Logística	O QUE É Financiamento a partir de R\$ 20 milhões para expansão e modernização da infraestrutura logística do país.	QUEM BENEFICIA Empresas privadas no País, entidades e órgãos públicos.	LEGISLAÇÃO ---	FONTE Site do BNDES http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-finem-infraestrutura-logistica
	BNDES Project Finance	O QUE É Financiamento a um projeto, suportado contratualmente pelo fluxo de caixa do mesmo e tendo como garantias seus ativos e recebíveis.	QUEM BENEFICIA Sociedade, pessoa jurídica ou entidade com o propósito específico de implementar o projeto financiado, de forma a segregar os fluxos de caixa, patrimônio e riscos do projeto.	LEGISLAÇÃO ---	FONTE Site do BNDES http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-project-finance

LEGENDA ● Incentivos fiscais ● Financiamento

Obs.: Incentivos fiscais fazem parte do conjunto de políticas econômicas que visam a facilitar o aporte de capitais em uma determinada área através da cobrança de menos impostos ou de sua não cobrança, visando ao aquecimento econômico do respectivo território principalmente com capitais endógenos (de fora). Aparece frequentemente na forma de isenção fiscal.

Figura 14 – Principais linhas de financiamento incentivos fiscais
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



APÊNDICES

APÊNDICE 1 – LEGISLAÇÃO REFERENTE A OUTORGAS PORTUÁRIAS

NORMAS REFERENTES A OUTORGAS PORTUÁRIAS

NORMA	ASSUNTO
Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016	Lei da PPI. Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	Nova Lei dos Portos. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC). Institui o RDC e dá outras providências.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Criação da ANTAQ. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Lei geral de concessões. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	Lei geral de licitações. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências
Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 20017	Qualificação de empreendimentos públicos federais de infraestrutura de transportes, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.
Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017	Altera o Decreto nº 8.033/2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
Decreto nº 8.916, de 25 de novembro de 2016	Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais de transportes para implantação de investimentos por meio de novas parcerias com o setor privado.
Decreto nº 8.874, de 11 de outubro de 2016	Regulamenta as condições para aprovação dos projetos de investimento considerados como prioritários na área de infraestrutura ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação, para efeito do disposto no art. 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, e revoga o Decreto nº 7.603, de 9 de novembro de 2011.
Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015	Procedimento de Manifestação de Interesse. Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública.

NORMAS REFERENTES A OUTORGAS PORTUÁRIAS

NORMA	ASSUNTO
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013	Regulamento da nova Lei dos Portos. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Portaria Interministerial nº 01, de 18 de abril de 2017	Procedimento para cessão de área pública da União destinada à implantação e à ampliação das instalações portuárias exploradas sob o regime de autorização.
Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015	Reequilíbrio econômico-financeiro contratual. Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 50, de 5 de março 2015	Transferência de controle societário, de titularidade e alteração de nome empresarial. Estabelece regras e procedimentos para transferência de controle societário ou de titularidade e para alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária.
Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014	Áreas não afetas às operações portuárias. Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetas às operações portuárias em Portos Organizados.
Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014	Prorrogação antecipada. Regulamenta o art. 57 da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014	Instrumentos de planejamento. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário – PNLP e respectivos Planos Mestres, PDZs e PGO.
Portaria SEP/PR nº 249, de 29 de novembro de 2013	Estabelecer os procedimentos para solicitação da transferência de titularidade da autorização, desde que preservadas as condições estabelecidas no contrato de adesão original, bem como, os procedimentos para o aumento da capacidade de movimentação ou de armazenagem da instalação portuária, desde que não haja expansão de área original.
Portaria SEP/PR nº 111, de 7 de agosto de 2013	Pré-qualificação dos operadores portuários. Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.
Portaria SEP/PR nº 110, de 2 de agosto de 2013	Instalação portuária fora da área do porto organizado. Disciplina as hipóteses de dispensa de emissão de nova autorização para instalações portuárias e estabelece os procedimentos para solicitação de alteração do tipo de carga ou ampliação da área da instalação portuária, localizada fora da área do porto organizado.
Resolução Normativa nº 13, de 10 de outubro de 2016	Estabelece procedimentos para o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário junto à ANTAQ, bem como estabelece as obrigações para a prestação de serviço adequado, quando aplicável, e definir as respectivas infrações administrativas.
Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016	Regulamento de instalações dentro do porto organizado. Aprova norma que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado.

NORMAS REFERENTES A OUTORGAS PORTUÁRIAS

NORMA	ASSUNTO
Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016	Regulamento de instalações dentro do porto organizado. Aprova norma que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado.
Resolução ANTAQ nº 3290, de 13 de fevereiro de 2014	Autorização de terminais privados. Aprova norma que dispõe sobre a autorização para a construção, exploração e ampliação de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014	Fiscalização dos serviços portuários. Aprova norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.
Resolução ANTAQ nº 3220, de 8 de janeiro de 2014	EVTEA e reequilíbrio econômico-financeiro contratual. Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.
Resolução do Conselho PPI, nº 10, de 07 de março de 2017	Opinar para qualificação no âmbito do PPI, diversos empreendimentos, dentre eles no setor portuário.

Quadro 1 – Normas referentes a outorgas portuárias
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)



APÊNDICE 2 – GLOSSÁRIO BÁSICO DE TERMOS PORTUÁRIOS

- » **Administração do porto organizado:** a autoridade portuária exercida diretamente pela União, por suas controladas, pela delegatária ou pela concessionária do porto organizado.
- » **Área do porto organizado:** é uma área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado.
- » **Áreas e instalações portuárias afetas às operações portuárias:** são áreas e instalações localizadas dentro da área do porto organizado destinadas à movimentação e armazenagem de mercadorias ou ao embarque e desembarque de passageiros.
- » **Áreas e instalações portuárias não afetas às operações portuárias:** são áreas e instalações localizadas dentro da área do porto organizado que, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto, não são diretamente destinadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros ou movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
- » **Arrendamento:** cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.
- » **Arrendatária:** pessoa jurídica que detém a titularidade do contrato de arrendamento.
- » **Autorização de uso:** delegação, pela administração do porto, de áreas e instalações portuárias não operacionais disponíveis, localizadas dentro da área do porto organizado, para utilização onerosa, a título precário, visando à realização de eventos de curta duração, de natureza recreativa, esportiva, cultural, religiosa ou educacional.
- » **Autorização:** outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão.
- » **Carga com mercado não consolidado:** mercadoria não movimentada regularmente no porto nos últimos 5 (cinco) anos, tendo demandado, em média, menos de uma atracação mensal no mesmo período.
- » **Cessão de uso onerosa de área não operacional:** cessão onerosa de áreas portuárias não operacionais localizadas dentro do porto organizado, mediante prévio procedimento licitatório, observado o disposto no respectivo plano de desenvolvimento e zoneamento do porto.
- » **Cessão de uso não onerosa:** cessão gratuita de áreas portuárias localizadas dentro do porto organizado, a entidades da administração pública e seus órgãos, com vistas ao exercício de suas competências vinculadas às atividades portuárias.
- » **Concessão:** cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado.
- » **Contrato de passagem:** acesso em área do porto organizado, arrendada ou sob gestão da administração do porto, pactuado mediante instrumento contratual oneroso junto ao interessado em desenvolver a atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
- » **Delegação:** transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para municípios ou estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.
- » **Empresa de navegação:** pessoa jurídica cujo objeto social inclui a prestação de serviço de transporte aquaviário de mercadorias e/ou pessoas, autorizada a operar pelo órgão competente.
- » **Estação de Transbordo de Cargas (ETC):** instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.
- » **Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA):** estudo elaborado nos termos estabelecidos em norma da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- » **Fluxo de Caixa Marginal:** fluxo de caixa projetado em razão do fato gerador de desequilíbrio econômico-financeiro contratual, considerando os fluxos dos dispêndios e receitas marginais.
- » **Instalação portuária:** instalação localizada dentro da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
- » **Instalação Portuária de Turismo (IPTur):** instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo.
- » **Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4):** instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior.
- » **Instalação portuária:** instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
- » **Landlord Port:** modelo de gestão em que há uma divisão quanto aos investimentos, sendo de responsabilidade do Estado a administração do porto, o planejamento com foco na otimização das áreas cedidas e o investimento em infraestrutura portuária, fica a cargo da iniciativa privada as atividades de operação e os investimentos nos equipamentos (superestrutura) utilizados nas operações de transbordo de carga.
- » **Operação portuária:** movimentação e armazenagem de mercadorias e/ou embarque e desembarque de passageiros, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.
- » **Operador portuário:** pessoa jurídica pré-qualificada pela administração do porto para execução de operação portuária na área do porto organizado, segundo as normas, critérios e procedimentos estabelecidos pelo poder concedente.
- » **Passagem:** acesso em área do porto organizado, arrendada ou sob gestão da administração do porto, pactuado mediante instrumento contratual oneroso junto ao interessado em desenvolver atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

- » **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ):** instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e respectivo Plano Mestre.
- » **Plano de Investimentos:** descrição simplificada dos investimentos mínimos pretendidos, da capacidade e do desempenho esperados, elaborado em conformidade com as políticas e as diretrizes públicas, o planejamento do setor portuário e a vocação da área arrendada.
- » **Plano Mestre:** instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), que visa direcionar as ações, as melhorias e os investimentos de curto, médio e longo prazos no porto e em seus acessos.
- » **Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP):** instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa identificar vocações dos diversos portos, conforme o conjunto de suas respectivas áreas de influência, definindo cenários de curto, médio e longo prazo com alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação de recursos a partir da priorização de investimentos, evitando a superposição de esforços e considerando as disposições do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit).
- » **Poder concedente:** União, representada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).
- » **Porto organizado:** bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.
- » **Preço:** valor livremente negociado entre as partes, devido pelos usuários à arrendatária ou aos operadores portuários como contrapartida aos serviços prestados.
- » **Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI):** tem a finalidade de subsidiar a administração pública na estruturação de empreendimentos objeto de concessão ou permissão de serviços públicos, de parceria público-privada, de arrendamento de bens públicos ou de concessão de direito real de uso, facultada à administração pública, para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado.
- » **Prorrogação antecipada:** prorrogação do instrumento contratual que ocorrer previamente ao último quinquênio de vigência do contrato.
- » **Relatório de desequilíbrio contratual:** relatório técnico discriminando o(s) fato(s) gerador(es) de desequilíbrio contratual e apresentando, quando couber, justificativa da compatibilidade do pedido com o interesse público, inclusive considerando seus efeitos nas demais áreas do porto organizado.
- » **Serviço adequado:** serviço afeto à operação portuária que satisfaz as condições de regularidade, pontualidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e preços, e atende aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e aos prazos para o alcance de determinados níveis de serviço, conforme dispuser o contrato e a regulamentação vigentes.
- » **Tarifa portuária:** valor devido à administração do porto organizado relativo à utilização das instalações portuárias ou da infraestrutura portuária, ou à contratação de serviços de sua competência na área do porto organizado.
- » **Tarifa de serviço:** valor devido pelo usuário à arrendatária como contrapartida aos serviços prestados, que tenha sido fixado e regulado nos termos do contrato de arrendamento.
- » **Terminal de Uso Privado (TUP):** instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado.
- » **Transição:** interregno contratual da exploração de área ou instalação portuária que esteja relacionada pelo poder concedente como passível de arrendamento, por motivo de rescisão, anulação, esgotamento do prazo contratual ou qualquer outra forma de encerramento de instrumento jurídico, ou risco à continuidade da prestação de serviço portuário de interesse público, até a conclusão dos procedimentos licitatórios das respectivas áreas ou instalações.
- » **Unificação contratual:** procedimento por meio do qual se escolhe um dentre os contratos a serem unificados, ao qual aglutinam-se os demais contratos, seguido da necessária recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato remanescente, conforme metodologia definida em normativo próprio editado pela ANTAQ.
- » **Uso temporário:** utilização de áreas e instalações portuárias operacionais sob gestão da administração portuária, contidas na poligonal do porto organizado, pelo interessado na movimentação e armazenagem de cargas com mercado não consolidado no porto, ou por detentor de contrato de prestação de serviços destinados às plataformas offshore, mediante o pagamento das tarifas portuárias pertinentes.
- » **Usuários:** importadores, exportadores, consignatários, empresas de navegação e outros demandantes de serviços prestados no porto organizado.
- » **Valor do contrato:** valor correspondente ao montante estimado de receitas a serem obtidas pelo titular do contrato para explorar as atividades durante o prazo de vigência do contrato.
- » **Valor do arrendamento:** valor apurado mensalmente como devido pela arrendatária à administração do porto como contrapartida pela exploração econômica de áreas, instalações e equipamentos arrendados, na forma prevista no respectivo contrato de arrendamento.
- » **Valor Presente Líquido:** somatório dos valores presentes dos fluxos estimados anualmente, calculados a partir da Taxa de Desconto.
- » **Viabilidade locacional:** a possibilidade de implantação física de duas ou mais instalações portuárias na mesma região geográfica que não gere impedimento operacional a qualquer uma delas.
- » **Prorrogação antecipada:** Possibilidade, a critério do poder concedente, de antecipar a prorrogação de contrato de arrendamento firmado sob a vigência da Lei nº 8.630/1993 e que tenha previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, mediante a realização de investimentos imediatos pela arrendatária.

APÊNDICE 3 – CLUSTERS PORTUÁRIOS

Com a finalidade de calcular a projeção de cargas e facilitar o planejamento no que se refere aos fluxos logísticos, as instalações foram agrupadas em clusters de acordo com suas localizações geográficas, incluindo portos públicos e TUPs, conforme figura 15.

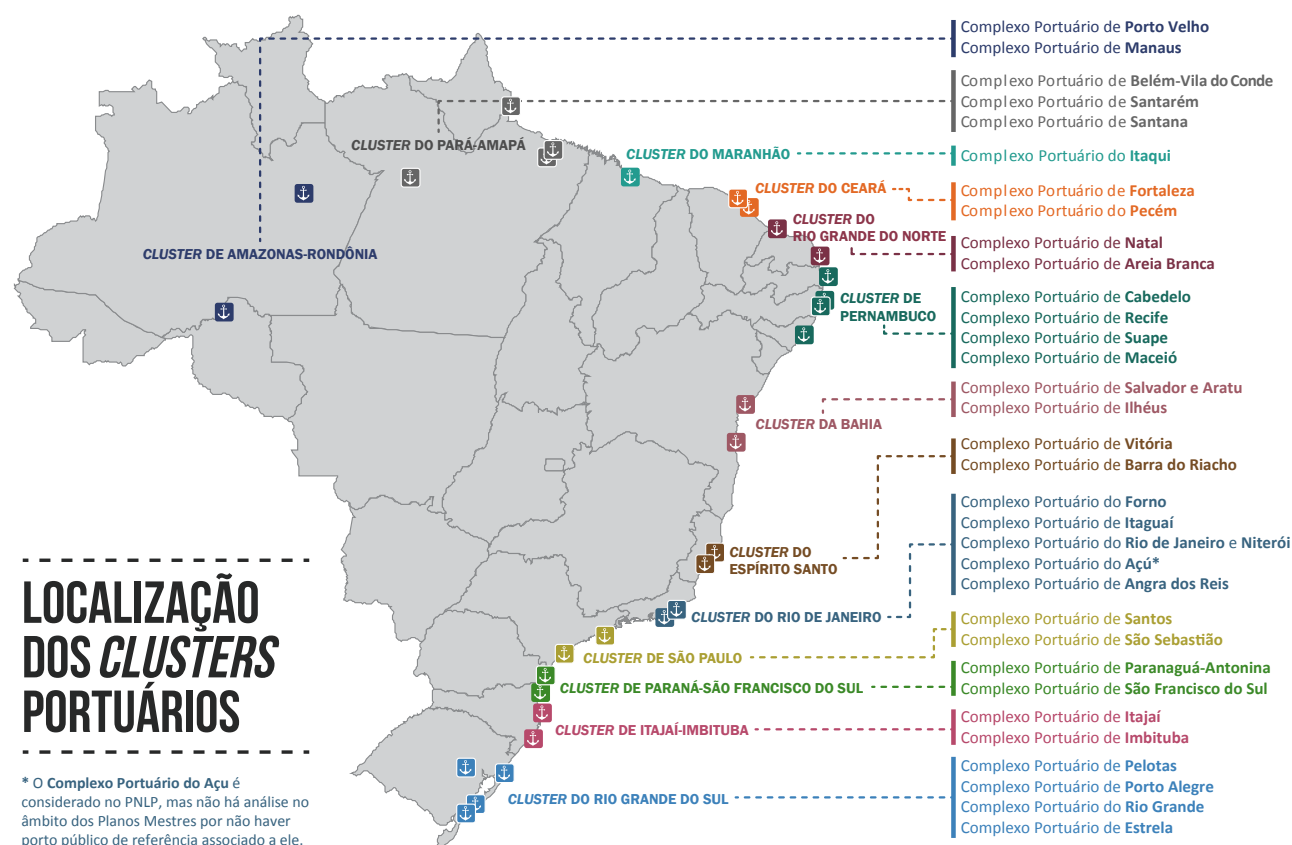


Figura 15 – Clusters portuários: portos públicos e TUPs
Elaboração: LabTrans/UFSC (2016)



Tendo em vista as semelhanças de custos logísticos dos portos e suas proximidades geográficas, foram definidos os seguintes clusters, conforme tabela 3.

CLUSTER PORTUÁRIO	COMPLEXO PORTUÁRIO INSERIDO
Pernambuco	Complexo Portuário do Pecém
	Complexo Portuário de Fortaleza
Espírito Santo	Complexo Portuário de Vitória
	Complexo Portuário de Barra do Riacho
Itajaí-Imbituba	Complexo Portuário de Itajaí
	Complexo Portuário de Imbituba
Pernambuco	Complexo Portuário de Suape
	Complexo Portuário de Recife
	Complexo Portuário de Maceió
	Complexo Portuário de Cabedelo
Rio de Janeiro	Complexo Portuário de Angra dos Reis
	Complexo Portuário de Itaguaí
	Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói
	Complexo Portuário do Açú
Rio Grande do Norte	Complexo Portuário do Forno
	Complexo Portuário de Natal
	Complexo Portuário de Areia Branca
Rio Grande do Sul	Complexo Portuário de Estrela
	Complexo Portuário de Pelotas
	Complexo Portuário de Porto Alegre
	Complexo Portuário do Rio Grande
São Paulo	Complexo Portuário de São Sebastião
	Complexo Portuário de Santos
Amazonas-Rondônia	Complexo Portuário de Porto Velho Manaus
	Complexo Portuário de Manaus
Bahia	Complexo Portuário de Salvador e Aratu
	Complexo Portuário de Ilhéus
Maranhão	Complexo Portuário do Itaqui
Pará-Amapá	Complexo Portuário de Belém-Vila do Conde
	Complexo Portuário de Santarém
	Complexo Portuário de Santana
Paraná-São Francisco do Sul	Complexo Portuário de São Francisco do Sul
	Complexo Portuário de Paranaguá-Antonina

Tabela 2 – Definição de *clusters*
Elaboração: LabTrans/UFSC (2016)

APÊNDICE 4 – NATUREZA DE CARGA

Para facilitar a interpretação dos resultados, os 38 grupos de produtos analisados foram agrupados em seis naturezas de carga. Cabe salientar que alguns produtos podem ser movimentados por mais de uma natureza de carga, dependendo da forma como são transportados pelo modal marítimo. Como exemplo, tem-se o caso do açúcar, que é movimentado como granel sólido

vegetal quando transportado a granel, carga geral quando transportado ensacado (em navio do tipo break bulk) e ainda pode ser movimentado em contêineres, participando assim de três naturezas de cargas distintas.

A Figura 14 mostra a divisão dos produtos entre as naturezas de cargas classificadas.

GRANEL SÓLIDO VEGETAL

- Açúcar
- Farelo de soja e outras farinhas
- Grão de soja
- Madeiras e móveis
- Milho
- Outros cereais
- Produtos alimentícios
- Trigo

GRANEL SÓLIDO MINERAL

- Adubos e fertilizantes
- Alumina e bauxita
- Carvão mineral
- Ferro-gusa
- Minério de ferro
- Minério, metais e pedras
- Produtos da indústria química
- Sal

GRANEL LÍQUIDO: COMBUSTÍVEIS E QUÍMICOS

- Álcool
- Derivados de petróleo
- Minério, metais e pedras
- Petróleo
- Produtos da indústria química

CARGA GERAL

- Açúcar
- Animais e plantas
- Autopeças
- Celulose
- Madeiras e móveis
- Máquinas e equipamentos
- Minério, metais e pedras
- Papel
- Produtos da indústria química
- Produtos siderúrgicos
- Veículos e semelhantes

GRANEL LÍQUIDO: ORIGEM VEGETAL

- Óleo de soja
- Produtos alimentícios
- Sucos

CONTÊINERES

- Açúcar
- Adubos e fertilizantes
- Álcool
- Alumina e bauxita
- Animais e plantas
- Autopeças
- Café, chá, mate e especiarias
- Carne bovina
- Carne de frango
- Carne suína
- Celulose
- Demais carnes
- Farelo de soja e outras farinhas
- Ferro-gusa
- Fumos e cigarros
- Grão de soja
- Instrumentos de ótica, relógios e outros
- Madeiras e móveis
- Máquinas e equipamentos
- Materiais elétricos e eletrônicos
- Milho
- Minério, metais e pedras
- Óleo de soja
- Outros cereais
- Papel
- Produtos alimentícios
- Produtos da indústria química
- Produtos e pisos cerâmicos
- Produtos siderúrgicos
- Sal
- Sucos
- Têxteis e calçados
- Veículos e semelhantes

Figura 14 – Agrupamento dos produtos por natureza de carga
Elaboração: LabTrans/UFSC (2016)

APÊNDICE 5 – FICHA DESCRITIVA DE CADA AUTORIDADE PORTUÁRIA

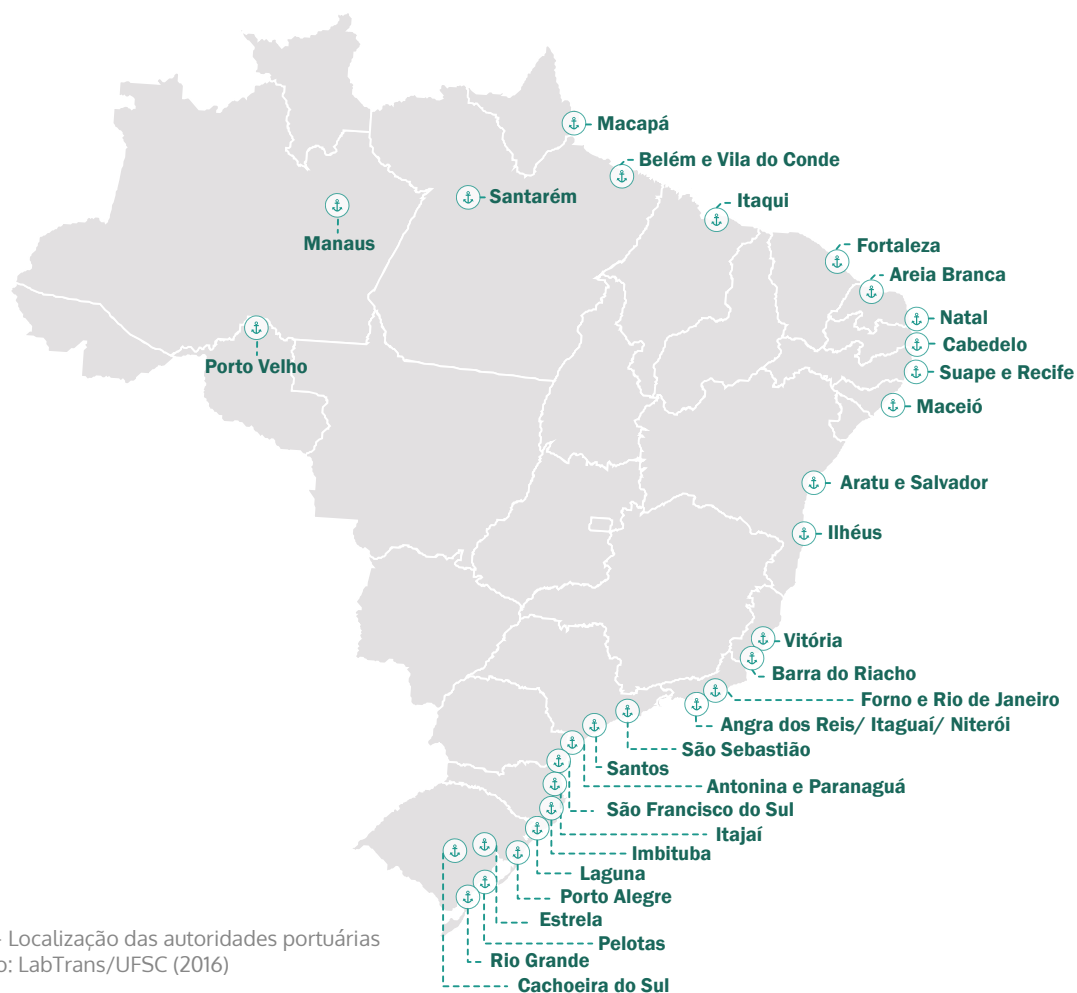


Figura 16 – Localização das autoridades portuárias
Elaboração: LabTrans/UFSC (2016)

Porto de Manaus

Porto Marítimo

Localização

Margem esquerda do Rio Negro, a 13 km da confluência com o Rio Solimões.
Endereço: Rua Taqueirinha, 25, Centro, Manaus (AM) – 69005-420.

Contato

Telefones: (92) 2123-4350 / (92) 3621-4300 / (92) 3621-4301
Página web: <<http://www.portodemanaus.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH) do estado do Amazonas, empresa pública de capital fechado. A autarquia estadual gere o Porto de Manaus.

Principais acessos

Acesso marítimo: Porto administrado pela SNPH do estado do Amazonas, empresa pública de capital fechado. A autarquia estadual gere o Porto de Manaus.
O acesso se faz pelo Rio Negro, afluente da margem esquerda do Rio Amazonas. Na região de Cabocá, a profundidade limita-se a 11 m.
Acesso fluvial: por meio do Rio Negro, afluente da margem esquerda do Rio Amazonas.
Acesso rodoviário: por meio da Rodovia AM-010 e das rodovias BR-174 e BR-319, as quais ligam, respectivamente, o Porto aos estados de Roraima e de Rondônia.
Acesso ferroviário: por meio do ramal da Concessionária Transnordestina Logística.

Porto de Porto Velho

Porto Fluvial Delegado

Localização

Margem direita do Rio Madeira, na cidade de Porto Velho (RO), distando cerca de 80 km a montante da foz do Rio Jamari.

Endereço: Terminal dos Milagres, 400, Bairro Balsa, Porto Velho (RO) – 76801-370.

Contato

Telefones: (69) 3229-3904 /
(69) 3229-2134

Página web: <<http://www.rondonia.ro.gov.br/soph>>.

Regime de exploração

O Porto de Porto Velho é administrado pela SOPH,

constituída sob a forma de empresa pública com personalidade jurídica de direito privado e de capital fechado, sendo regida pelo seu Estatuto Social e pela legislação aplicável.

Principais acessos

Acesso fluvial: o acesso aquaviário ao Porto de Porto Velho é realizado pelo Rio Madeira, onde está localizado. Não há um canal de acesso.

Acesso rodoviário: o Porto de Porto Velho conecta-se com sua hinterlândia através de duas rodovias principais a BR-364 e a BR-319, que se interligam.

Porto do Santarém

Porto Marítimo

Localização

Margem direita do Rio Tapajós, próximo à confluência com o Rio Amazonas, na cidade de Santarém, no Pará.

Endereço: Avenida Cuiabá, s/n. Santarém (PA). CEP: 68040-400.

Contato

Telefone: (93) 3512-8500 / (93) 3512-8501
Página Web: <http://www.cdp.com.br/>

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado do Pará (CDP), uma sociedade de economia mista.

Principais Acessos

Acesso Marítimo: o acesso ao Porto de Santarém, Canal do Curuá Grande, tem a largura média de 1,8 km e profundidade limitada pela Barra Norte do Rio Amazonas, que possui 11,50 m. O cruzamento de navios só é permitido entre a Ilha Jacitara e a foz do Rio Cuminá

Acesso Fluvial: pelo Rio Tapajós.

Acesso Rodoviário: por meio da BR-163 (de Cuiabá a Santarém); na área urbana, pela avenida Cuiabá; e pela BR-230 (Transamazônica).

Porto de Macapá (Santana)

Porto Marítimo Delegado

Localização

Margem esquerda do Rio Amazonas, no Canal de Santana, em frente à ilha de mesmo nome, no estado do Amapá.

Endereço: Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Santana (AP), Novo Horizonte – 68925-000.

Contato

Telefones: (96) 3314-1200 /
(96) 3314-1205

Página web:

<<http://www.docasdesantana.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas de Santana (CDSA), empresa pública de capital fechado, conforme Convênio de

Delegação firmado entre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e a Prefeitura de Santana.

Principais acessos

Acesso marítimo: Para o ingresso no Porto, é utilizado o Canal Natural de Santana, braço norte do Rio Amazonas, com extensão de 6 km, largura limitante de 600 m e profundidade mínima de 11 m. Pode ser utilizado também o Rio Jari, um dos principais afluentes do Amazonas.

Acesso fluvial: pelo Rio Amazonas e seus afluentes.

Acesso rodoviário: por meio da Rodovia AP-010, a qual liga as cidades de Macapá e Mazagão; por meio da BR-210 (Perimetral Norte), que tem entroncamento com a BR-156 próximo a Macapá; e, na área urbana, pela Rua Filinto Müller, que alcança as instalações portuárias.

Porto de Belém

Porto Marítimo

Localização

Margem direita da Baía de Guajará, formada pelos rios Moju, Guamá, Acará e Pará, a cerca de 120 km do Oceano Atlântico.

Endereço: Av. Marechal Hermes, Praça Pedro Teixeira, Belém (PA) – 66010-000.

Contato

Telefones: (91) 3182-9088 /

(91) 3216-2129 / (91) 3216-2037 / (91) 3216-2130

Página web: <<http://www.cdp.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado do Pará (CDP), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o principal acesso situa-se entre a Ilha do Fortim e a Barra, pelo Canal Oriental, com largura entre 90 m e 180 m, comprimento de 6 km e profundidade entre 7 m e 9 m.

Acesso fluvial: por meio do Canal Oriental da Baía de Guajará.

Acesso rodoviário: por meio da BR-010 e da BR-316, cujos traçados coincidem ao alcançarem Belém.

Porto de Vila de Conde

Porto Marítimo

Localização

Localizado no município de Barcarena, no estado do Pará, à margem direita do Rio Pará.

Endereço: Rodovia PA-483, s/n, Bairro Vila do Conde, Barcarena (PA) – 68448-000.

Contato

Telefones: (91) 3754-1343 /

(91) 3754-1176

Página web: <<http://www.cdp.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela CDP, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o principal canal de acesso é denominado Espardame (Canal Continental-leste), que é o mesmo utilizado pelo Porto de Belém. Possui extensão total de 170 km e profundidades entre 10 m e 12,2 m.

Acesso fluvial: pelo Rio Pará, localizado na Baía de Guajará.

Acesso rodoviário: por meio da PA-483 e da PA-151. O acesso também pode ser realizado por meio rodofluvial, em que os trechos via aquática são percorridos em duas balsas.

Porto de Itaqui

Porto Marítimo Delegado

Localização

Baía de São Marcos, no município de São Luís (MA)

Endereço: Avenida dos Portugueses, s/n, Itaqui, São Luís (MA) – 65085-370.

Contato

Telefone: (98) 3216-6000

Página web: <<http://www.emap.ma.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), empresa pública de capital fechado criada pelo Governo do Maranhão por meio do convênio celebrado entre o Estado do Maranhão e a União.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem 88,5 km de extensão na direção sul-sudoeste, possui largura mínima de 500 m e profundidade limitante de 23 m.

Acesso fluvial: por meio dos rios Mearim, Pindaré, dos Cachorros e Grajaú, limitados por pequenas profundidades.

Acesso rodoviário: por meio da BR-135, que possui entroncamento com a BR-222 a 95 km de Itaqui.

Acesso ferroviário: pelo Ramal Piçarra–Itaqui, com 17 km de extensão, ligado à Linha Tronco São Luís–Parnaíba, da Concessionária Transnordestina Logística. O acesso também ocorre pela Estrada de Ferro Carajás (EFC).

Porto de Fortaleza

Porto Marítimo

Localização

Enseada de Mucuripe, na cidade de Fortaleza.

Endereço: Praça Amigos da Marinha, s/n, Mucuripe, Fortaleza (CE) – 60182-640.

Contato

Telefone: (85) 3266-8800

Página web: <<http://www.docasdoceara.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado do Ceará (CDC), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso é de via única e possui, aproximadamente, 1,2 km de comprimento. Sua largura varia de 80 m a 100 m, e sua profundidade varia entre 11 m e 14 m.

Acesso rodoviário: por meio da CE-060, da CE-065, da BR-020, da BR-116 e da BR-222.

Acesso ferroviário: por meio do ramal da Concessionária Transnordestina Logística.

Porto de Areia Branca

Porto Marítimo

Localização

Estrutura artificial fincada em mar aberto, a qual está localizada a 26 km a nordeste da cidade de Areia Branca (RN), e cerca de 14 km distante da costa.

Endereço: Terminal Salineiro de Areia Branca, Cais Tertuliano Fernandes, 81, Areia Branca (RN) – 59655-000.

Contato

Telefone: (84) 4005-5311

Página web: <<http://www.codern.com.br/portareiabranca.php>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado do Rio Grande do Norte (CODERN), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso é de via dupla, com largura limitante de 500 m, profundidade mínima de 12 m e extensão de cerca de 5,5 km.

Acesso rodoviário: por meio da RJ-155, que se conecta à BR-101 e à BR-494 a 7 km do Porto.

Acesso ferroviário: por meio do Ramal Barra Mansa (Angra dos Reis), operado pela FCA, ligando o Porto à região centro-sul do estado do Rio de Janeiro, e desta última a Minas Gerais, a Goiás e à Bahia.

Porto de Natal

Porto Marítimo

Localização

Margem direita do Rio Potengi, a uma distância de 3 km de sua foz.

Endereço: Avenida Engenheiro Hildebrando de Góis, 220, Ribeira, Natal (RN) – 59010-700.

Contato

Telefone: (84) 4005-5311

Página web: <<http://www.codern.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela CODERN, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: denominado Rio Potengi, o canal inicia na barra, com extensão de 3 km, largura limitante de 100 m e profundidade mínima de 12,5 m. O canal é de via única.

Acesso rodoviário: por meio da BR-101 e da BR-226, ambas convergindo com a BR-304, próximo a Natal e à BR-406.

Acesso ferroviário: pela Concessionária Transnordestina Logística, através do Ramal Ferroviário Macau.

Porto de Cabedelo

Porto Marítimo Delegado

Localização

Margem direita do estuário do Rio Paraíba do Norte, em frente à Ilha da Restinga, na cidade de Cabedelo (PB).

Endereço: Rua Presidente João Pessoa, s/n, Centro, Cabedelo (PB) – 58310-000.

Contato

Telefone: (83) 3250-3000

Página web: <<http://www.portodecabedelo.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), sociedade de economia mista criada pelo Governo do

Estado da Paraíba por meio do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso é de via dupla, com largura limitante de 500 m, profundidade mínima de 12 m e extensão de cerca de 5,5 km.

Acesso rodoviário: por meio da

RJ-155, que se conecta à BR-101 e à BR-494 a 7 km do Porto.

Acesso ferroviário: por meio do Ramal Barra Mansa (Angra dos Reis), operado pela FCA, ligando o Porto à região centro-sul do estado do Rio de Janeiro, e desta última a Minas Gerais, a Goiás e à Bahia.

Porto de Recife

Porto Marítimo Delegado

Localização

Localiza-se na parte Leste da cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, na confluência e às margens dos rios Capibaribe e Beberibe, no local onde desaguam no Oceano Atlântico.

Endereço: Praça Comunidade Luso Brasileira, 7, Bairro do Recife, Recife (PE) – 50030-280.

Contato

Telefone: (81) 3183-1900

Página web: <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Porto do Recife S.A., sociedade de

economia mista criada pelo Governo do Estado de Pernambuco no ano de 1999 por meio do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: existem dois canais de acesso: o

Canal Sul com 3,4 km de extensão, 260 m de largura e profundidade de 11 m; e o Canal Norte, que possui 1 km de extensão, profundidade de 6,5 m, não é balizado e atende apenas pequenas embarcações.

Acesso rodoviário: por meio da BR-232, a qual faz conexão com o interior do estado; e da BR-101, a qual liga os demais estados ao norte e ao sul de Pernambuco.

Acesso ferroviário: Malha Ferroviária da Transnordestina Logística.

Porto de Suape

Porto Marítimo Delegado

Localização

Litoral sul do estado de Pernambuco, próximo à foz dos rios Tatuoca e Massangana, entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe.

Endereço: Km 10, Rodovia PE-60, Engenho Massangana, Ipojuca (PE) – 55590-972.

Contato

Telefones: (81) 3527-5000 /

(81) 3527-5066

Página web: <<http://www.suape.pe.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Suape Complexo Industrial

Portuário, empresa pública de capital fechado criada pelo Governo do Estado de Pernambuco, através de autorização do Governo Federal.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso ao Porto Externo tem 5 km de extensão, 300 m de largura e profundidade mínima de 16,5 m. O acesso ao Porto Interno é realizado por uma abertura nos arrecifes, com 300 m de largura.

Acesso rodoviário: por meio da PE-060, que converge com a BR-101 no município de Cabo (PE); e pela AL-101, na divisa dos estados de PE e AL.

Acesso ferroviário: pelo ramal da Concessionária Transnordestina Logística.

Porto de Maceió

Porto Marítimo

Localização

Entre as praias de Pajuçara e Jaraguá.

Endereço: Rua Sá e Albuquerque, s/n, Jaraguá, Maceió (AL) – 57025-180.

Contato

Telefone: (82) 2121-2500

Página web: <<http://www.portodemaceio.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela CODERN, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso possui extensão de 520 m, largura limitante de 180 m e profundidade mínima de 10,5 m, operando em via única.

Acesso rodoviário: por meio da BR-104 e da BR-316, as quais dão acesso à BR-101; e pela AL-101, localizada na faixa litorânea.

Acesso ferroviário: por meio da Linha Lourenço Albuquerque–Jaraguá, de bitola métrica (1,00 m), pertencente à Concessionária Transnordestina Logística (acesso atualmente desativado).

Porto de Salvador

Porto Marítimo

Localização

Baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador (BA), entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a ponta de Santo Antônio, ao sul.

Endereço: Avenida da França, 1551 – Estação Marítima/Comércio. Salvador (BA). CEP: 40010-000.

Contato

Telefone: (71) 3320-1268

Página Web: <http://www.codeba.com.br/>

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), uma sociedade de economia mista.

Principais Acessos

Acesso Marítimo: possui dois canais de acesso, sendo o Canal de Dentro, com profundidade mínima de 8 m, localizado ao lado da cidade; e o Canal de Fora, com profundidade que varia entre 13 e 55 metros, situado ao lado da Ilha de Itaparica. Os canais permitem o tráfego dos navios em via dupla.

Acesso Rodoviário: por meio da BR-324, que tem pista dupla de Salvador à Feira de Santana e que conecta as BR-101, BR-110 e BR-116.

Acesso Ferroviário: por meio da Malha Centro-Leste e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Porto de Aratu

Porto Marítimo

Localização

Baía de Todos os Santos, na Enseada do Caboto, próximo à entrada do Canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha da Maré.

Endereço: Via Matoin, s/n, Baía de Aratu, Candeias (BA) – 43800-000.

Contato

Telefone: (71) 3602-5711

Página web: <<http://www.codeba.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem extensão aproximada de 18 km, largura de 180 m e profundidade de 18 m. Permite cruzamento e navegação noturnos.

Acesso rodoviário: por meio da BR-324, que tem entroncamentos com a BR-101, a BR-110 e a BR-116.

Acesso ferroviário: por meio da Malha Centro-Leste e da FCA.

Porto de Ilhéus

Porto Marítimo

Localização

Ponta do Malhado, na cidade de Ilhéus, no litoral sul do estado da Bahia.

Endereço: Rua Rotary, s/n, Cidade Nova, Ilhéus – 45650-000.

Contato

Telefone: (73) 3231-3318

Página web: <<http://www.codeba.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem 1 km de extensão, largura de 200 m e profundidade de 10 m. A via dupla permite a navegação simultânea de dois navios.

Acesso rodoviário: por meio da BA-262 – a qual converge com a BR-101 a 47 km do Porto –, da BA-415 e da BR-415, que interceptam a BR-101 em Itabuna (BA).

Porto Barra do Riacho

Porto Marítimo

Localização

O Portocel está situado em Barra do Riacho, município de Aracruz, litoral norte do estado do Espírito Santo, a 30 milhas náuticas (70 km) ao norte do Porto de Vitória, ao qual está jurisdicionado.

Contato

Telefones: (27) 3132-7360 /

(27) 3132-7303

Página web: <<http://www.portocel.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (CODESA), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso possui 153 m de largura e 1.010 m de extensão, medidos entre o início da área sinalizada e a abertura dos molhes. A profundidade do canal varia entre 13,5 m e 12 m.

Acesso rodoviário: por um desvio de 1,8 km na Rodovia ES-010, interligado os sistemas municipal e federal do Espírito Santo.

Acesso ferroviário: a ligação ferroviária com o terminal é realizada por um ramal com cerca de 46 km próximo a João Neiva. Nesta, o ramal faz a conexão com a ferrovia que liga Vitória a Itabira (MG) na altura do Km 75 da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), parte do sistema ferroviário da Vale. As manobras principais de triagem das composições são feitas na ferrovia localizada a cerca de 2 km do terminal.

Porto de Vitória

Porto Marítimo

Localização

Distribuído em ambos os lados da Baía de Vitória, ocupando parte da cidade de Vitória e do município de Vila Velha.

Endereço: Avenida Getúlio Vargas, 556, Centro, Vitória (ES) – 29010-040.

Contato

Telefones: (27) 3132-7314 /

(27) 3132-7360

Página web: <<http://www.portodevitoria.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Codesa, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: a entrada no Porto pela barra apresenta uma largura de 250 m e profundidade de 19 m. O canal é de única via.

Acesso rodoviário: por meio da ES-080 e da BR-262, que ligam Belo Horizonte a Vitória, assim como da BR-101.

Acesso ferroviário: pelas malhas Centro-Leste e Estrada de Ferro Vitória Minas, correspondentes à FCA e à VALE S.A., respectivamente.

Porto de Forno

Porto Marítimo Delegado

Localização

Extremidade norte da Praia dos Anjos, junto ao Morro da Fortaleza, no município de Arraial do Cabo (RJ).

Endereço: Rua Santa Cruz, 100, Praia dos Anjos, Arraial do Cabo (RJ) – 28930-000.

Contato

Telefone: (22) 2622-1185

Página web: <<http://www.portodoforno.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Municipal de Administração Portuária (Comap), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem profundidade de 12 m, largura de 70 m e extensão de 1,6 m.

Acesso rodoviário: por meio da RJ-25, da RJ-140 e da BR-120, as quais se conectam à RJ-106, localizada em São Pedro da Aldeia, e à Rodovia BR-101.

Porto de Niterói

Porto Marítimo

Localização

Costa leste da Baía de Guanabara, na Enseada de São Lourenço na cidade de Niterói (RJ), em frente às ilhas do Caju e Conceição.

Endereço: Avenida Feliciano Sodré, 215, Centro, Niterói (RJ) – 24012-030.

Contato

Telefones: (21) 3604-5975 /

(21) 3604-5970

Página web: <<http://www.portosrio.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela CDRJ, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: entrada da Baía de Guanabara. Canal de acesso natural de 300 m de largura, com profundidade de 17 m, estendendo-se por 1.400 m, com largura de 70 m, e em seguida ao Sul da Ilha do Caju.

Acesso rodoviário: situado no centro da cidade de Niterói, e seu acesso é realizado pela Av. Feliciano Sodré, 215, que tem conexões com a BR-101 e ligações com a Ponte Rio-Niterói.

Acesso ferroviário: por meio da FCA, da Malha Centro-Leste, da antiga Superintendência Regional Campos, a qual alcança Niterói por uma das linhas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

Porto do Rio de Janeiro

Porto Marítimo

Localização

Costa oeste da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro (RJ)

Endereço: Avenida Rodrigues Alves, 20, Praça Mauá, Rio de Janeiro (RJ), – 20081-250.

Contato

Telefones: (21) 2233-2375 /

(21) 2233-2416

Página web: <<http://www.portosrio.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela CDRJ, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem 18,5 km de extensão, 150 m de largura mínima e profundidades de 12,6 m (até o terminal de contêiner) e 10,2 m (até o Cais da Gamboa). Dessa extensão, 11,1 km conduzem até os fundeadouros, e os outros 7,4 km, na direção norte, vão até o Terminal Almirante Tamandaré.

Acesso rodoviário: por meio da BR-040, da BR-101, da BR-116, da RJ-071 e da RJ-083.

Acesso ferroviário: pela Malha Sudeste e pela Ferrovia MRS Logística S.A.

Porto de Itaguaí

Porto Marítimo

Localização

Costa norte da Baía de Sepetiba, no município de Itaguaí, estado do Rio de Janeiro, a sudeste da Ilha da Madeira.

Endereço: Estrada Prefeito Wilson Pedro Francisco, s/n, Itaguaí (RJ) – 23825-410.

Contato

Telefone: (21) 3781-1940

Página web: <<http://www.portosrio.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela CDRJ, sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso inicia na Ponta dos Castelhanos, na Ilha Grande, em frente à Ponta do Arpoador, na Restinga da Marambaia, com, aproximadamente, 22 milhas. A profundidade média é de 22 m, e a largura varia entre 200 m e 300 m. O canal é de via única.

Acesso rodoviário: por meio da estrada com extensão de 8 km que conecta o Porto à BR-101.

Acesso ferroviário: pela Malha Sudeste e pela MRS Logística S.A.

Porto Angra dos Reis

Porto Marítimo

Localização

Baía da Ilha Grande, no litoral sul do estado do Rio de Janeiro.

Endereço: Avenida dos Reis Magos, s/n, Angra dos Reis (RJ) – 23900-000.

Contato

Telefones: (24) 3365-7422 /

(24) 3365-7822

Página web: <<http://www.portosrio.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto marítimo, administrado pela Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro (CDRJ), sociedade de economia mista.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso é de via dupla, com largura limitante de 500 m, profundidade mínima de 12 m e extensão de cerca de 5,5 km.

Acesso rodoviário: por meio da

RJ-155, que se conecta à BR-101 e à BR-494 a 7 km do Porto.

Acesso ferroviário: por meio do Ramal Barra Mansa (Angra dos Reis), operado pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), ligando o Porto à região centro-sul do estado do Rio de Janeiro, e desta última a Minas Gerais, a Goiás e à Bahia.

Porto do São Sebastião

Porto Marítimo Delegado

Localização

Em frente à Ilha de São Sebastião (Ilhabela), no litoral norte do estado de São Paulo.

Endereço: Avenida Dr. Altino Arantes, 410, Centro, São Sebastião (SP) – 11600-000.

Contato

Telefone: (12) 3892-1899

Página web: <<http://www.portodesaosebastiao.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), sociedade de economia mista criada mediante Convênio de Delegação firmado entre a União e o Governo do Estado de São Paulo.

Principais acessos

Acesso marítimo: oferece duas barras de entrada demarcadas pelos faróis: a da Ponta das Canas ao Norte e da Ponta da Sela, no Sudoeste da Ilha de São Sebastião.

A primeira com largura de 550 m e profundidade de 18 m; a segunda, Barra Sul, com largura de 300 m e profundidade de 25 m.

Acesso rodoviário: pela Rodovia Estadual SP-055 e pela Rodovia Federal BR-101, que atendem à Rodovia SP-099, em Caraguatatuba. O acesso também pode ser realizado pela BR-116, pela Rodovia Presidente Dutra, pela SP-070, pela Rodovia Estadual SP-065 e pela Rodovia Dom Pedro I, localizada na região de Campinas, e que tem conexão com o Sistema Rodoviário de São Paulo.

Porto de Santos

Porto Marítimo

Localização

Ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro.

Endereço: Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/n. Santos (SP). CEP: 11.015-900

Contato

Telefone: (13) 3202-6565 / (13) 3234-7000

Página Web: <http://www.portodesantos.com.br/>

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), uma sociedade de economia mista.

Principais Acessos

Acesso Marítimo: o canal de acesso pela Baía de Santos possui largura de 130 m e profundidade de 13 m. O acesso pelo estuário possui largura de 100 m e profundidade de 12 m. Acesso Rodoviário: por meio da SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), da SP-150 (via Anchieta) e da SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), de Piaçaguera-Guarujá e da BR-101 Rio-Santos. Acesso Ferroviário: por meio das malhas Paulista e Sudeste e das ferrovias M.R.S. Logística S.A. e América Latina Logística (ALL).

Porto de Antonina

Porto Marítimo Delegado

Localização

Noroeste da Baía de Paranaguá, a 17,7 km do Porto de Paranaguá.

Endereço: Avenida Conde de Matarazzo, 2.500, Antonina (PR) – 83370-000.

Contato

Telefone: (41) 3420-1102

Página web: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), autarquia estadual criada pelo Governo do Estado do Paraná por meio do

Convênio de Delegação celebrado entre o estado do Paraná e a União.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso é denominado Canal da Galheta. Este contém 17,7 km de extensão, profundidade mínima de 4,4 m e largura mínima de 100 m, sendo de via única.

Acesso rodoviário: por meio da BR-277 e da BR-116, as quais são conectadas às rodovias estaduais PR-408 e PR-410.

Acesso ferroviário: por meio do trecho operado pela Concessionária América Latina Logística (ALL).

Porto de Paranaguá

Porto Marítimo

Localização

Na cidade de Paranaguá (PR), na margem sul da Baía de Paranaguá

Endereço: Rua Antonio Pereira, 161, Paranaguá (PR) – 83221-030.

Contato

Telefone: (41) 3422-0185 /

(41) 3422-6767

Página web: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela APPA, autarquia estadual criada pelo Governo do Estado do Paraná, através do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: o acesso marítimo dá-se pelo Canal da Galheta, por duas áreas externas: Alfa (profundidade de 15 m e largura de 200 m) e Bravo-1 (com profundidade de 13,5 m e largura de 150 m). Além disso, há uma área interna denominada Bravo-2 (com profundidade de 13 m e largura de 150 m).

Acesso rodoviário: por meio da BR-277, a qual liga Paranaguá a Curitiba e conecta-se à BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-411 e PR-410.

Acesso ferroviário: por meio da Malha Sul e da América Latina Logística Malha Sul.

Porto de São Francisco do Sul

Porto Marítimo

Localização

Baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador (BA), entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a ponta de Santo Antônio, ao sul.

Endereço: Avenida da França, 1551 – Estação Marítima/Comércio. Salvador (BA). CEP: 40010-000.

Contato

Telefone: (71) 3320-1268

Página Web: <http://www.codeba.com.br/>

Regime de exploração

Porto administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), uma sociedade de economia mista.

Principais Acessos

Acesso Marítimo: possui dois canais de acesso, sendo o Canal de Dentro, com profundidade mínima de 8 m, localizado ao lado da cidade; e o Canal de Fora, com profundidade que varia entre 13 e 55 metros, situado ao lado da Ilha de Itaparica. Os canais permitem o tráfego dos navios em via dupla.

Acesso Rodoviário: por meio da BR-324, que tem pista dupla de Salvador à Feira de Santana e que conecta as BR-101, BR-110 e BR-116.

Acesso Ferroviário: por meio da Malha Centro-Leste e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Porto do Itajaí

Porto Marítimo Delegado

Localização

Margem direita do rio Itajaí-Açu, a cerca de 3,2 quilômetros de sua foz, no Litoral Norte do estado de Santa Catarina

Endereço: Rua Blumenau, 05. Itajaí - SC. – 88305-101.

Contato

Telefone: (47) 3341-8000

Página web:

<<http://www.portoitajai.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), autarquia vinculada à Prefeitura Municipal da cidade, por meio do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: a barra, localizada na embocadura do Rio Itajaí-Açu, é fixada por dois molhes (norte e sul) e contém a largura mínima de 120 m e profundidade de 11 m.

Acesso rodoviário: por meio da SC-412 que converge BR-470 que passa por Itajaí e vai para Blumenau. Estas rodovias, convergem com a BR-101, a 10 km do Porto, e também com a SC 486 que vai para Brusque.

Porto de Imbituba

Porto Marítimo Delegado

Localização

Localizado em uma enseada aberta, junto à Ponta de Imbituba, na cidade de mesmo nome.

Endereço: Avenida Presidente Vargas, 100, Imbituba (SC) – 88780-000.

Contato

Telefone: (48) 3355-8900

Página web: <<http://www.portodeimbituba.com.br/>>.

Regime de exploração

O Porto de Imbituba é administrado pela SC

Participações e Parcerias S.A (SC Par), após delegação do Governo Federal para o Governo de Santa Catarina, por meio do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem profundidade de 10,8 m.

Acesso rodoviário: por meio da BR-101, ligada à cidade de Imbituba pela SC-435, em um percurso de 5 km.

Acesso ferroviário: por meio da Ferrovia Tereza Cristina (FTC).

Terminal Pesqueiro de Laguna

Porto Marítimo Delegado

Localização

O Terminal Pesqueiro de Laguna situa-se no interior do Complexo Lagunar Sul Catarinense, na Lagoa de Imaruí, na cidade de Laguna (SC), distando cerca de 2 km da barra. Endereço: Av. Getúlio Vargas, 728, Magalhães, Laguna (SC) – 88790-000.

Contato

Telefone: (48) 3644-0183

Página web: <<http://www.terminalpesqueiro.com.br/>>.

Regime de exploração

O Terminal Pesqueiro de Laguna é gerido pela

Administração do Terminal Pesqueiro Público de Laguna (ATPPL), vinculada à Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso ao Terminal Pesqueiro de Laguna tem, aproximadamente, 2.200 m de extensão, desde a barra até o Porto. A barra é formada pelas cabeças dos dois molhes que delimitam o canal.

Acesso rodoviário: a principal rodovia que faz a conexão do Terminal Pesqueiro de Laguna com sua hinterlândia é a BR-101, que corta o estado de Santa Catarina de norte a sul.

Porto do Cachoeira do Sul

Porto Fluvial Delegado

Localização

Margem esquerda do Rio Jacuí. Apresenta estrutura de cais composta por uma plataforma de 70 m de comprimento por 30 m de largura, um armazém com capacidade de 9.000 toneladas e calado de 8,2 pés. A situação geográfica do Porto de Cachoeira do Sul oferece condições para o desenvolvimento de um entroncamento rodo-ferro-hidroviário na região, unindo o centro do estado aos portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

Endereço: Estrada Volta das Charqueadas, 2.000, Cachoeira do Sul (RS) – 96505-830.

Contato

Telefones: (51) 3288-9207 /

(51) 3288-9208

Página web: <<http://www.portoriogrande.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela SUPRG, autarquia estadual criada pelo Governo do Rio Grande do Sul para gerir os portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Estrela e Cachoeira do Sul através de Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: acessos por hidrovia e por canais artificiais: pela Lagoa dos Patos, com 35.216 m de extensão, largura de 80 m e calado oficial de 5,18 m; pelo Lago Guaíba, com 39.120 m de extensão, largura de 80 m e calado oficial de 5,18 m; e pelo Rio Jacuí, com calado de 8,2'. Acesso rodoviário: por meio da BR-153, da BR-290 e da RS-403.

Acesso fluvial: por meio do Rio Guaíba e do Rio Jacuí.

Porto de Estrela

Porto Fluvial Delegado

Localização

Margem esquerda do Rio Taquari, no Vale do Taquari, na cidade de Estrela (RS).

Endereço: Avenida Augusto Frederico Markus, s/n, Estrela (RS) – 95880-000.

Contato

Telefone: (51) 3712-1700

Página web: <<http://www.portoriogrande.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) do Rio Grande do Sul, autarquia estadual

criada pelo Governo do Rio Grande do Sul, por meio do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: o canal de acesso tem largura mínima de 30 m, extensão de 90 km e profundidade limitante de 3,2 m. Está localizado a jusante da Barragem de Bom Retiro do Sul.

Acesso rodoviário: por meio da RS-453, da BR-453 e da BR-386.

Acesso ferroviário: por meio da malha ferroviária da ALL.

Porto de Porto Alegre

Porto Marítimo Delegado

Localização

Margem esquerda do Rio Guaíba.

Endereço: Avenida Mauá, 1050, Centro, Porto Alegre (RS)
– 90010-110.

Contato

Telefone: (51) 3288-9200

Página web: <<http://www.portoriogrande.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela SUPRG, autarquia estadual criada pelo Governo do Rio Grande do Sul para gerir os portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Estrela e Cachoeiro do

Sul através de Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: acessos por hidrovia e por canais artificiais: pela Lagoa dos Patos, com 35.216 m de extensão, largura de 80 m e calado oficial de 5,18 m; e pelo Lago Guaíba, com 39.120 m de extensão, largura de 80 m e calado oficial de 5,18 m.

Acesso rodoviário: por meio da BR-101, da BR-116, da BR-290 e da BR-386.

Acesso ferroviário: por meio da Malha Ferroviária da ALL.

Acesso fluvial: por meio do Rio Guaíba e do Rio Jacuí.

Porto do Pelotas

Porto Fluvial Delegado

Localização

Margem esquerda do Canal São Gonçalo.

Endereço: Rua Benjamin Constant, 215, Pelotas (RS) –
96010-020.

Contato

Telefone: (53) 3278-7272

Página web: <<http://www.portodoriogrande.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela SUPRG, autarquia estadual criada pelo Governo do Rio Grande do Sul para gerir os portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Estrela e Cachoeiro do Sul através de Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: O canal de acesso é denominado Canal São Gonçalo, tem 12km de comprimento, a partir da hidrovia principal da Lagoa dos Patos até o Porto de Pelotas, com profundidade de 5,2m

Acesso Fluvial: Por meio do Canal de São Gonçalo.

Acesso Rodoviário: Por meio da BR-293, da BR-290, da BR-471, da BR-392 e da BR-116.

Acesso ferroviário: Por meio da malha ferroviária da América Latina Logística (ALL).

Porto de Rio Grande

Porto Marítimo Delegado

Localização

Margem direita do Canal do Norte, que liga a Lagoa dos Patos ao Oceano Atlântico.

Endereço: Avenida Honório Bicalho, s/n, Rio Grande (RS)
– 96010-020.

Contato

Telefone:(53) 3231-1996

Página web: <<http://www.portoriogrande.com.br/>>.

Regime de exploração

Porto administrado pela SUPRG, autarquia estadual criada pelo Governo do Rio Grande do Sul para gerir o Porto de Rio Grande, através do Convênio de Delegação.

Principais acessos

Acesso marítimo: o Porto dispõe de três canais de acesso: Porto Velho (com profundidade de 5,18 m), Porto Novo (com extensão de 5,1 km, largura de 200 m e profundidade de 9,45 m) e Superporto (com extensão de 16 km, largura mínima de 200 m e profundidade de 12 m). Acesso fluvial: por meio do Rio Guaíba e da Lagoa dos Patos. Acesso rodoviário: por meio da BR-392, a qual tem entroncamentos com a BR-471, com a BR-116 e com a BR-293. Acesso ferroviário: Malha Sul, pela América Latina Logística Malha Sul S.A.

APÊNDICE 6 – LINKS ÚTEIS

- » **Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)** - <http://www.transportes.gov.br/>
- » **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)** - <http://portal.antaq.gov.br/>
- » **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)** - <http://www.bndes.gov.br/>
- » **Caixa Econômica Federal (CEF)** - <http://www.caixa.gov.br/>
- » **Empresa Brasileira de Planejamento e Logística (EPL)** - www.epl.gov.br/
- » **Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)** - <http://www.projetcrescer.gov.br/>
- » **Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG)** - <http://www.planejamento.gov.br/>
- » **Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC)** - <http://www.mdic.gov.br/>
- » **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis** – <http://www.anp.gov.br/>
- » **Rede Nacional de Informações sobre o Investimento (RENAI)** - <http://www.investimentos.mdic.gov.br/public/arquivo/arq1488568615.pdf>
- » **SUDAM** - <http://www.sudam.gov.br/conteudo/menus/referencias/documentosinstitucionais/arquivos/legislacaoincentivosfiscais/manual-completo-incentivos-fiscais.pdf>
- » **Guia de Comércio Exterior e Investimento** - <http://www.investexportbrasil.gov.br/sites/default/files/publicacoes/manuais/BrazilianOfficialGuideonInvestmentOpportunities.pdf>
- » **BM&BOVESPA** - <http://www.bmfbovespa.com.br/>

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

» ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
» BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
» BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
» CEF	Caixa Econômica Federal
» Conit	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
» EPL	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
» ETC	Estações de Transbordo de Carga
» EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
» FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
» FND	Fundo Nacional de Desestatização
» FOB	Free on board
» IPT	Instalações portuárias de turismo
» MDPG	Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão
» MMC	Movimentação Mínima Contratual
» MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
» PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
» PMI	Procedimentos de Manifestação de Interesse
» PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
» PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
» PPI	Programa de Parcerias de Investimentos
» PPP	Parceria Público-Privada
» RDC	Regime Diferenciado de Contratações Públicas
» SEP	Secretaria Especial de Portos
» SEP/PR	Secretaria de Portos da Presidência da República
» SNP	Secretaria Nacional de Portos
» TCU	Tribunal de Contas da União
» TRI	Termo de Risco de Investimentos
» TUP	Terminal de Uso Privado

