

BIANCA CATARINO PIRAÍNO

**IMPACTO DA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA NA
COMPETITIVIDADE DOS PORTOS BRASILEIROS**

Monografia de Bacharelado Em Ciências Econômicas

**Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária
PUC – São Paulo**

Maio - 2024

BIANCA CATARINO PIRAÍNO

**IMPACTO DA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA NA
COMPETITIVIDADE DOS PORTOS BRASILEIROS**

**Monografia submetida à apreciação de banca
examinadora do Departamento de Economia,
como exigência parcial para a obtenção do grau
de *BACHAREL* em Ciências Econômicas,
elaborada sob a orientação da Professora Dra.
Cristina Helena Pinto de Mello.**

**Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária
PUC – São Paulo**

Maio – 2024

Esta monografia foi examinada pelos professores abaixo relacionados e aprovada com nota final _____ (_____).

Este trabalho é somente para uso privado de atividades de pesquisa e ensino. Não é autorizada sua reprodução para quaisquer fins lucrativos. Esta reserva de direitos abrange a todos os dados do documento bem como seu conteúdo. Na utilização ou citação de partes do documento é obrigatório mencionar nome da pessoa autora do trabalho e demais itens da referência bibliográfica

Dedico este trabalho aos meus pais, cujo apoio incondicional foi essencial para a conclusão deste projeto.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha gratidão à minha orientadora, Dra. Cristina Helena Pinto de Mello, pelas valiosas dicas e contribuições decisivas para o desenvolvimento e refinamento deste trabalho.

Um agradecimento especial à minha família e amigos, cujo incentivo e apoio incondicional foram pilares de força e motivação durante toda a minha jornada acadêmica.

Também não posso deixar de agradecer aos meus colegas de trabalho, que compartilharam comigo seus conhecimentos e experiências sobre o tema desta monografia.

PIRAÍNO, B. C. Impacto da desestatização portuária na competitividade dos portos brasileiros. São Paulo - SP, 2024. [Monografia de Bacharelado - Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo].

RESUMO

Os portos brasileiros sempre desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento econômico do país. Com a promulgação da Lei dos Portos de 1993 e suas revisões subsequentes, surgiram debates sobre quais seriam as melhores práticas de gestão portuária. Através de uma abordagem descritiva e exploratória, o estudo explora a eficiência operacional dos portos brasileiros sob diferentes modelos de gestão, comparando portos públicos tradicionais com os Terminais de Uso Privado (TUPs). A pesquisa se aprofunda no estudo de caso do Porto de Vitória, um exemplo notável de como a desestatização portuária resultou em uma gestão com mais celeridade e uma melhoria significativa na movimentação de cargas. Os resultados indicam que, a desestatização diminuiu burocracias e implementou práticas de gestão que aumentaram a atratividade do porto, no entanto é essencial assegurar que os ganhos de eficiência se alinhem com os objetivos de desenvolvimento econômico e competitividade portuária.

Palavras-chave: Portos. Gestão portuária. Desestatização. Competitividade.

PIRAÍNO, B. C. Impacto da desestatização portuária na competitividade dos portos brasileiros. São Paulo - SP, 2024. [Monografia de Bacharelado - Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo].

ABSTRACT

Brazilian ports have always played a fundamental role in the country's economic development. With the enactment of the Ports Act of 1993 and its subsequent revisions, debates arose about what the best port management practices would be. Through a descriptive and exploratory approach, the study explores the operational efficiency of Brazilian ports under different management models, comparing traditional public ports with Private Use Terminals (TUPs). The research delves into the case study of the Port of Vitória, a notable example of how port privatization led to more expedited management and a significant improvement in cargo movement. The results indicate that privatization reduced bureaucracy and implemented management practices that increased the port's attractiveness; however, it is essential to ensure that efficiency gains align with the goals of economic development and port competitiveness.

Keywords: Ports. Port management. Privatization. Competitiveness.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CODESA – Companhia das Docas do Espírito Santo

CPV – Companhia Porto de Vitória

CPVV – Companhia Portuária de Vila Velha

EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

TABR – Terminal Aquaviário de Barra do Riacho

TCU – Tribunal de Contas da União

TUP – Terminal de Uso Privado

PIB – Produto Interno Bruto

PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil S.A.

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PPI – Programa de Parceria de Investimentos

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** - Entes públicos e privados participam em cada um dos modelos de gestão..... 19
- Figura 2** - Classificação dos portos brasileiros por tipo de administração 20

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Instalações autorizadas por ano, nos últimos 20 anos.....	22
Gráfico 2 - Movimentação de Cargas em Portos Organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) de 2018 a 2022.....	23
Gráfico 3 - Comparação da Movimentação de Cargas entre TUPs e Portos Organizados em Vitória (2018-2022).....	26
Gráfico 4 - Movimentação de Cargas Porto de Vitória - ANTAQ.....	26
Gráfico 5 - Indicadores de Portos Organizados - ANTAQ.....	29
Gráfico 6 - Contratos Firmados Anualmente nos Portos Organizados de 2018 a 2022.....	32

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Volume de Movimentação de Cargas nos Portos Brasileiros por Tipo 2018-2022	24
---	----

SUMÁRIO

Introdução	9
Capítulo 1: Contextualização Histórica Da Gestão Portuária Brasileira	11
1.1 Do período colonial à era Vargas	11
1.2 O papel da PORTOBRÁS	12
1.3 Lei Dos Portos	13
1.4 A nova Lei Dos Portos	14
1.5 A minirreforma	15
Capítulo 2: Dinâmicas Da Gestão Portuária	16
2.1 Modelos de exploração e gestão portuária	16
2.1.1 Service Port	17
2.1.2 Tool port	17
2.1.3 Landlord port	18
2.1.4 Private Service Port	18
2.1.5 Comparação dos modelos de gestão	18
2.2 O setor portuário brasileiro	19
2.2.1 Porto Públicos	20
2.2.2 Porto Privados	21
2.2.3 Porto Organizado vs Terminal de Uso Privado	22
Capítulo 3: Estudos De Caso: Porto De Vitória E Arrendamentos	25
3.1 Porto de Vitória	25
3.1.1 Processo de desestatização	27
3.2 Terminais arrendados	28
3.2.1 Últimos arrendamentos	28
3.2.1.1 Porto de Santos	29
3.2.1.2 Porto de Paranaguá	30
3.2.1.3 Porto de Maceió	31
3.3 Análise Comparativa	31
Considerações Finais	34
Referências Bibliográficas	36

Introdução

Por definição, um porto¹ é uma área marítima, fluvial ou lacustre, com profundidade considerável e instalações apropriadas, que viabilizam o atracamento de embarcações, projetado para o embarque e desembarque de mercadorias e passageiros, sendo essencial para o comércio marítimo e fluvial. Estas instalações facilitam o transporte internacional e doméstico de grandes volumes de cargas, sendo crucial para a logística global.

No Brasil, existem atualmente 255 portos, sendo 223 Terminais de Uso Privado (TUP) e 32 portos organizados. Nestes últimos existem 128 contratos de arrendamento em vigor. (Painéis Estatísticos ANTAQ, 2023)

O setor portuário é responsável por cerca de 95% da corrente de comércio exterior que passa pelo Brasil e movimenta, em média, R\$293 bilhões anualmente, isso representa 14,2% do PIB nacional. Adicionalmente, o setor gera mais de 272.820 empregos diretos e indiretos e, nos últimos seis anos, atraiu investimentos na ordem de R\$42,7 bilhões, evidenciando um ambiente para expansão.

Conforme os dados de desempenho aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), no ano de 2023, o setor aquaviário brasileiro movimentou 1,303 bilhão de toneladas, a maior movimentação registrada na série histórica, representando crescimento de 6,9% em relação ao ano anterior.

Este crescimento substancial reafirma a importância estratégica do setor portuário como pilar central da infraestrutura econômica do Brasil. Assim, devido a relevância do tema, o propósito desse estudo é realizar uma análise exploratória sobre os diferentes modelos de gestão portuária, destacando como iniciativas de desestatização influenciam a competitividade dos portos.

Inicialmente será realizada uma contextualização histórica do setor portuário brasileiro, destacando sua relevância desde os tempos coloniais até os dias de hoje. Será abordada a evolução dos marcos regulatórios que têm moldado a gestão e operação dos portos no Brasil, demonstrando como as sucessivas legislações e mudanças influenciaram diretamente a estrutura e eficiência do setor.

O próximo capítulo abordará os diferentes tipos de gestão portuária, enfatizando como as funções se dividem entre o setor público e privado, serão analisados quatro modelos distintos de exploração portuária: Service Port, Tool Port, Landlord Port e Prive Service Port. Também

¹ <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=porto>

será feita uma análise do setor portuário brasileiro, evidenciando as operações dos portos públicos e terminais privados.

Por último será conduzido um estudo de caso detalhado, focalizando na desestatização do Porto de Vitória em comparação com os arrendamentos de complexos portuários públicos, através de uma abordagem crítica que visa examinar os impactos da desestatização portuária na competitividade, através das análises de contratos e registros de movimentações de cargas.

Capítulo 1: Contextualização Histórica Da Gestão Portuária Brasileira

Desde o período colonial, os portos já desempenhavam um papel essencial na economia brasileira, sendo os principais pontos de entrada e saída de mercadorias, pessoas e informações e servindo como portas de acesso ao território.

Ao longo dos séculos, a gestão portuária no Brasil passou por diversas transformações, refletindo as mudanças políticas e econômicas do país. Durante o período colonial e imperial, a gestão portuária estava diretamente relacionada aos interesses da Coroa Portuguesa e, posteriormente, do governo imperial brasileiro (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2014).

Com a Proclamação da República em 1889, os portos começaram a ser vistos como ativos estratégicos para o desenvolvimento nacional, levando a investimentos significativos em infraestrutura e modernização.

Entretanto, foi apenas no século XX, que a gestão portuária no Brasil passou por suas transformações mais significativas. O processo de industrialização acelerada, demandou uma infraestrutura portuária mais eficiente e moderna. Isso levou a uma série de reformas e investimentos, originando a Lei dos Portos de 1993, que buscava modernizar e tornar os portos brasileiros mais competitivos no cenário internacional (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021),

Nesta análise, exploraremos o histórico da gestão portuária no Brasil, desde seus primórdios até os desafios e oportunidades do século XXI. Através de uma abordagem cronológica, entenderemos como a gestão dos portos evoluiu ao longo do tempo (VIEIRA *et al.*, 2012).

1.1 Do período colonial à era Vargas

A história portuária do Brasil se inicia nos períodos coloniais. Durante essa época, devido à ausência de acessos e linhas terrestres, as ligações entre as capitanias eram realizadas de forma marítima, fazendo com que estas se desenvolvessem ao redor dos portos marítimos. Porém, mesmo sendo evidente a importância estratégica dos portos, a Coroa Portuguesa não investiu significativamente na expansão dessa infraestrutura.

A construção naval no Brasil começou a ganhar destaque em 1951, no Rio de Janeiro, quando os europeus passaram a aplicar seu conhecimento de construção de embarcações como:

bergantins, galeotas, faluas, alvarengas, saveiros, chatas e canoas, para realizar o comércio aquaviário. Ao longo do tempo, passaram a ser construídos pequenos estaleiros na orla da Baía de Guanabara onde, no século XVII, foi construído o maior navio do mundo, de acordo com o jornal português "Mercúrio Português".

Com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, houve uma mudança significativa na gestão portuária. No dia 28 de janeiro de 1808, foi assinado por D. João a Carta Régia, que abriu os portos brasileiros ao comércio com nações que Portugal mantinha laços, visando o abastecimento do território (BRASIL, 1808).

Em 1824, durante o Primeiro Reinado, houve uma retomada significativa nas atividades construtoras de navios do Arsenal da Marinha. Com a promulgação da Lei de 29 de agosto de 1828 foi estabelecida um marco importante para o setor de transportes, as competências visto que definia as obrigações dos governos Imperial, Provincial e Municipal em relação à promoção da navegação fluvial, à abertura de canais e à construção de outras infraestruturas relacionadas.

Durante o Segundo Reinado, a expansão da produção cafeeira trouxe um grande progresso econômico, impulsionando a navegação de longo curso, de cabotagem e fluvial, deixando as navegações como um dos principais legados do Governo de D. Pedro II.

Durante aquela época, os portos brasileiros não recebiam investimentos significativos, mesmo com o Porto de Santos sendo reconhecido como um dos mais relevantes do país e o Porto do Rio de Janeiro estando classificado entre os melhores do mundo, ambos mantinham suas características originais. Somente em 1870, com a promulgação da Lei nº 1.746, foram concedidos direitos exclusivos para a exploração do Porto de Santos por um período de 90 anos e o Porto do Rio de Janeiro foi autorizado a realizar operações portuárias para empresas privadas

A importância dos portos nacionais durante o período imperial era inegável. Eles desempenharam um papel crucial nas finanças do Império, sendo a principal fonte de receita do governo.

1.2 O papel da PORTOBRÁS

A Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), foi estabelecida pela Lei nº 6.222 em 10 de julho de 1975, e instituída em 29 de dezembro daquele ano, marcando um momento significativo na história portuária do Brasil (BRASIL, 1975).

Vinculada ao Ministério dos Transportes, a empresa foi criada como uma resposta direta às crescentes demandas por uma gestão portuária mais ágil e eficaz, em um momento em que

o país buscava fortalecer sua infraestrutura e capacidade logística. Entre as principais responsabilidades da empresa estava a gestão dos portos sob jurisdição federal, assim como a colaboração ativa na implementação e execução da Política Portuária Nacional, evidenciando a importância da empresa para a geração de um pilar estratégico na busca por um sistema portuário mais robusto e integrado ao desenvolvimento nacional

Sendo assim a gestão portuária brasileira foi centralizada nas mãos da PORTOBRÁS, a empresa assumiu a responsabilidade de administrar não apenas os grandes portos, mas também pequenos terminais privados, tendo como principal objetivo reorganizar e otimizar as operações portuárias, garantindo maior eficiência e competitividade ao setor brasileiro (BRASIL, 1975).

Em 1990 se iniciou um novo período de reformas administrativas e reestruturações no setor portuário brasileiro, levando a extinção da Empresa de Portos do Brasil e a abertura de novos caminhos, abordagens e estratégias na gestão portuária, adaptando-se às novas realidades e desafios do setor.

1.3 Lei dos Portos

Em fevereiro de 1993, com a promulgação da Lei nº 8.630, conhecida como a Lei dos Portos, a evolução do setor portuário brasileiro alcançou um marco significativo. Esta surgiu de um contexto em que o Brasil enfrentava diversos desafios relacionados a sua infraestrutura portuária, como: instalações em más condições, processos burocráticos ineficientes e falta de investimentos, gerando barreiras para o desenvolvimento do setor (BRASIL, 1993).

O principal propósito da lei era modernizar a gestão dos portos brasileiros, visando posicionar os portos do Brasil de forma competitiva no cenário internacional. No artigo 1º, a lei definiu as responsabilidades da União na sua exploração, seja de forma direta ou através de concessões e estabeleceu uma definição precisa para porto organizado:

O construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária (BRASIL, 1993).

A lei não apenas estabeleceu o regime jurídico para a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, mas também trouxe transparência ao abordar a questão das tarifas portuárias, definindo critérios claros para a cobrança e determinação, assim visando garantir

uma estrutura tarifária equitativa, refletindo os custos reais das operações e incentivando a competitividade.

Um dos aspectos mais marcantes em relação a Lei nº 8.630/1993 foi sua abordagem em relação ao trabalho portuário, a nova legislação reconheceu a necessidade de profissionalizar e regularizar a força de trabalho nos portos (G1, 2024). Com a introdução da figura do Operador Portuário, “a pessoa jurídica pré-qualificada para a realização das operações portuárias”, e a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), a lei buscou garantir direitos, capacitação e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

A lei também permitiu que empresas privadas não apenas operassem, mas também investissem e desenvolvessem infraestrutura dentro dos portos organizados. Através dos Terminais de Uso Privado (TUPs), as entidades privadas passaram a movimentar suas próprias cargas no complexo portuário.

A modernização proposta pela lei visava melhorias físicas nas instalações portuárias e inovações na gestão e operações de processos internos, sendo fundamental na tentativa de consolidar o Brasil como um player de destaque no comércio marítimo internacional.

1.4 A nova Lei Dos Portos

Devido a necessidade do Brasil em se adaptar às dinâmicas globais de comércio e logística, a Lei nº 8.630 de 1993 foi revogada, sendo substituída pela Lei nº 12.815, sancionada, pela presidente Dilma Rousseff, no dia 5 de junho de 2013.

Conhecida como a Nova Lei dos Portos, a legislação de 2013 buscou expandir e aprofundar o escopo de atuação do setor privado no ambiente portuário. A partir disso, as empresas privadas obtiveram a capacidade de operar seus próprios terminais, independente se movimentavam cargas de terceiros ou não, gerando um aumento substancial nos investimentos, uma vez que as companhias passaram a ter maior liberdade operacional. Isso foi estabelecido pelo Artigo 4º que determina que: “A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento” (BRASIL, 2013).

Ressalta-se também que foi definido pela lei que a concessão é “uma cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado”. Isso assegurou que entidades privadas pudessem atuar como autoridades portuárias em portos organizados

Enquanto a primeira Lei dos Portos estabeleceu as bases para a modernização e reestruturação do setor, a Nova Lei dos Portos buscou consolidar o Brasil como um player global no setor portuário, atraindo investimentos, promovendo a eficiência e garantindo que os portos brasileiros estivessem equipados para atender às demandas do comércio global no século XXI.

1.5 A minirreforma

Em agosto de 2020, foi sancionada uma nova redação da Lei dos Portos, a Lei 14.047/20, esta é conhecida como a minirreforma da legislação portuária.

Uma das principais alterações visava melhorar a regulação no caso da Concessão do Porto Organizado, com a inclusão do Artigo 5º- A, que estabelecia que os acordos firmados entre a empresa concessionária e terceiros, incluindo aqueles voltados para a utilização das instalações portuárias, devem seguir as regras do direito privado (BRASIL, 2020). Assim, não haverá estabelecimento de vínculo legal entre os terceiros e a entidade que concedeu o poder, embora a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) mantenha suas responsabilidades regulatórias e de fiscalização.

Em relação aos arrendamentos, o artigo 5º-B revogou a obrigatoriedade do processo de licitação em casos que seja comprovado a existência de apenas um interessado na área do Porto Organizado. Entretanto, essa mudança mantém a obrigação da autoridade portuária realizar um chamamento público e garantir a conformidade com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto (JÚNIOR; DOEDERLEIN, 2020).

Capítulo 2: Dinâmicas Da Gestão Portuária

2.1 Modelos de exploração e gestão portuária

A gestão portuária se diversifica em vários modelos que determinam como os portos operam e distribuem as responsabilidades entre os setores público e privado. Cada modelo possui vantagens e desafios, sendo a escolha adequada dependente das características e necessidades específicas de cada porto e região.

Independente do modelo adotado é essencial que haja estímulo ao investimento em infraestrutura portuária, inovação tecnológica e capacitação dos trabalhadores do setor. Isso não apenas promove a competitividade, atraindo empresas e indústrias para a região do porto, mas também contribui para o crescimento da economia local e nacional.

A exploração e a gestão portuária englobam uma variedade de modelos que são implantados mundialmente, demonstrando as diversas maneiras pelas quais a infraestrutura portuária e seus serviços são operados. Estes modelos se diferem entre uma variedade de propriedades e operações, desde modelos plenamente estatais até aqueles completamente privados e híbridos, como, por exemplo, as parcerias público-privadas (PPPs).

Em um extremo, existe a gestão estatal, onde a administração do porto está integralmente sob a responsabilidade do estado. Neste modelo, todas as operações, infraestruturas e serviços portuários são controlados pelo governo. O que permite maior controle sobre o desenvolvimento e manutenção da infraestrutura portuária e dá ao estado a capacidade de direcionar a política portuária de acordo com os seus interesses. Entretanto, essa abordagem pode gerar ineficiências operacionais e financeiras, devido à falta de competitividade e a decisões frequentemente orientadas por fatores políticos em vez de puramente comerciais (SOPESP, 2019).

Por outro lado, temos a gestão privada, onde uma empresa privada assume a operação do porto. Este modelo oferece maior eficiência operacional, pois as empresas privadas estão sujeitas à concorrência e têm incentivos para minimizar os custos e maximizar a qualidade dos serviços. Além disso, muitas vezes, essas empresas têm maior agilidade para levantar capital para investimentos em infraestrutura portuária. No entanto, a ênfase é o lucro, o que pode às vezes comprometer o interesse público.

Existem ainda os modelos híbridos, como as parcerias público-privadas. As PPP's combinam recursos e competências de ambos os setores para gerir e operar o porto. Este modelo une a eficiência operacional do setor privado e a garantia de que os interesses públicos serão

respeitados. Ainda assim, as PPPs têm seus próprios desafios, como a complexidade de negociações e contratos e a necessidade de equilibrar interesses das partes públicas e privadas.

Além desses modelos gerais, existem variantes específicas, como *Service Port*, *Tool Port*, *Landlord Port* e *Private Service Port*, cada um com suas características particulares, que serão exploradas individualmente.

2.1.1 Service Port

No modelo de *service port*, o porto é majoritariamente direcionado ao interesse público, não havendo a participação direta de operadores privados na prestação de serviços. Devido a ineficiência desse tipo de gestão, o número de portos nesta gestão está diminuindo, alguns portos que ainda adotam esse modelo são: Colombo, em Sri Lanka e Nhava Sheva, na Índia.

Neste todas as atividades e serviços necessários ao funcionamento do porto, como os ativos de infraestrutura, carga e descarga de navios, armazenagem, documentação, entre outros, são oferecidos pela própria autoridade portuária ou executados por empregados de outras empresas públicas contratados diretamente pela autoridade

2.1.2 Tool port

O *tool port* é um modelo de gestão portuária na qual a autoridade portuária é pública e é responsável pela disponibilização da infraestrutura necessária para as operações portuárias, como a construção e manutenção dos cais e terminais e pelos equipamentos de movimentação de carga, como guindastes. Porém, as atividades operacionais e serviços específicos, são realizadas por operadores privados, estes são responsáveis por fornecer os serviços necessários aos usuários do porto, como manuseio de cargas, serviços logísticos e outras atividades relacionadas.

Como exemplo de *tool port* temos o Porto de Chittagong, localizado em Bangladesh e alguns Portos Autônomos da França, em especial os terminais de contêineres. Porém, existem casos em que os terminais privados estão utilizando seus próprios equipamentos, o que levou a conflitos com a autoridade portuária prejudicando a eficiência operacional. Esse fator evidencia que a divisão de responsabilidades operacionais pode gerar problemas, uma vez que mesmo a empresa privada tendo seu próprio contrato para a movimentação de cargas é a autoridade portuária que disponibiliza o equipamento, impedido a empresa de controlar sua operação.

2.1.3 Landlord port

Considerado o modelo de administração mais comum no mundo, o *landlord port*, busca um equilíbrio entre a gestão pública e privada e é utilizado nos Portos de Los Angeles, Roterdã, Antuérpia, Nova York e Xangai

Nesse modelo, o Estado detém o papel de regulador e fiscalizador da operação, mantendo a propriedade da infraestrutura portuária, como cais, terminais e áreas de armazenagem, enquanto as empresas privadas são responsáveis por gerenciar as atividades operacionais, como carga e descarga de navios, movimentação de mercadorias, logística e outros serviços.

Neste modelo, áreas podem ser arrendadas para empresas privadas através de contratos que definem uma quantia a ser paga a autoridade portuária. Nestes casos o ente privado é responsável tanto pela estrutura quanto pelos equipamentos

2.1.4 Private Service Port

O modelo de gestão *Private Service Port* não possui qualquer tipo de influência do governo, tendo uma autoridade portuária privatizada que detém todas as funções, sendo o ente público responsável apenas pela supervisão, que por sua vez sugere que o governo não tem interesse em políticas portuárias.

Esse modelo é considerado uma reforma extrema no setor portuário, por sugerir que o governo não tem interesse em políticas portuárias. Sendo assim, por não ser muito aceito, esse modelo de gestão foi adotado apenas pela Inglaterra e Nova Zelândia. No caso da Inglaterra, até mesmo as funções regulatórias foram passadas para o ente privado, tornando o porto autorregulador e possibilitando que a área perca sua função portuária em caso de venda

2.1.5 Comparação dos modelos de gestão

Como visto existem diferentes modelos de gestão portuária, e cada um deles apresenta suas vantagens e desvantagens. A figura 1 abaixo resume onde os entes públicos e privados participam em cada um dos modelos de gestão.

Figura 1 - Entes públicos e privados participam em cada um dos modelos de gestão

	Service Port	Tool Port	Landlord Port	Fully Privatized Port
Investimento em infraestrutura portuária	Público	Público	Público	Privado
Investimento em superestrutura	Público	Público	Privado	Privado
Investimento em equipamentos	Público	Público	Privado	Privado
Operação portuária	Público	Privado	Privado	Privado
Administração do porto	Público	Público	Público	Privado
Propriedade da terra e ativos	Público	Público	Público	Privado

Fonte: Banco Mundial (2007).

O modelo Service Port, permite que o governo mantenha o controle total das operações portuárias, alinhando-as com objetivos nacionais e públicos, contudo, este modelo frequentemente enfrenta ineficiências operacionais devido à falta de incentivos comerciais e limitações de orçamento. Por outro lado, o modelo Tool Port oferece a vantagem de permitir que operadores privados implementem práticas operacionais eficientes e inovadoras, entretanto, esse modelo é muito propício a gerar conflitos de interesses. O Landlord Port, por sua vez, combina a eficiência do investimento privado com a supervisão pública, garantindo controle sobre a terra e infraestrutura enquanto se adapta às mudanças do mercado. No entanto, este modelo pode enfrentar problemas na gestão da concorrência entre operadores privados. Por fim, o Fully Privatized Port maximiza a eficiência operacional e financeira através da gestão unificada sob uma entidade privada, incentivando significativos investimentos em tecnologia e expansão. Contudo, este modelo pode priorizar excessivamente os lucros, comprometendo o ponto de vista estratégico, levando a riscos de perda de controle nacional (BANCO MUNDIAL, 2007).

2.2 O setor portuário brasileiro

No contexto brasileiro, a exploração portuária adota dois modelos distintos. Em primeiro lugar, temos as instalações públicas, que fazem parte da área do porto organizado e suas áreas podem ser objeto de concessão ou arrendamento para operações portuárias. Em

segundo lugar, existem as instalações privadas, localizadas fora da poligonal do porto organizado, para operar nessas áreas, é necessário obter autorização da ANTAQ.

Ao falar dos portos públicos, podemos segmentar os modelos de gestão em dois, o *landlord port*, o mais utilizado no Brasil e em todas as grandes potências, explicado no item 2.1.3 e o *private landlord port*.

O *private landlord port* se refere a um modelo novo de gestão brasileiro, nele através de um processo de concessão, ocorre a privatização da autoridade portuária, sendo apenas as terras e os ativos de propriedade de um ente público. Atualmente, apenas os Portos de Vitória e Barra do Riacho adotaram esse modelo de gestão (BRASIL, 2022).

2.2.1 Porto Públicos

Atualmente, no Brasil, existem 35 portos organizados, cada um operando sob diferentes modalidades de exploração. A figura2 abaixo evidência como cada porto do Brasil é administrado.

Figura 2 - Classificação dos portos brasileiros por tipo de administração

Convênios de Delegação	Companhia Docas	Concessão
Porto de Angra dos Reis (RJ)	Porto de Antonina (PR)	Porto de Vitória (ES)
Porto de Aratu (BA)	Porto de Cabedelo (PB)	Porto de Barra do Riacho (ES)
Porto de Areia Branca (RN)	Porto de Forno (RJ)	
Porto do Belém (PA)	Porto de Imbituba (SC)	
Porto de Fortaleza (CE)	Porto de Itaipá (SC)	
Porto de Ilhéus (BA)	Porto de Itaqui (MA)	
Porto de Itaguaí (RJ)	Porto Laguna (SC)	
Porto de Maceió (AL)	Porto de Manaus (AM)	
Porto de Natal (RN)	Porto de Paranaguá (PR)	
Porto de Niterói (RJ)	Porto de Pelotas (RS)	
Porto do Rio de Janeiro (RJ)	Porto de Porto Alegre (RS)	
Porto de Salvador (BA)	Porto de Porto Velho (RO)	
Porto de Santarém (PA)	Porto de Recife (PE)	
Porto de Santos (SP)	Porto do Rio Grande (RS)	
Porto de Vila do Conde (PA)	Porto de Santana (AP)	
	Porto de São Francisco do Sul (SC)	
	Porto de São Sebastião (SP)	
	Porto de Suape (PE)	

Fonte: Autoria própria (2024); Governo Federal do Brasil².

² <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario>

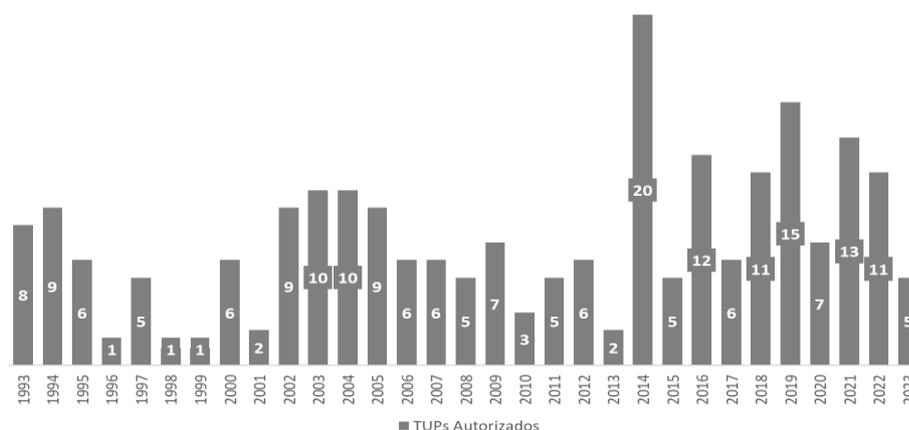
Dentre essas modalidades, 18 portos são administrados por meio de convênios de delegação, estabelecidos pela Lei nº12.815 como transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. Outros 15 portos são administrados pela estatal federal, através de Companhias Docas, ou seja, são controlados diretamente pelo governo central. E por fim dois portos funcionam sob o regime de concessão, nos quais a gestão e operação são concedidas a entidades privadas por um período determinado, mediante licitação e cumprimento de contrapartidas estipuladas.

2.2.2 Porto Privados

Os portos privados são referidos como Terminais de Uso Privado (TUP) e devem estar localizados fora da área do porto organizado, uma área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado (Lei nº12.815) (BRASIL, 2013).

A possibilidade de instalação dos Terminais de Uso Privado (TUPs) no Brasil existe desde a primeira Lei dos Portos de 1993. No entanto, somente em 2013, houve uma significativa expansão de suas atividades, quando passaram a ter autorização para movimentar tanto carga própria quanto de terceiros. Essa permissão desencadeou um notável aumento na criação e desenvolvimento de terminais privados no país, impulsionando um verdadeiro boom no setor.

Neste momento, existem 222 Terminais de Uso Privado autorizados no Brasil, e 175 deles já se encontram em operação. O Gráfico 1 mostra a quantidade de instalações autorizadas por ano, nos últimos 20 anos.

Gráfico 1 - Instalações autorizadas por ano, nos últimos 20 anos

Fonte: Autoria própria (2024); Painel Estatístico da ANTAQ.

Ao analisar o gráfico é possível perceber o impacto gerado pela possibilidade de os terminais movimentarem cargas próprias e de terceiros. De 1993 a 2012, foram autorizados em média 6 terminais ao ano, enquanto de 2013 a 2023, foram autorizados em média 10 terminais ao ano, mostrando que essa nova possibilidade deu aos TUPs uma nova dinâmica e atratividade, estimulando investimentos e contribuindo para o crescimento e diversificação do sistema portuário brasileiro.

O crescimento significativo no número de TUPs no Brasil desde 2013 reflete a existência de uma demanda não atendida nos anos anteriores, demonstrando que os portos organizados não conseguiam suprir adequadamente a necessidade do país. E evidenciando que foi a gestão privada que conseguiu atender a demanda do mercado de movimentar cargas de terceiros.

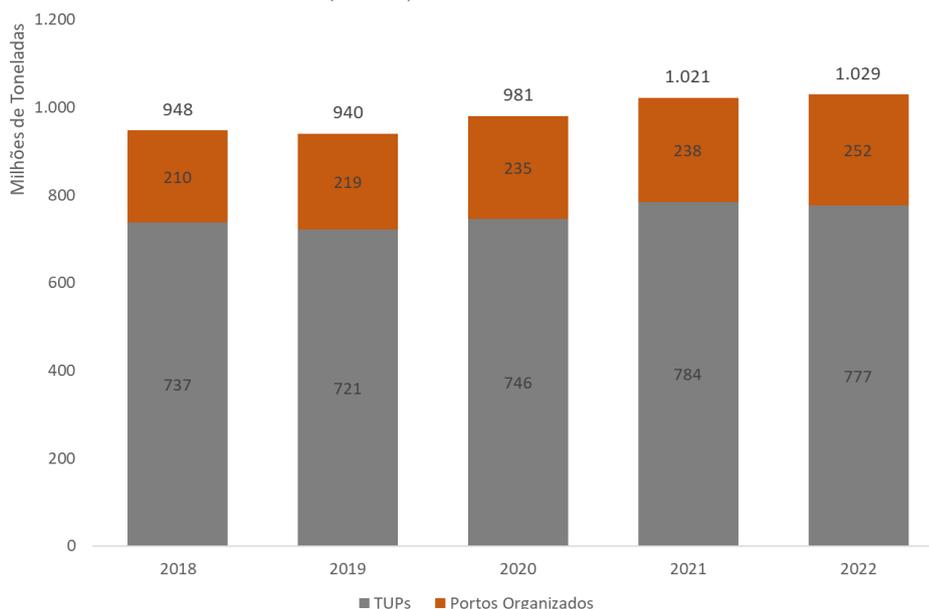
Os TUPs, ao satisfazerem essa demanda reprimida, consolidaram-se como uma alternativa eficiente e especializada, atendendo nichos de mercado e demonstrando a flexibilidade do setor privado em preencher lacunas e promover soluções customizadas para as necessidades logísticas do país.

Este aumento da quantidade de TUPs no Brasil a partir de 2013 também evidencia que existia uma demanda de terceiros para ser atendida, que os portos organizados não davam conta de suportar e foi apenas uma gestão privada que conseguiu atender.

2.2.3 Porto Organizado vs Terminal de Uso Privado

As informações apresentadas destacam a relevância fundamental dos Terminais de Uso Privado para o atendimento das demandas do mercado brasileiro. No ano de 2022, quatro dos cinco principais portos em movimentação de carga foram identificados como TUPs, demonstrando seu impacto expressivo no cenário portuário nacional. Sendo eles: o Terminal Marítimo de Ponta Madeira (MA), o Terminal de Tubarão (ES), o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP).

Gráfico 2 - Movimentação de Cargas em Portos Organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) de 2018 a 2022



Fonte: Autoria própria (2024); Painel Estatístico da ANTAQ.

Analisando a movimentação de carga dos Portos Organizados e dos TUPs nos últimos cinco anos, constatou-se que terminais privados representaram em média 79% da movimentação, e em um período de dez anos sua representatividade cresceu à uma taxa de 3% a.a.

É importante ressaltar que a predominância da movimentação nos Terminais Privados ocorre independentemente do perfil de carga. A tabela 1 abaixo apresenta os dados de 2018.

Tabela 1 - Volume de Movimentação de Cargas nos Portos Brasileiros por Tipo 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Granel Sólido	489.063.176	457.990.819	443.898.841	455.268.261	446.294.293
Granel Líquido e Gasoso	178.548.198	193.455.035	229.029.317	247.767.981	249.258.195
Carga Geral	37.729.056	34.345.361	34.532.858	36.553.513	35.830.212
Carga Containerizada	31.889.430	35.162.657	38.439.016	44.248.171	45.399.488
Total Geral	737.229.860	720.953.872	745.900.031	783.837.926	776.782.187

Fonte: Autoria própria (2024); Painel Estatístico da ANTAQ.

Capítulo 3: Estudos De Caso: Porto De Vitória E Arrendamentos

3.1 Porto de Vitória

O complexo portuário de Vitória, situado no estado do Espírito Santo (ES), compreende dois principais terminais marítimos. O Porto de Vitória, uma área brownfield, localizado nos municípios de Vitória e Vila Velha, e o Porto de Barra do Riacho, uma área greenfield, está situado no município de Aracruz. Além desses, o complexo abriga instalações portuárias, conhecidas como Terminais de Uso Privado (TUPs) que, podem ser exploradas mediante autorização e estão fora da área do porto organizado, conforme estipulado pela Lei nº12.815.

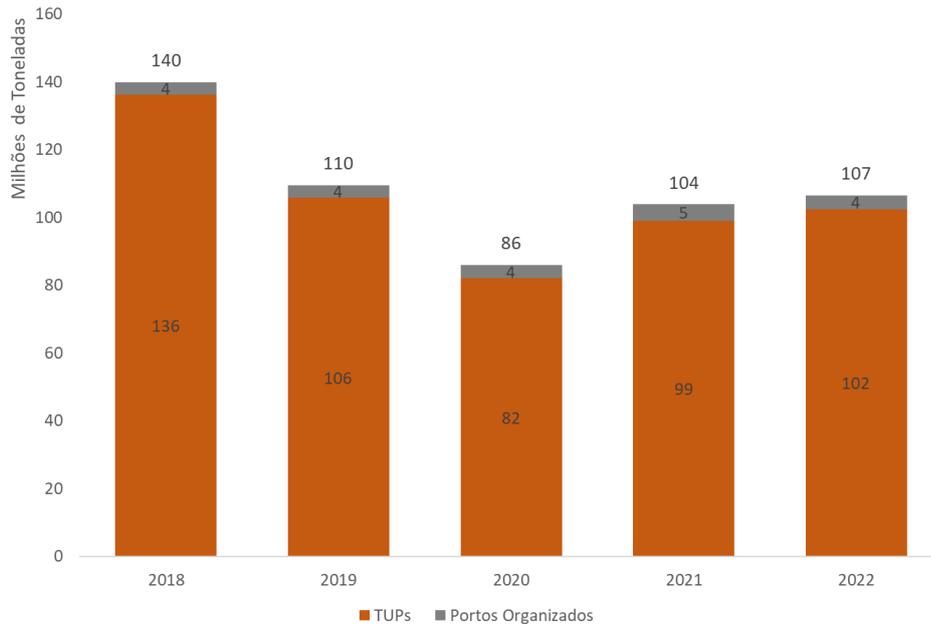
No Porto de Vitória, se encontram cinco TUPs em operação: o Terminal de Praia Mole, o Terminal de Siderúrgicos de Tubarão, a Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV), o Terminal de Barcaças da Glória e o Terminal Zemax. Em Barra do Riacho, destacam-se o TABR (Terminal Aquaviário de Barra do Riacho), o Terminal Portocel e o Terminal Jurong.

O Porto de Vitória teve sua origem em 1906 como a Companhia Porto de Vitória - CPV, sendo posteriormente gerido pela Administração do Porto de Vitória - APV a partir de 1924. Em 1978, expandiu suas operações para Barra do Riacho e, com o Decreto nº 87.560 de 1982, deu-se a criação da nova autoridade portuária, a Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA, uma empresa pública responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho. Em 1996, o Porto Organizado de Vitória teve sua área ampliada.

Em setembro de 2022, o marco mais recente aconteceu, ocorreu um evento pioneiro no Complexo Portuário de Vitória e no setor portuário brasileiro como um todo: deu-se início à primeira gestão privada de uma autoridade portuária no país, a VPorts.

No escopo de uma década, compreendida entre 2010 e 2020, uma análise foi conduzida a partir dos dados disponibilizados pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), visando examinar o perfil das cargas movimentadas e a dinâmica operacional dos Portos e Terminais de Uso Privado (TUPs) dentro deste complexo. Durante esse intervalo temporal, notou-se uma notável predominância dos terminais privados, com uma representação expressiva de 96% no volume total movimentado, enquanto os Portos organizados contribuíram com apenas 4% do fluxo de carga.

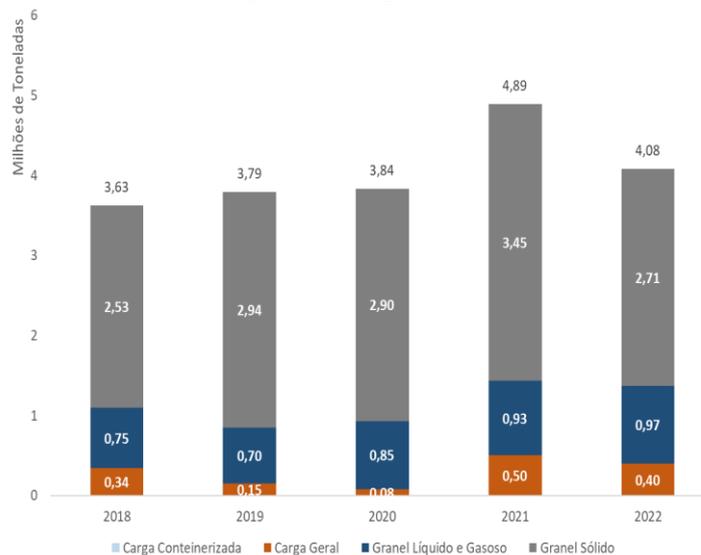
Gráfico 3 - Comparação da Movimentação de Cargas entre TUPs e Portos Organizados em Vitória (2018-2022)



Fonte: Autoria própria (2024); Painel Estatístico da ANTAQ.

Quanto ao perfil das cargas, no contexto específico do Porto de Vitória, os contêineres e os granéis sólidos foram as categorias de maior movimentação, destacando-se, sobretudo, os fertilizantes e o ferro-gusa como elementos de maior relevância. Nos Terminais de Uso Privado, os granéis sólidos mantiveram-se como um perfil de destaque, especialmente na movimentação de minério de ferro, além da carga geral, que o ferro assume a posição proeminente entre as mercadorias transportadas.

Gráfico 4 - Movimentação de Cargas Porto de Vitória - ANTAQ



Fonte: Autoria própria (2024) ; Painel Estatístico da ANTAQ.

3.1.1 Processo de desestatização

A Companhia das Docas do Espírito Santo (CODESA), é uma sociedade de economia mista federal, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, criado pelo Decreto nº 87.560 de 1982.

Sua desestatização foi um marco para todo o setor portuário brasileiro, uma vez que representou a primeira autoridade portuária privada do Brasil, esse ocorreu com o objetivo de atrair novos investimentos para o setor e trazer ganhos de eficiência operacional.

O processo foi inicialmente qualificado em 2017, e foi apenas com o Decreto nº 9.852, de 2019, que o Presidente autorizou a inclusão da CODESA e dos serviços portuários que ela oferece nos Portos de Vitória e Barra do Riacho, no PND. Em 2021, o CPPI aprovou as condições mínimas da desestatização, nos termos da Resolução nº 188/2021, e encaminhou o processo para o Tribunal de Contas da União (TCU).

No dia 21 de janeiro de 2022, foi finalmente publicado o edital de licitação desta concorrência, que definiu a gestão portuária como um landlord privado. Dando a concessionária a função de desempenhar o papel da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta (Decreto 8.033/2013). O edital dizia que a aplicação de recursos privados deverá dobrar a movimentação de cargas do Porto de Vitória e ampliar a possibilidade de exploração de novas áreas em Barra do Riacho, que tinha 522 mil m² livres para novas atividades.

A sessão pública do leilão ocorreu em 30 de março de 2022, com a participação de duas concessionárias: o Consórcio Beira Mar, composto pela Vinci Infraestrutura Transporte e Logística FIP e a Serveng Civilsan S.A., e o Consórcio Participação Shelf 119 Multiestratégia, administrado pela Quadra Capital. O certame foi decidido na etapa viva-voz, tendo a Quadra Capital como vencedora, com uma outorga de R\$106 milhões, além da contribuição fixa de R\$618,8 milhões.

A assinatura do contrato de compra e venda de ações foi em 05 de setembro de 2022, e o contrato de concessão entrou em vigor em 21 de setembro do mesmo ano. Isso resultou na Quadra Capital assumindo o controle acionário majoritário do Fundo de Investimento em Participação CODESA.

Um marco significativo foi registrado durante a Intermodal de 2023, quando o Porto de Vitória lançou sua nova marca, e a autoridade portuária passou a ser denominada Vports Autoridade Portuária S.A.

3.2 Terminais arrendados

Como definido pela Lei nº 12.815 um arrendamento se refere a uma cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado, visando sempre a movimentação de carga.

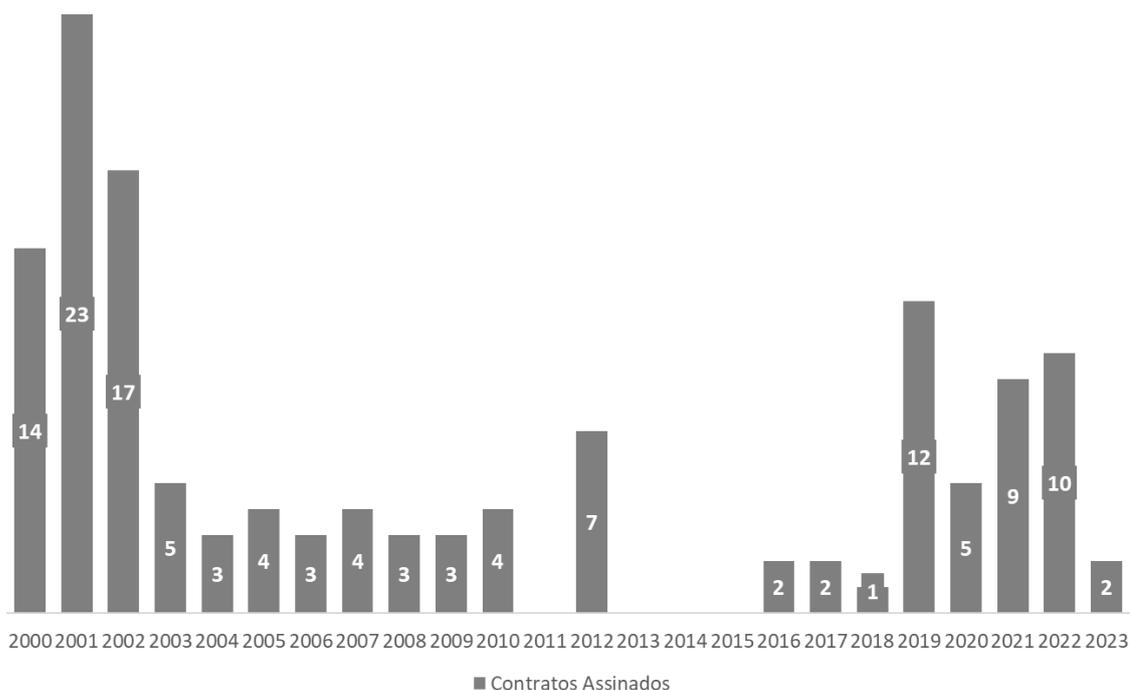
A concessão da área de um Porto Organizado ocorrerá mediante a celebração de um contrato. Este é precedido pela qualificação do projeto pelo PPI e por um processo de licitação, de acordo com o estipulado pela Lei e seu regulamento.

O processo de licitação abrange seis etapas distintas. Inicialmente, ocorrem os estudos, nos quais se desenvolve o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto. Este é composto por cadernos que abrangem as áreas de mercado, engenharia, financeira, ambiental e operacional, além do contrato de concessão e a minuta do edital. Em seguida, acontece a audiência e a consulta pública, momento em que o projeto é apresentado e os interessados têm a oportunidade de esclarecer dúvidas relacionadas ao material apresentado. Posteriormente, as contribuições são analisadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Após essa análise, uma nova versão do EVTEA é publicada, incorporando ou não as contribuições recebidas. Por fim, ocorre o momento do leilão e na celebração do contrato.

3.2.1 Últimos arrendamentos

No Brasil, os arrendamentos são áreas cruciais no desenvolvimento do setor portuário. Uma análise dos últimos arrendamentos realizados torna-se essencial para compreender não apenas a dinâmica dessas transações, mas também para contextualizar o tempo demandado na concretização dos contratos. Ao examinar o histórico recente de arrendamentos no Brasil, é possível identificar padrões, desafios e variáveis que exerceram influência no tempo transcorrido desde o início do processo até a celebração efetiva dos contratos.

De acordo com os dados disponibilizados pela ANTAQ, no Brasil, desde os anos 2000, foram assinados 133 contratos de arrendamento, sendo a maior parte deles no Porto de Santos. Desses contratos, 6 deles, que representam 4,51% estão em manutenção judicial (ANTAQ, 2024). Conforme mostra o gráfico 5:

Gráfico 5 - Indicadores de Portos Organizados - ANTAQ

Fonte: Autoria própria (2024); Painel Estatístico da ANTAQ.

Para o ano de 2023, estão programados mais cinco leilões, todos realizados por meio de processos simplificados, tendo contratos de duração máxima de 10 anos. Esses leilões são exclusivamente dedicados à movimentação de granéis sólidos, sendo dois de granéis vegetais, dois de minerais, e o quinto voltado para granéis sólidos em geral (ANTAQ, 2024).

3.2.1.1 Porto de Santos

Responsável por pelo menos 25% do comércio exterior brasileiro, o Complexo Portuário de Santos é o principal Porto do Brasil e o maior porto multipropósito da América Latina.

Atualmente, o Porto de Santos conta com 39 contratos de arrendamento, incluindo contratos regulares, de transição e com liminar, destinados à armazenagem e/ou movimentação de carga. O último terminal arrendado foi o STS 11, terminal para granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja. O projeto foi aprovado pela Resolução CPPI 145 de dezembro de 2020 e o leilão ocorreu apenas em março de 2022, sendo arrematado pela empresa COFCO Internacional Brasil S.A (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2023).

Também existem três terminais em processo de licitação, sendo eles o STS 08, voltado para a movimentação de granéis líquidos e gasosos, que teve um leilão sem interessados em novembro de 2021 e continua em fase de revisão pelo TCU até o momento. O STS 53, destinado à armazenagem de granéis sólidos minerais, foi qualificado em agosto de 2021 e está passando por análise após a consulta pública desde agosto de 2022. Por fim, o STS 10 é um terminal dedicado à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, que foi qualificado pelo PPI através da Resolução CPPI 172, de abril de 2021 (PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS, 2024).

É importante ressaltar que, em 2023, o Porto de Santos foi classificado como o quadragésimo porto com maior movimentação de contêineres no mundo, conforme indicado no artigo "One Hundred Ports 2023" da Lloyd's List, uma referência nas indústrias portuárias e de navegação. Isso destaca a relevância da carga para o complexo portuário. Vale salientar que o projeto do STS 10 é especificamente voltado para a movimentação de contêineres, visando aumentar a capacidade estática de armazenagem do terminal, o que beneficiaria a operação. No entanto, o projeto está parado no TCU desde maio de 2022, pois o edital contava com diversos problemas, entre eles: os custos previstos não estavam de acordo com o mercado, existe uma política em relação a área e não contemplava o requisito de operação verticalizada (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2023).

3.2.1.2 Porto de Paranaguá

Com cinco terminais já arrendados e mais três em processo de licitação, o Porto de Paranaguá está em operação há 88 anos, consolidando-se como o maior porto graneleiro da América Latina e o segundo maior porto do Brasil.

Em fevereiro de 2023 ocorreu o leilão do terminal PAR 50, este foi aprovado pelo PPI dois anos antes, em fevereiro de 2020. Destinado para a movimentação de granéis líquidos, o leilão teve uma única proposta, do FTS Group, que arrematou o contrato (ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA, 2023).

Os terminais em processo de licitação são o PAR 09, o PAR 14 e o PAR 15, todos dedicados à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais e qualificados no PPI por meio da Resolução CPPI nº 172, de abril de 2021. Estes têm como obrigação contratual a construção de novos berços de atracação, que aumentaram a competitividade do porto devido a uma melhora operacional (PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS, 2024).

Apesar da necessidade de um novo berço para atender a demanda do complexo portuário, o processo de licitação iniciado em 2021 ainda está em andamento. Nos casos do PAR14 e PAR15, as contribuições estão em análise pelo TCU desde novembro de 2022. Quanto ao PAR 09, que foi para leilão em agosto de 2023 e não recebeu nenhuma proposta, os documentos estão em análise e aguardando uma nova data.

3.2.1.3 Porto de Maceió

O Porto Organizado de Maceió, situado no estado de Alagoas, foi inaugurado em 1940. Atualmente, abriga cinco terminais arrendados, com um sexto terminal em processo de licitação.

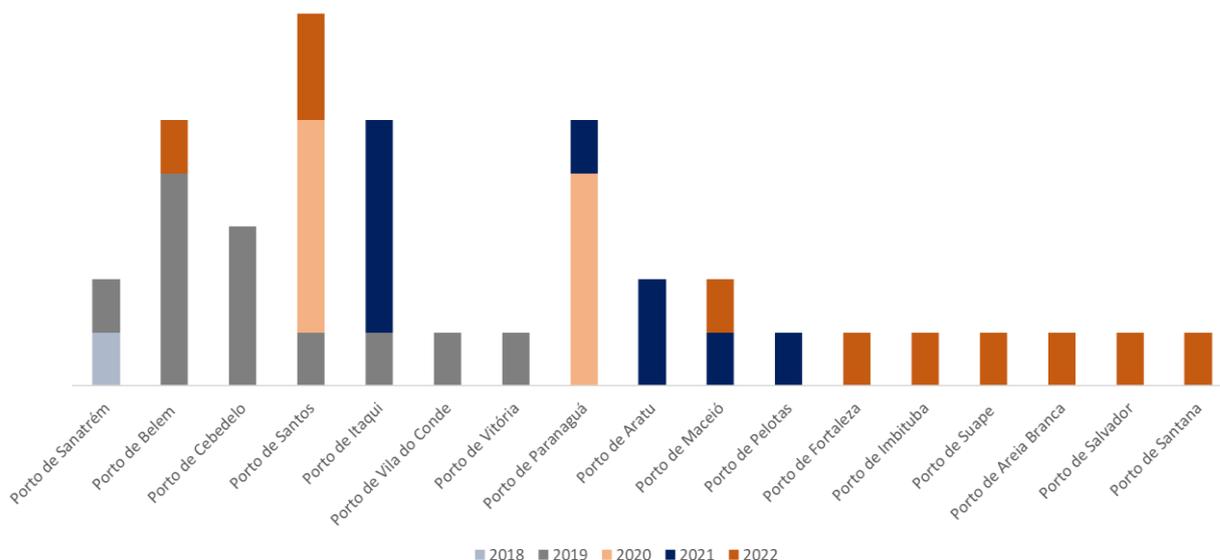
Os últimos arrendamentos do porto foram os terminais MAC11, MAC 11A e MAC 12, dedicados à movimentação e armazenagem de combustíveis, as áreas foram qualificadas pelo PPI em 2020, por meio da Resolução nº 121. Inicialmente o projeto tratava apenas de duas áreas, o MAC 11 e o MAC 12. Contudo, o novo edital publicado em junho de 2023, mais de dois anos após a consulta pública inicial, segmentou a área em três terminais distintos. O leilão tão esperado desde 2020 ocorreu em agosto de 2023, resultando no arremate de todas as áreas disponíveis (ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE MACEIÓ, 2023).

3.3 Análise Comparativa

Com a desestatização dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, observou-se uma significativa redução na burocracia envolvida na formalização de contratos para a exploração de áreas dentro do Porto Organizado.

Anteriormente, sob o modelo de gestão tradicional de Landlord, a celebração de novos contratos demandava um processo de licitação complexo, como definido anteriormente. No entanto, com a desestatização, a Autoridade Portuária adquiriu autonomia para gerir suas áreas de acordo com sua estratégia, permitindo uma abordagem mais direta com os interessados. Essa mudança possibilitou a negociação direta de condições e valores com players específicos, agilizando e simplificando o processo para as empresas envolvidas.

A gráfico 6 explicita a quantidade de contratos firmados por Porto Organizado nos últimos 5 anos:

Gráfico 6 - Contratos Firmados Anualmente nos Portos Organizados de 2018 a 2022

Fonte: Autoria própria (2024); Painel Estatístico da ANTAQ.

Ao analisar o gráfico acima é possível perceber que em um período de 5 anos, apenas 48% dos Portos Organizados do Brasil, firmaram contratos de arrendamento. E desses apenas cinco fecharam mais de um contrato em um mesmo ano.

Enquanto isso, o Porto de Vitória, no período de 1 ano, de setembro de 2022 a setembro de 2023, fechou 4 novos contratos, um deles não divulgado à empresa, evidenciando que o novo formato de gestão otimiza significativamente o tempo necessário para formalizar tais acordos.

O contrato assinado com a Multilift Logística é destinado para a armazenagem de granéis sólidos minerais, em especial fertilizantes, ferro-gusa, carvão e escória, e visa um aumento de 10% na movimentação de carga no porto, buscando adicionar mais 800 mil toneladas de carga anualmente.

O segundo contrato fechado foi com a FTS Par para a operação dos silos de malte de Vila Velha e tem como o objetivo de em um ano ampliar o volume movimentado de malte em 25%.

Também foi firmado um contrato entre a VPorts e a Comexport Trading, a empresa terá um terminal próprio dentro do complexo, visando potencializar a movimentação de veículos no Espírito Santo. O Vice-presidente desse terminal enfatizou a importância desse contrato:

O contrato com o Terminal de Veículos representa um avanço estratégico. Nos próximos dois anos, realizaremos um investimento de aproximadamente R\$ 40 milhões para aprimorar o terminal, que será integrado as demais estruturas que já

possuímos no estado do Espírito Santo. Essas estruturas incluem dois complexos logísticos classificados entre os mais avançados do mundo (VPORTS, 2023).

Sendo assim, é possível perceber que uma gestão portuária privada se destaca pela sua eficiência na formalização de contratos, conferindo benefícios significativos ao complexo ao garantir o atendimento completo de sua demanda. O diretor-presidente da VPorts afirma:

Firmar esses quatro importantes contratos em um curto período de tempo demonstram, na prática, o quanto o novo modelo de negócios que trouxemos, pioneiro no País, traz mais eficiência e agilidade para um setor tão importante para a economia e o desenvolvimento. Temos trabalhado para oferecer soluções customizadas para os clientes, aprimorando operações e investindo em melhorias. O que buscamos é solidificar o papel do porto como um elo logístico estratégico e eficiente para diversas cadeias de suprimentos (VPORTS, 2023).

Em comparação com a gestão de um TUP, destaca-se que a VPorts, embora privada, administra um porto organizado, considerado um bem público. Portanto, deve seguir toda a regulamentação aplicável aos portos públicos, incluindo normas tarifárias e outros regramentos específicos. Sendo parte do sistema portuário nacional, a VPorts segue sendo responsável por cumprir funções sociais e de desenvolvimento. Em contraste, os Terminais de Uso Privado operam sob autorização e, apesar de serem fiscalizados pela ANTAQ, essa supervisão é menos intensa. Os TUPs funcionam de maneira totalmente privada, seguindo as políticas das empresas autorizadas. Embora devam evitar práticas abusivas e garantir os direitos dos usuários, os TUPs desfrutam de maior liberdade operacional.

Considerações Finais

Não existe um modelo único ideal para a exploração portuária, como observado, existe uma ampla variação nos modelos adotados, que diferem de país para país. No Brasil, houve diversas alterações no marco regulatório ao longo do tempo.

A introdução da Lei dos Portos em 1993 estabeleceu o modelo de Landlord Port, que representou um marco na evolução do setor ao ampliar a autonomia das autoridades portuárias. Nesse arranjo, o estado retém a propriedade das infraestruturas portuárias, mas transfere a gestão operacional dos terminais para o setor privado, que se responsabiliza pelos investimentos em equipamentos e estruturas.

Embora o modelo Landlord Port tenha se mostrado eficaz em reduzir custos operacionais estáticos nos portos brasileiros, ainda persistem desafios significativos relacionados à expansão da infraestrutura e à capacidade de capturar novos mercados. A rigidez das estruturas de gestão e as limitações no financiamento de melhorias infraestruturais podem impedir que esses portos se adaptem rapidamente às mudanças do mercado. Essas dificuldades são intensificadas por problemas nos processos licitatórios e na gestão de contratos, que são frequentemente caracterizados por burocracia excessiva e lentidão. Esses atrasos nos procedimentos licitatórios e a rigidez na administração de contratos não só postergam a implementação de projetos vitais para a expansão e modernização, mas também impedem que os portos respondam adequadamente às rápidas mudanças do setor portuário global.

Essa dificuldade dos portos operados sob o modelo Landlord Port em adaptar-se rapidamente às novas demandas de cargas acaba favorecendo os Terminais de Uso Privado. Os TUPs, por terem uma maior flexibilidade operacional, conseguem responder mais rapidamente às exigências do mercado, resultando uma preferência.

Assim como os Terminais de Uso Privado, a desestatização de portos organizados apresenta soluções potenciais para os desafios enfrentados pelo modelo de Landlord Port. No entanto, a desestatização oferece vantagens distintas. Primeiramente, diferentemente dos TUPs, que geralmente são especializados em um único perfil de carga, os portos organizados desestatizados têm a capacidade de operar uma ampla gama de cargas dependendo da necessidade do mercado. Além disso, por continuarem operando sob um quadro regulatório, os portos organizados desestatizados conseguem aliar a eficiência da gestão privada com a supervisão e orientações estratégicas do setor público, o que assegura que, mesmo após a desestatização, os portos continuem a seguir diretrizes que alinham seus objetivos operacionais

com as metas de desenvolvimento. Por fim, os portos organizados desestatizados são altamente atrativos para grandes operadores logísticos e linhas de navegação internacionais, devido à sua escala e capacidade, os destacando em comparação aos TUPs, pois permite que eles captem novos negócios, ampliando sua participação no comércio global.

Isso posto, podemos olhar o caso do Porto de Vitória, que, no período de um ano após sua desestatização, celebrou 4 novos contratos, visando um aumento de 35% na movimentação de cargas. Em contraste, durante a gestão anterior sob o modelo de Landlord Port, a mesma quantidade de contratos de arrendamento levou de 2007 a 2019 para ser firmada. Esse contraste evidencia não apenas a eficiência trazida pela desestatização na agilização dos processos contratuais, mas também o potencial de crescimento acelerado em atividades portuárias sob uma gestão mais dinâmica e orientada pelo setor privado.

No entanto, apesar dos resultados promissores já observados, é importante destacar, que o Porto de Vitória representa o primeiro caso de desestatização de um porto organizado Brasil. Por isso é necessário observar a concessão ao longo dos próximos anos para identificar os principais acertos e desafios desse modelo, permitindo que este seja aperfeiçoado e aplicado em outras autoridades portuárias, ajustando e adaptando o modelo conforme necessário para garantir eficácia a longo prazo.

Referências Bibliográficas

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA. **Portos do Paraná**. Disponível em: <https://www.portosdoparana.pr.gov.br/>. Acesso em: 12 nov. 2023.

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE MACEIÓ. **Porto de Maceió**. Disponível em: <https://www.portodemaceio.com.br/portal/>. Acesso em: 12 nov. 2023.

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Estatístico Aquaviário. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html#pt>. Acesso em: 17 nov. 2023.

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS. **Porto de Santos**. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/>. Acesso em: 17 nov. 2023.

BANCO MUNDIAL. **Kit de ferramentas de reforma portuária. Centro de Consultoria em Infraestrutura Público-Privada**. 2007. Disponível em: https://regulationbodyofknowledge.org/wp-content/uploads/2013/03/WorldBank_Port_Reform_Toolkit.pdf. Acesso em: 13 jan. 2024.

BRASIL. **Carta Régia de 28 de janeiro de 1808**. Coleção de Leis do Brasil - 1808, p. 1, vol. 1. Publicação original. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html. Acesso em: 13 jan. 2024.

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Painel de Monitoramento de Instalações Privadas. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZW5kYzYzM4MzAtMjJkNjY0OTg0LTlkMDUtYmVjNDIiODAwNDgzIiwidCI6IjhlNTdmNzI3LTB1NWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9&pageName=ReportSection> Acesso em: 22 fev. 2024.

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Painel de Indicadores de Portos Organizados. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNTEyMDBhMjMtYTEwYy00YjZLTg2YzEtNzlmYWUyOTU1MWMxIiwidCI6IjhlNTdmNzI3LTB1NWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9> Acesso em: 22 fev. 2024.

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Painel de Autorizações e Registros. Disponível em: <https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/3d862c96-0cf1-4248-a789-fb47a4ec7c6a/page/c0bEC> Acesso em: 22 fev. 2024.

BRASIL. Casa Civil. **Governo Federal realiza a primeira privatização portuária do Brasil**. 31 mar. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/casacivil/pt-br/ocultadas/orgaos/seppi/noticias-1/copy_of_governo-federal-realiza-a-primeira-privatizacao-portuaria-do-brasil. Acesso em: 26 mar. 2024.

BRASIL. Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras

providências. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jul. 1975. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222impressao.htm. Acesso em: 26 mar. 2024.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Regula a exploração de portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 fev. 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 26 mar. 2024.

BRASIL. Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020. Dispõe sobre ações emergenciais destinadas ao setor cultural a serem adotadas durante o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020; e altera as Leis nºs 8.313, de 23 de dezembro de 1991, e 12.343, de 2 de dezembro de 2010. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 ago. 2020.

G1. **Entenda a Lei dos Portos. 2013**. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2013/04/entenda-mp-dos-portos.html>. Acesso em: 26 mar. 2024.

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI). **Projetos**. Disponível em: <https://ppi.gov.br/projetos/>. Acesso em: 08 mar. 2024.
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **História**. 29 abr. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/aceso-a-informacao/base-juridica/historia>. Acesso em: 26 mar. 2024.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Transportes no Brasil - Síntese Histórica**. 23 out. 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/aceso-a-informacao/base-juridica/historia>. Acesso em: 26 mar. 2024.

JÚNIOR, Janary; DOEDERLEIN, Natalia (Ed.). **Minirreforma na Lei dos Portos é sancionada com regras para portuários durante pandemia**. Câmara dos Deputados, 25 ago. 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/687051-MINIRREFORMA-NA-LEI-DOS-PORTOS-E-SANCIONADA-COM-REGRAS-PARA-PORTUARIOS-DURANTE-PANDEMIA#:~:text=A%20nova%20lei%20>. Acesso em: 26 mar. 2024.

PUBLIC-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF); World Bank. Port Reform Toolkit: Second Edition. Washington, D.C.: World Bank, 2002. Disponível em: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>. Acesso em: 12 abr. 2024.

SOPESP. **O Porto e a Economia do Brasil. 2019**. Disponível em: sopesp.com.br/2019/10/07/o-porto-e-a-economia-do-brasil/#:~:text=Hoje%2C%20o%20porto%20representa%20cerca,agronegócio%20são%20escodadas%20pelos%20portos. Acesso em: 12 abr. 2024.

VIEIRA, Luiz Francisco Modanese et al. **Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro**. São Paulo: Booz & Company, 2012. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/7668>. Acesso em: 12 abr. 2024.

VPORTS. COMEXPORT assina contrato com Vports e assume terminal de veículos localizado dentro do Terminal Portuário de Vila Velha. 6 jun. 2023. Disponível em: <https://vports.com.br/comexport-assina-contrato-com-vports-e-assume-terminal-de-veiculos-localizado-dentro-do-terminal-portuario-de-vila-velha/>. Acesso em: 26 mar. 2024.