

DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA PORTUARIO BRASILEIRO

Christiane Sanchez de Almeida

O presente trabalho possui como tema, a política de concessão dos portos. A metodologia adotada na formulação deste trabalho foi baseada em pesquisas bibliográficas, através de consultas a livros, revistas, pesquisa de manuais, tratados, artigos publicados na internet. Neste sentido, o objetivo geral desta pesquisa busca apresentar o desenvolvimento do sistema portuário no Brasil. Assim, os objetivos específicos procuram descrever o sistema portuário brasileiro, abordar as principais questões do sistema portuário brasileiro e por fim, apontar a estrutura legislativa para o desenvolvimento de portos ou operações. Por fim, compreende-se a importância de tal temática, deixando então o tema em aberto, propondo que no futuro se realize uma nova pesquisa bibliográfica com a finalidade de contextualizar os temas aqui abordados. Juntamente com esta nova revisão bibliográfica, sugere-se o desenvolvimento de um estudo de caso comparativo entre os portos brasileiros, evidenciando qual a importância e valor deste para a economia portuária brasileira.

Palavras-chave: Porto, Sistema Portuário, Brasil.

TITLE: DEVELOPMENT OF THE BRAZILIAN PORT SYSTEM

ABSTRACT

The present work has as its theme the concession policy and the general aspects of the ports. The methodology adopted in the formulation of this work was based on bibliographic research, through consultations with books, magazines, searching for manuals, treaties, and articles published on the internet. In this sense, the general objective of this research seeks to present the development of the port system in Brazil. Thus, the specific objectives seek to present the history that surrounds the ports and their emergence, point out the types of existing ports as well as describe the Brazilian port system, address the main issues of the Brazilian port system, and finally, point out the legislative framework for the development of ports or operations. Finally, we understand the importance of such a theme, leaving the topic open, proposing that in the future a new bibliographic research should be carried out to contextualize the themes addressed here. Along with this new bibliographic review, it is suggested to develop a comparative case study between Brazilian ports, showing its importance and value for the Brazilian port economy.

Keywords: Port, Port System, Brazil.



INTRODUÇÃO

Observa-se que os países mais ricos e/ou com posição geográfica favorável ao mar desenvolveram uma vantagem econômica mais rápida. Entre os séculos XV e XVI, Portugal, com seu pioneirismo, explorou o mundo, incluindo os mais de oito mil quilômetros da costa brasileira, colonizando e transportando produtos gerados em território brasileiro (BOGOSSIAN, 2011).

Os desenvolvimentos gerados nos países estão associados diretamente ao transporte marítimo e, com sua logística, que envolve os terminais e portos, onde uma administração adequada aumenta o fluxo e o volume de embarcações, potencializando assim riquezas e o desenvolvimento territorial (BRITTO, 2015).

Assim, a eficiência do setor portuário brasileiro passa pela Lei de Modernização dos Portos, a qual constitui uma tentativa de melhorar a eficiência no setor, modernizando e reduzindo custos (FERNANDES, 2015).

Sabe-se que os portos de um país são mais do que portas de entrada e saída de mercadorias; eles são vistos como o espelho da vontade de crescimento de uma nação que deseja alcançar o vislumbre mundial e uma economia sólida e consistente (GOLDBERG, 2009).

Existem 175 instalações portuárias no Brasil, consistindo em cerca de 32 portos públicos e 143 portos privados, incluindo portos marítimos e fluviais. O principal porto público no Brasil, com base no volume de carga transportada, é o Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo (BOGOSSIAN, 2011).

A Lei nº 12.815 (Lei de Portos) foi promulgada em 2013, com o objetivo de aumentar o investimento privado nos portos brasileiros, o que é essencial para enfrentar um dos mais proeminentes gargalos logísticos do país (FERNANDES, 2015).

Além disso, o novo Marco Regulatório Portuário alterou o arranjo institucional do setor portuário, que também foi afetado pela reestruturação administrativa promovida pelo governo federal. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) foi responsabilizado por decisões políticas, que agora abrangem os portos lacustres e fluviais. Também é responsável por licenciar direitos e coordenar as atividades de planejamento do setor portuário (BRITTO et al., 2015).

Em 8 de março de 2017, o Decreto nº 9.048 foi promulgado, introduzindo várias mudanças nas regulamentações portuárias no Brasil em uma nova tentativa de promover investimentos no setor portuário.

Atualmente, no Brasil, existe uma política geral de estado para o desenvolvimento de portos em sua jurisdição. O governo brasileiro identificou o desenvolvimento dos portos como prioridade. Portanto, desde a promulgação da Lei de Portos, o governo desenvolveu um Plano Nacional de Logística Portuária (PNPL), que visa identificar as ações necessárias para melhorar a infraestrutura e a eficiência dos portos brasileiros (FARRANIA et al., 2015).

A partir do PNPL, o governo desenvolveu um plano diretor para cada porto público para orientar os investimentos e melhorias necessárias para cada área e um plano de desenvolvimento e zoneamento para coordenar a expansão racional da área de cada porto. Além disso, o governo emitiu o plano geral de concessões, que identifica os novos portos e terminais estratégicos a serem licenciados (FARRANIA, 2015).

Diante deste contexto, esta pesquisa buscará responder como tem ocorrido o desenvolvimento do sistema portuário no Brasil?

Neste sentido, o objetivo geral desta pesquisa irá apresentar o desenvolvimento do sistema portuário no Brasil. Assim, os objetivos específicos apresentarão a história que envolve os portos e seu surgimento, pontuar os tipos de portos existentes, como também descrever o sistema portuário brasileiro, abordar as principais questões do sistema portuário brasileiro e, por fim, apontar a estrutura legislativa para o desenvolvimento de portos ou operações.

A pesquisa é justificada como uma forma de contribuir ao meio acadêmico em que está inserida, além de ser possível enriquecer a temática referente ao desenvolvimento do sistema portuário brasileiro. Justifica-se também como uma forma de agregar conhecimento em seu meio social, onde pretende-se apresentar um material concreto, possibilitando também a compreensão dos leitores, mesmo que sem conhecimento técnico, que buscam maior conhecimento sobre o tema.

O método que foi utilizado na elaboração do presente trabalho consiste na pesquisa e análise dos principais temas do desenvolvimento do sistema portuário brasileiro e da prática de suas atividades, existentes na bibliografia já publicada. Por meio do método de pesquisa, foram incluídas temáticas que apresentem o tema em questão como um meio de fornecer

subsídios, incentivando os leitores a buscar um novo desenvolvimento para o sistema portuário brasileiro em seu ambiente de influência.

Para o presente estudo, foram utilizados critérios de seleção, pesquisas relacionadas ao desenvolvimento do sistema portuário brasileiro, artigos que apresentam o tema em questão, artigos que não apresentam o tema, teses, dissertações, além de textos, artigos e citações traduzidas. Por fim, as análises foram orientadas pelo objetivo geral e específico do estudo, evidenciando-as por três etapas: Pré-análise, Exploração do material e Tratamento dos dados obtidos e interpretação, para uma melhor compreensão.

DESENVOLVIMENTO

Um porto é uma instalação comercial marítima que pode incluir um ou mais cais onde os navios possam atracar para carregar e descarregar passageiros e carga. Embora geralmente situados em uma costa marítima ou estuário, alguns portos, como Hamburgo, Manchester e Duluth, ficam a muitos quilômetros para o interior, com acesso pelo mar via rio ou canal (GOLDBERG, 2009).

Hoje, de longe, o maior crescimento no desenvolvimento de portos é na Ásia, o continente com alguns dos maiores e mais movimentados portos do mundo, como Singapura e os portos chineses de Xangai e Ningbo-Zhoushan (BOGOSSIAN, 2011).

1. HISTÓRIA

1.1 Portos antigos

As antigas civilizações sempre que se destinavam ao comércio marítimo, tendiam a ampliar portos marítimos. Um dos portos artificiais mais ancestrais do mundo é Wadi al-Jarf, no Mar Vermelho. Ao lado da descoberta de composições portuárias, âncoras antigas também foram localizadas (FERNANDES, 2015).

Outros portos velhos abrangem Guangzhou quando ocorreu a Dinastia Qin China e Canopus, o fundamental porto egípcio para o comércio grego antes do estabelecimento de Alexandria. Na Grécia antiga, o porto de Pireu, em Atenas, era o apoio da frota ateniense que

exerceu um desempenho essencial na Batalha de Salamina versus os persas em 480 a.C. (FERNANDES, 2015).

Na velha Índia, de 3700 aC, Lothal era uma cidade acentuada da civilização do vale do Indo, situada na região de Bhāl, no estado contemporâneo de Gujarat. Ostia Antica era o porto de Roma antiga com Portus constituído por Cláudio e expandido por meio de Trajano para adicionar o porto vizinho de Ostia. No Japão, no momento em que ocorria a era Edo, a ilha de Dejima era a única porta aberta para o comércio com a Europa e ganhou somente um exclusivo navio holandês por ano, durante o tempo em que o Osaka foi o maior porto nacional e o fundamental centro de comércio para o arroz (BOGOSSIAN, 2011).

Atualmente, muitos desses lugares antigos já não existem ou operam como portos contemporâneos. Mesmo em tempos mais atuais, os portos às vezes permanecem sem emprego. Rye, East Sussex, foi um relevante porto inglês na Idade Média, mas a costa modificou e está hoje a 3,2 km do mar, durante o tempo em que os portos de Ravenspurn e Dunwich foram considerados como sumidos devido a erosão costeira (ESTEVEZ, 2016).

1.2 Portos modernos

Enquanto os portos iniciais tendiam a ser apenas portos simples, os portos modernos tendem a ser centros de distribuição multimodais, com ligações de transporte por via marítima, fluvial, rodoviária, ferroviária e aérea. Portas bem-sucedidas estão localizadas para otimizar o acesso a um hinterland ativo, como o London Gateway. Idealmente, um porto garantirá uma navegação fácil aos navios e abrigará o vento e as ondas. Portos são frequentemente em estuários, onde a água pode ser superficial e pode precisar de dragagem regular (BRITTO, 2015).

Os portos de águas profundas, como o Milford Haven, são menos comuns, mas podem receber navios maiores com um calado maior, como superpetroleiros, navios Post-Panamaxe grandes navios porta-contentores. Outras empresas, como centros regionais de distribuição, armazéns e transitórios, fábricas de processamento de enlatados e outras instalações de processamento, consideram vantajoso estar localizado dentro de um porto ou nas proximidades. Os portos modernos terão equipamentos especializados para movimentação de carga, como pontes rolantes, empilhadeiras de esteiras e empilhadeiras (FERNANDES, 2015).

Os portos habitam ter cargos especializadas: alguns alongam a consentir sobretudo os navios de cruzeiro e balsas de passageiros; alguns se particularizam em fluxo de contêineres ou carga geral; e determinados portos exercem um relevante desempenho militar para a marinha de seu país. Determinados países do terceiro mundo e pequenas ilhas como Ascensão e Santa Helena ainda possuem disposições portuárias concentradas, de maneira que os navios necessitam ancorar durante o tempo em que sua carga e passageiros são impelidos para terra por barça ou lançamento (respectivamente) (COUTINHO et al., 2014).

Nos tempos modernos, os portos sobrevivem ou diminuem, dependendo das tendências econômicas atuais. No Reino Unido, ambos os portos de Liverpool e Southampton já foram significativos no setor transatlântico de passageiros. Uma vez que o tráfego de aviões dizimou esse comércio, ambos os portos se diversificaram para navios de contêineres e cruzeiros (BRITTO, 2015).

Até a década de 1950, o Porto de Londres era um importante porto internacional no rio Tâmisa, mas as mudanças no transporte marítimo e o uso de contêineres e navios maiores levaram ao seu declínio. Thamesport um pequeno porto de contêiner semi-automatizado (com links para o Porto de Felixstowe, o maior porto de contêineres do Reino Unido) prosperou por alguns anos, mas foi duramente atingido pela concorrência do emergente porto e centro logístico de Londres Gateway (BOGOSSIAN, 2011).

Na Europa continental, é comum que os portos sejam de atributo público, de maneira que, por exemplo, os portos de Amsterdã e Roterdã são em parte característica do Estado e em parte das próprias cidades. De outra forma, no Reino Unido, todos os portos estão em mãos particulares, como os Portos Peel, que são registrados do Porto de Liverpool, do Aeroporto Manchester Ship Canal e John Lennon (COUTINHO et al., 2014).

Mesmo que os navios contemporâneos tendam a ter propulsores de popa e propulsores de proa, muitos domínios portuários ainda estabelecem que os navios utilizam pilotos e rebocadores para conduzir grandes navios em locais limitados. Por exemplo, navios que se beiram do porto belga de Antuérpia, um porto fluvial no rio Escalda, são forçados a utilizar pilotos holandeses quando trafegam na parte do estuário que é pertencente à Holanda (ESTEVEZ, 2016).

2. TIPOS DE PORTOS

Os conceitos "porto marítimo" e "porto" são empregados para diversos modelos de disposições portuárias que suportam com navios oceânicos, e o porto fluvial é empregado para o tráfego fluvial, como barcaças e outros navios de calado raso (GOLDBERG, 2009).

2.1 Porto Seco

Um porto seco é um terminal intermodal interior diretamente ligado por via rodoviária ou ferroviária a um porto marítimo e funcionando como um centro para o transbordo de carga marítima para destinos no interior (GOLDBERG, 2009).

Além do seu papel no transbordo de carga, os portos secos também podem incluir instalações para armazenamento e consolidação de mercadorias, manutenção para transportadores de carga rodoviários ou ferroviários e serviços de desembarço aduaneiro. A localização dessas instalações em um porto seco alivia a competição por armazenamento e espaço alfandegário no próprio porto (BOGOSSIAN, 2011).

Um porto interior seco pode acelerar o fluxo de carga entre os navios e as principais redes de transporte terrestre, criando um ponto de distribuição mais central. Os portos fluviais podem melhorar o movimento de importações e exportações, transferindo a demorada triagem e processamento de contêineres para o interior, longe dos portos marítimos congestionados (FARRANHA et al., 2015).

2.1.1 Antecedentes

O termo porto fluvial é usado em um sentido restrito no campo dos sistemas de transporte para significar uma instalação especializada para contêineres intermodais (contêiner de embarque padronizado) no transporte internacional. Em vez de os bens serem carregados e descarregados nesses portos, os contêineres podem ser transferidos apenas entre o navio e o veículo rodoviário ou o navio e o trem. O contêiner pode ser transferido novamente entre a

rodovia e a ferrovia em outros lugares e as mercadorias são carregadas ou descarregadas apenas em seu ponto de origem ou destino final (FARRANHA et al., 2015).

Contêineres permitem que algumas funções tradicionalmente realizadas em um porto possam ser movidas para outro lugar. Exemplos são as funções de receber, processar através de alfândega, inspecionar, classificar e consolidar contêineres indo para a mesma porta no exterior. A transferência de contêineres no porto marítimo pode ser acelerada e o espaço de manuseio de contêineres pode ser reduzido pela transferência de funções para um local interior distante do porto e da costa (TALLEY, 2009).

A distribuição pode também tornar-se mais eficiente estabelecendo-se a ligação entre o porto interior e o porto marítimo, por exemplo, uma ligação ferroviária de alta capacidade com um custo unitário inferior ao envio individual de contentores por estrada. Os contêineres ainda são coletados a partir de suas origens ou distribuídos para seus destinos finais por estrada, com a transferência acontecendo no local do interior (FARRANHA et al., 2015).

Um porto interior é apenas um sítio interior ligado a um porto marítimo. Este tipo de porto interior não requer uma via navegável. As principais características de um porto interior são a transferência de contentores entre diferentes modos de transporte (transferência intermodal) e o processamento do comércio internacional. Isso diferencia um porto interior de um depósito de contêineres ou centro de transporte (ESTEVEZ, 2016).

O termo porto interior também pode ser usado para um modelo semelhante de um local ligado a um aeroporto ou passagem de fronteira terrestre em vez de um porto marítimo (GOLDBERG, 2009).

A definição de porto interior no jargão das indústrias de transporte e logística é (FERNANDES, 2015):

Um porto interno é um local físico localizado longe das fronteiras terrestres, aéreas e costeiras tradicionais com a visão de facilitar e processar o comércio internacional por meio de investimentos estratégicos em ativos de transporte multimodal e promovendo serviços de valor agregado à medida que as mercadorias passam pela cadeia de fornecimento. Os portos fluviais também podem ser referidos como portos secos ou centros intermodais (FERNANDES, 2015).

2.2 Porto de pesca

Um porto de pesca é um porto de desembarque e distribuição de peixe. Pode ser uma instalação recreativa, mas geralmente é comercial. Um porto de pesca é o único porto que depende de um produto oceânico, e o esgotamento de peixes pode fazer com que um porto de pesca não seja econômico (TALLEY, 2009).

2.3 Porto interior

Um porto interno é um porto em um lago navegável, rio (porto fluvial), ou canal com entrada a um mar ou oceano, o que possibilita que um navio trafegue do oceano para o porto para transportar ou aliviar sua carga. Um modelo disso é o St. Lawrence Seaway, que possibilita que os navios viajem do Oceano Atlântico por diversos milhares de quilômetros para o interior dos portos dos Grandes Lagos, como Chicago, Toronto e Duluth-Superior (COUTINHO et al., 2014).

2.4 Porto marítimo

Um porto é ainda classificado como "porto de cruzeiros" ou "porto de carga". Além disso, as "portas de cruzeiro" também são conhecidas como "porta de origem" ou "porta de chamada". O "porto de carga" também é categorizado em um "bulk" ou "break bulk port" ou como um "porto de contêineres" (TALLEY, 2009).

2.4.1 Porto de carga

Portos de carga, de outra forma, são bastante distintos dos portos de cruzeiros, porque cada um deles lida com cargas muito distintas, que devem ser carregadas e descarregadas através de meio mecânicos muito distintos (BRITTO, 2015).

O porto consegue lidar com um tipo privado de carga ou consegue lidar com cargas abundantes, tais como combustíveis líquidos, grãos, produtos químicos líquidos, automóveis, madeira, etc. Tais portos são classificados como o "break granel portos" ou "granel". Os portos que lidam com cargas containerizadas são classificados como portos de contêineres (TALLEY, 2009).

A maioria dos portos de carga mobiliza todo tipo de carga, mas determinados portos são muito exclusivos em relação à carga que eles carregam. Além do mais, os portos de carga individuais são desconexos em terminais distintos de operação, que mobilizam as distintas cargas, e são operados por diversas empresas, também populares como operadores de estivadores ou terminais (COUTINHO et al., 2014).

2.4.2 Porto de cruzeiros

Um porto de cruzeiro é o porto em que os contingentes do navio de cruzeiro embarcam para começar o cruzeiro e desembarcam no cruzeiro ao final do cruzeiro. É também local em que os suplementos do navio de cruzeiro são carregados para o cruzeiro, que contém tudo, desde combustível e água para champanhe, frutas, legumes e quaisquer outros suplementos imprescindíveis para o cruzeiro (FARRANHA et al., 2015).

Os portos de cruzeiros são lugares muito movimentados durante o dia em que o navio de cruzeiro está no porto, porque os passageiros que saem desembarcam de suas bagagens e os passageiros que chegam embarcam no navio, além de todos os suprimentos que estão sendo carregados. Atualmente, a Cruzeiro Capital do Mundo é o Porto de Miami, Flórida, seguido de perto por Port Everglades, Flórida e o porto de San Juan, Porto Rico (ESTEVEZ, 2016).

2.4.3 Porto de escala

Um porto de escala é uma parada intermediária para um navio em seu itinerário de navegação. Nesses portos, navios de carga podem receber suprimentos ou combustível, bem como descarregar e carregar cargas, enquanto os navios de cruzeiro entram e saem do navio (TALLEY, 2009).

2.5 Porto de água quente

Este tipo de porto, é aquele em que a água não gela no inverno. Por ficarem disponíveis ao longo do ano, os portos de águas quentes são de extenso interesse econômico e geopolítico. Tais registros como Vostochny Porto, Petropavlovsk-Kamchatsky e Murmansk, na Rússia, Dalian na China, Odessa, na Ucrânia, Valdez no terminal do Alaska Pipeline e Kushiro no Japão, devem sua vivência a serem portos livres de geada (TALLEY, 2009).

O Mar Báltico e os âmbitos análogos têm portos disponíveis no decorrer do ano no começo do século 20 graças aos quebra-gelos, mas desafios anteriores de ingresso direcionaram a Rússia a ampliar seu território para o Mar Negro [19].

3. O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Com um litoral de 8.500 quilômetros navegáveis, o setor portuário do Brasil movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas de bens diversos, responsáveis por mais de 90% das exportações do país (FERNANDES, 2015).

O sistema portuário brasileiro é administrado pela Secretaria de Portos da Presidência (SEP-PR) do Ministério dos Transportes. O SEP-PR é responsável pela formulação de políticas e implementação de medidas, programas e projetos para apoiar o desenvolvimento de portos marítimos. Cabe também à SEP / PR participar do planejamento estratégico e aprovação dos planos de outorga, garantindo segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e passageiros (BOGOSSIAN, 2011).

Dos 34 portos marítimos públicos sob a administração da SEP, 16 são administrados por governos estaduais ou municipais. Os outros 18 são controlados diretamente pelas Companhias Docas, que são sociedades anônimas, cujo acionista majoritário é o Governo Federal. Portanto, eles ainda estão diretamente ligados à Secretaria de Portos (GOLDBERG, 2009).

As Empresas Docas ou Companhia Docas que operam no Brasil são:

- Companhia Docas do Pará (CDP)
- Companhia Docas do Ceará (CDC)
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)
- Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)
- Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)
- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)
- Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)

3.1 AS PRINCIPAIS QUESTÕES DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Desde o início da privatização dos portos brasileiros em 1995, as empresas arrendatárias de terminais de contêineres investiram aproximadamente US \$ 1 bilhão na aquisição de equipamentos modernos, infraestrutura física, capacitação de mão de obra e infraestrutura (BRITTO et al., 2015).

Em particular, após a injeção de recursos pelo Governo Federal através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a situação com os portos brasileiros começou a melhorar. Parte das obras de dragagem nos principais portos brasileiros já estão concluídas. Com o mar mais fundo na área dos portos, estima-se que cerca de 30% dos navios em todo o mundo que não puderam atracar no Brasil antes, agora podem (FARRANHA et al., 2015).

Mas o que costumava ser uma questão no mar, agora é uma questão em terra. Os problemas logísticos de acesso são evidentes, o gargalo de acesso dos terminais de contêineres de carga gera períodos improdutivos, que são altamente prejudiciais ao comércio exterior e à atividade financeira no Brasil. É um facto que a rede ferroviária e as estradas nas proximidades dos portos são insuficientes (GOLDBERG, 2009).

Outra preocupação com os portos brasileiros é a burocracia. Além de tornar tudo mais caro, a lentidão nos portos brasileiros inventou um verdadeiro “congestionamento no mar”. Todo navio que chega no país aguarda pelo menos 5,5 dias para ter as mercadorias entregues por

órgãos como o IRS, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, também conhecida como ANVISA, o Ministério da Agricultura e as Docas. A média mundial é de três dias (BOGOSSIAN, 2011).

No Brasil, os órgãos responsáveis pelo desembaraço das mercadorias operam apenas durante o horário comercial. É o único país entre as principais economias do mundo, que não tem esses serviços disponíveis 24 horas (FERNANDES, 2015).

3.2 ESTRUTURA LEGISLATIVA PARA O DESENVOLVIMENTO DE PORTOS OU OPERAÇÕES

O arcabouço legislativo referente ao desenvolvimento e operação da indústria portuária é proporcionado principalmente pela Lei nº 12.815 / 2013, que trata da exploração direta e indireta pela União Federal de portos e instalações portuárias, bem como com as atividades dos operadores portuários e pelo Decreto nº 8.033, que regulamenta a Lei nº 12.815 / 2013 (FERNANDES, 2015).

Existem também regulamentos específicos relativos à construção e operação de instalações portuárias. Dentre esses, destacamos a construção e exploração de terminais de uso privativo previstos na Resolução Normativa nº 20/2018 da ANTAQ (ANTAQ, 2018). Além disso, a Resolução Normativa nº 07/2016 da ANTAQ estabelece as regras para a exploração de áreas e instalações portuárias sob a gestão da autoridade portuária em portos públicos (ANTAQ, 2016). A Constituição Federal determina que os portos estejam sob jurisdição do governo federal.

Além disso, qualquer concessão, penhor ou parceria público-privada (PPP) de portos e instalações portuárias é regulada pelo estado. A Lei nº 11.079 / 2004 não impõe restrições à concessão de uma concessão portuária a uma PPP. No entanto, apesar das atuais reuniões entre o setor privado e o setor público, as PPPs não são comuns no setor portuário (FARRANHA et al., 2015).

Todos os portos do Brasil estão sob a vigilância dos mesmos órgãos reguladores, ANTAQ e MTPAC. Além disso, cada porto público é supervisionado por uma autoridade portuária (as empresas de docas) e todas as atividades realizadas em águas jurisdicionais brasileiras (incluindo portos e embarcações) estão sob a égide da Autoridade Marítima Brasileira, que é

representada pela Diretoria de Docas, Portos e Costas (DPC) e Capitania dos Portos, especialmente no que diz respeito à segurança do tráfego marítimo, à prevenção da poluição da água e à salvaguarda da vida humana no mar (BRITTO et al., 2015).

A ANTAQ, como autoridade regulatória portuária no Brasil, possui as seguintes competências e poderes:

- Regulação da indústria portuária através da produção de regras;
- Avaliação e concessão de autorizações para ter porto ou ser operador portuário;
- Vigilância das operações e atividades portuárias dos agentes;
- Elaboração de estudos e planos; e
- Supervisão de acordos.

A ANTAQ também implementou o Plano Anual de Vigilância, que visa melhorar a vigilância da operação e administração de portos públicos e de instalações portuárias para uso privado (FARRANHA, 2015).

A Lei nº 12.815 / 2013 adotou como um de seus princípios e diretrizes a necessidade de incentivar a concorrência, tendo em vista a participação do setor privado no setor. Além disso, os portos estão sujeitos às regras gerais de concorrência estabelecidas pela Lei nº 12.529 / 2011. De fato, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, órgão federal brasileiro que tem por objetivo orientar, prevenir e investigar abusos de poder econômico e atua dentro da esfera de regras de concorrência, possui alguns processos administrativos de investigação relativos às regras de concorrência na indústria portuária. , como os relacionados às taxas de liberação de contêineres das áreas alfandegadas cobradas pelos operadores de terminais (FERNANDES, 2015).

A esse respeito, a Lei nº 10.233 / 2001 também prevê diretrizes para concorrência no setor. Por fim, a Agenda Regulatória da ANTAQ para o biênio 2018-2019 indica entre os temas que se espera que sejam regulados a melhoria da análise competitiva dos mercados regulados (GOLDBERG, 2009).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como tema, a política de concessão dos portos. A metodologia adotada na formulação deste trabalho foi baseada em pesquisas bibliográficas, através de consultas a livros, revistas, pesquisa de manuais, tratados, artigos publicados na internet.

Sabe-se que o Brasil, possui um extenso litoral todo navegável e que o setor portuário do Brasil movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas de bens diversos, responsáveis por mais de 90% das exportações do país.

Dessa forma, o litoral brasileiro pode ser melhor explorado com o desenvolvimento do sistema portuário. O incentivo por parte do poder público pode levar a um desenvolvimento sustentável e controlado, de forma que nada ocorra fora das legislações brasileiras.

O Brasil possui um grande potencial para desenvolvimento neste sentido, sendo totalmente necessário a aprovação de leis que caminhem em favor ao desenvolvimento e promoção do crescimento portuário no país. É comum que reajustes de taxas alíquota promovam certo desconforto no setor, mas também sabe-se que é possível administrar tais situações em favor do desenvolvimento, como por exemplo, edições de regulamentos neste sentido

Por fim, compreende-se a importância de tal temática, deixando então o tema em aberto, propondo que no futuro se realize uma nova pesquisa bibliográfica com a finalidade de contextualizar os temas aqui abordados. Juntamente com esta nova revisão bibliográfica, sugere-se o desenvolvimento de um estudo de caso comparativo entre os portos brasileiros, evidenciando qual a importância e valor deste para a economia portuária brasileira.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. **Resolução Normativa nº 13 – 2016**. Disponível em: <<https://citaq.com.br/antaqjuris/2016/10/18/resolucao-normativa-no-13-2016/>>. Acesso em: 07 de jul. 2020

ANTAQ. **Resolução Normativa nº 20 - 2018**. Disponível em: <<https://citaq.com.br/antaqjuris/2018/08/10/resolucao-normativa-no-20-2018/>>. Acesso em: 07 de jul. 2020

BOGOSSIAN, M. P. **Entraves Operacionais portuários: Plataforma de Análise Comparativa**. Tese de Doutorado em Transportes Urbanos. Brasília, DF, Brasil: Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília, 2011.

BRITTO, P. A. P. DE et al. **Promoção da concorrência no setor portuário: Uma análise a partir dos modelos mundiais e aplicação ao caso brasileiro**. Revista de Administração Pública, v. 49, n. 1, p. 47–71, 2015.

FARRANHA, A. C.; FREZZA, C. DA S.; BARBOSA, F. DE O. **Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de investimentos**. Revista Direito GV, v. 11, n. 1, p. 89–116, 2015.

FERNANDES, V. O. **Os desafios do antitruste no setor portuário brasileiro: as inivações da Lei no 12.815/13 e seus reflexos concorrenciais**. Monografia de bacharelado em Direito. Brasília, DF, Brasil: Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, 2015.

GOLDBERG, D. J. K. **Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados**. Dissertação de mestrado em Engenharia Naval e Oceânica. São Paulo, SP, Brasil: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2009.

BOGOSSIAN, M. P. **Entraves Operacionais portuários: Plataforma de Análise Comparativa**. Tese de Doutorado em Transportes Urbanos. Brasília, DF, Brasil: Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília, 2011.

BRITTO, P. A. P. DE et al. **Promoção da concorrência no setor portuário: Uma análise a partir dos modelos mundiais e aplicação ao caso brasileiro**. Revista de Administração Pública, v. 49, n. 1, p. 47–71, 2015.

COUTINHO, P. C. et al. **Estudo comparativo das estruturas de custos e avaliação de projetos/investimentos entre terminais portuários de uso público e terminais portuários de uso privativo misto**. Relatório 3 - Relatório Final. Brasília, DF, Brasil: Centro de Estudos em Regulação de Mercados (CERME) da Universidade de Brasília, 2014.

ESTEVEZ, L. A. **Regulação e Segurança na Atividade de Praticagem no Brasil: Uma Análise Econômica**. Revista de Defesa da Concorrência, v. 4, n. 1, p. 5–20, 2016.

FARRANHA, A. C.; FREZZA, C. DA S.; BARBOSA, F. DE O. **Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de investimentos.** Revista Direito GV, v. 11, n. 1, p. 89–116, 2015.

FERNANDES, V. O. **Os desafios do antitruste no setor portuário brasileiro: as inovações da Lei no 12.815/13 e seus reflexos concorrenciais.** Monografia de bacharelado em Direito. Brasília, DF, Brasil: Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, 2015.

GOLDBERG, D. J. K. **Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados.** Dissertação de mestrado em Engenharia Naval e Oceânica. São Paulo, SP, Brasil: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2009.

TALLEY, W. K. **Port economics.** Abingdon, Reino Unido: Routledge, 2009.