



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

JAIRO HENRIQUE MACEDO MOREIRA

**A CONQUISTA DA AUTONOMIA DO PORTO DE SUAPE: UM DIFERENCIAL
COMPETITIVO**

RECIFE

2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

CENTRO CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

CIÊNCIAS ECONÔMICAS

JAIRO HENRIQUE MACEDO MOREIRA

**A CONQUISTA DA AUTONOMIA DO PORTO DE SUAPE: UM DIFERENCIAL
COMPETITIVO**

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador(a): André Matos Magalhães

RECIFE

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Macedo Moreira, Jairo Henrique.

A CONQUISTA DA AUTONOMIA DO PORTO DE SUAPE: UM
DIFERENCIAL COMPETITIVO / Jairo Henrique Macedo Moreira. - Recife,
2023.

46 : il., tab.

Orientador(a): André Matos Magalhães

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de
Pernambuco, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, , 2023.

Inclui referências, apêndices, anexos.

1. Autonomia. 2. Suape. 3. Economia. I. Matos Magalhães, André.
(Orientação). II. Título.

330 CDD (22.ed.)

JAIRO HENRIQUE MACEDO MOREIRA

**A CONQUISTA DA AUTONOMIA DO PORTO DE SUAPE: UM
DIFERENCIAL COMPETITIVO**

Relatório final, apresentado a
Universidade Federal de Pernambuco,
como parte das exigências para a
obtenção do título de Bacharel em
Ciências Econômicas.

Aprovado em 09 de maio de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. André Matos Magalhães
(orientador) Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Fernando De Mendonça Dias
Universidade Federal de Pernambuco

Dedico esta monografia à minha mãe, que travou
suas batalhas pela minha educação e felicidade

AGRADECIMENTOS

Devo agradecer, em primeiro lugar, a pessoa que sempre me apoiou e esteve ao meu lado incentivando a traçar e alcançar meus objetivos pessoais e profissionais, esta que é minha melhor amiga, minha mãe, Vanuzia.

Aos meus familiares, sanguíneos e não, que são base de todas as minhas ações. Sendo eternamente grato aos meus avós de consideração, Arlindo e Ana Maria que me proporcionaram viver junto a eles por boa parte do curso.

Aos meus amigos que fizeram parte desse ciclo universitário e foram ativos no meu processo de construção profissional na UFPE, todos foram cruciais nessa caminhada. É inviável citar a todos, mas faço menção a alguns nomes como: Clécio Rodrigo, Daniel Ferraz, Eduarda Fonseca, Francisco Frye, Lucas Chaves, Luiz Antônio, Manoella Rezende, Marcela Andrade, Paulo Neves, Júlio Vasconcelos, Rodrigo Guedes, Rogério Armstrong e Mariana Farias.

Ao corpo docente da UFPE, que me trouxeram ensinamentos fora e dentro de sala, oportunizando aprendizados ao longo da minha trajetória no centro. Alguns professores como: Breno Sampaio, Carlos Amorim, Francycle Medina, Maria Fernanda Gatto, Fernando Dias, Paulo Melo, Paulo Vaz, Rafael Vasconcelos, Raul da Mota, Ricardo Chaves, Yony Sampaio. Em especial, ao professor André Magalhães que atuou como meu orientador na construção deste trabalho.

"O desenvolvimento econômico não é um sonho de
economistas, mas sim um sonho de seres
humanos."

- Amartya Sen.

RESUMO

Este trabalho visa compreender os benefícios da conquista da autonomia por uma Autoridade Portuária, em especial pelo Complexo Industrial Portuário de Suape. Busca-se analisar como os entraves burocráticos na captação e consolidação de investimentos privados provenientes da Lei dos 12.815/13 podem ser atenuados com a mudança institucional. É exposto os desafios que a Autoridade Portuária enfrenta e abordagens sobre a importância dos portos e da infraestrutura na engrenagem econômica, ao qual favorece ao comércio internacional e desenvolvimento econômico regional.

Palavras-chave: Porto de Suape, Lei 12.815, Autonomia dos Portos, Desenvolvimento Econômico

ABSTRACT

This work aims to understand the benefits of achieving autonomy by a Port Authority, especially by the Port Industrial Complex of Suape. It seeks to analyze how bureaucratic barriers in attracting and consolidating private investments from Law 12.815/13 can be alleviated with institutional change. The challenges that the Port Authority faces are exposed, as well as approaches to the importance of ports and infrastructure in the economic mechanism, which favors international trade and regional economic development.

Keywords: Port of Suape, Law 12,815, Port Autonomy, Economic Development.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Implicações da introdução da competição no setor portuário

FIGURA 2 – Quadro Comparativo dos modelos de gestão portuária

FIGURA 3 – Índice de Gestão das Autoridades Portuárias

FIGURA 4 – Movimentação Portuária em toneladas do Suape e Terminal de Pecém

FIGURA 5 – Estrutura Aquaviária Brasileira com as 35 instalações portuárias

FIGURA 6 – Índice de Gestão das 3 Autoridades Portuárias

FIGURA 7 – Complexo Portuário de Suape

FIGURA 8 – Terminal de Granéis Sólidos de Suape

LISTA DE ABREVIACÕES

ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
OMC	Organização Mundial de Comércio
MINFRA	Ministério da Infraestrutura
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
TUP	Terminal de Uso Privativo
APPA	Administração do Porto de Paranaguá e Antonina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 Objetivo geral	14
1.2 Objetivos específicos.....	14
2 METODOLOGIA	14
2.1 Tipo de Pesquisa.....	14
3 ASPECTOS HISTÓRICOS	15
3.1 Comércio internacional e importância dos Portos.....	18
4 ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL	19
4.1 Lei dos Portos	22
4.2 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)	24
4.3 Nova Lei dos Portos.....	25
5 REQUISITOS DA AUTONOMIA	26
6 AUTONOMIA DOS PORTOS	30
6.3 Portos com Delegação de Competência	33
6.3 Porto de Suape	34
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
REFERÊNCIAS.....	39
ANEXO A – Delegação do Porto de Suape.....	43
ANEXO B – Delegação dos Portos de Paranaguá e Antonina.....	43
ANEXO C – Delegação do Porto de São Francisco do Sul.....	44
ANEXO D – Prorrogação da Delegação do Porto de Paranaguá e Antonina	44
ANEXO D – Instalações Portuárias com maior nível de movimentação em toneladas entre 2020 e 2023	45
ANEXO E – Atribuições descritas na Portaria nº 574/2018	46

1 INTRODUÇÃO

Desde a época das Grandes Navegações, durante os séculos XV e XVI, o transporte marítimo é tido por um dos meios de transporte mais importantes na economia mundial. Seguir pelo mar significa otimizar recursos que podem ser alocados da melhor forma em prol da produtividade e benefícios econômicos, através da maior confiabilidade devido a segurança por furtos, menores taxas de frete e a possibilidade de transportar maiores volumes de carga por distâncias maiores. O que aborda o entendimento sobre os portos serem os meios logísticos estratégicos mais importantes para integração entre as economias (SOUZA, 2002).

A modernização da economia mundial é fruto do fortalecimento das relações institucionais e comerciais entre os agentes econômicos internacionais, sendo estas economias bem desenvolvidas parte dos resultados obtidos por uma política de comércio internacional praticada pelos países que tende a crescer ao longo do tempo.

Em 2023, a Organização Mundial de Comércio (OMC) prevê que o crescimento do comércio mundial deve crescer 1,7% em 2023. Efeitos da Guerra da Ucrânia, persistência de inflação elevada, políticas monetárias restritivas ao redor do mundo incertezas no mercado de capitais são algumas das razões previstas pela entidade em seu relatório anual (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO, 2023).

O livre comércio é defendido por Adam Smith em *A Riqueza das Nações*, este que aperfeiçoa o entendimento sobre os benefícios da especialização e maximização da produtividade dos países. Os players que possuem vantagens de custos devem assegurar sua produção via divisão do trabalho, conhecida por *Teoria das Vantagens Absolutas*. Esta, que veio a corroborar para a consolidação do trabalho de fundamental de David Ricardo que amplifica a abordagem de Smith ao agregar Custo de Oportunidade, ou seja, os *tradeoffs* que as nações enfrentam ao produzir os bens, sendo o comércio ponto chave para que estas economias prosperem com a maximização de suas produções (BADO, 2004).

Dessa forma, o comércio internacional tem seu papel chave no desenvolvimento econômico de uma nação. O mundo globalizado visa aproveitar a conexão entre os agentes econômicos no contexto dinâmico que se encontra, sendo o posicionamento estrutural crucial para dispor das melhores condições para a troca comercial. No Brasil, o maior fluxo de capitais possibilitou o avanço logístico e tecnológico para melhoria das estruturas de comunicação para tornar os mais

robustos investimentos em alguns setores, como no setor portuário. Este que desempenha um papel fundamental na engrenagem de crescimento no Brasil.

As políticas definidas para a infraestrutura portuária deliberam sobre a capacidade de resposta do setor à demanda. No Brasil, essa área vem experimentando mudanças regulatórias cruciais. Primeiramente, tais mudanças decorrem em virtude da maior interação entre os agentes econômicos, sendo estes responsáveis por questionar e reivindicar melhores condições no setor portuário. Em segundo plano, o governo federal atua, desde a década de 90, sob a reforma setorial dos portos (ARI SUNDFELD, 2013).

Pode-se destacar alguns avanços como os novos métodos de movimentação de cargas, equipamentos com melhoria tecnológica, mão-de-obra mais produtiva. No entanto, a maior conquista está envolta ao ganho de eficiência e dinâmica dos portos vinculados à movimentação portuária, ao qual não se limitam as instalações, mas ao seu entorno produtivo que potencializa à instalação portuária (MONIÉ, VIDAL, 2006).

À medida que marca esse setor trata-se de ser a promulgação da atualização da Lei Federal nº 12.815/13, conhecida por Lei dos Portos ao qual revogou a antiga Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/98). Essa, trouxe consequências para a administração portuária em diversos aspectos, entre elas a perda da autonomia¹ pelas autoridades portuárias em gerenciar contratos junto a iniciativa privada.

Os portos atuam diretamente na cadeia produtiva de uma economia, sendo a porta de entrada logística para o comércio internacional. Na busca de maiores captações de investimentos privados para os portos públicos, em sua maioria, investimentos que, a partir da Lei dos Portos, passaram a ser mediados pela União.

Dessa forma, o governo atuou por centralizar os processos licitatórios e administrativos, eximindo a Autoridade Portuária dessa ação direta, sendo a busca de investimentos é crucial visto que é um setor de alta complexidade e tem o potencial de atuar sobre a melhoria do entorno social, através da criação de renda via emprego e consolidação do ecossistema sustentável para geração de negócios escaláveis.

Em Pernambuco, a região de Suape trata por influenciar no desenvolvimento econômico local, sendo propulsor no desenvolvimento local. Ipojuca, cidade que contém maior parte do Porto de Suape apresentou, em 2020, PIB Per Capita de R\$

¹ Em verdade, o termo autonomia tem caráter didático. A nomenclatura ideal é *Delegação de Competência*. Portanto, ao longo do trabalho serão descritas ambas as formas

139.391,96 a preços de mercado. Em via de análise, a capital do Estado, Recife, apresentou R\$ 30.427,69 no mesmo período, o que corrobora a importância da manutenção de investimentos na região de Suape visto capacidade de produção.

Desde 2015, o Brasil tem tido níveis de movimentação portuária que superam 1 bilhão de toneladas anuais segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o que exemplifica o alto volume desse mercado. Este trabalho busca aprofundar sobre os possíveis impactos da Lei Federal nº 12.815 na condução dos novos investimentos privados pelo governo em detrimento da autonomia da Autoridade Portuária. Mais especificamente, tratar sobre os possíveis benefícios que o Porto de Suape obterá com a retomada da sua autonomia no ano de 2022.

1.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é apresentar a importância e possíveis impactos econômicos da retomada da autonomia pelo Porto de Suape na atuação e gerenciamento dos contratos com a iniciativa privada.

1.2 Objetivos específicos

- Apresentar a importância da Autonomia para a Autoridade Portuária;
- Perspectivas dos principais players do mercado;
- Discorrer sobre os possíveis impactos da Delegação de Competência para Suape;

2 METODOLOGIA

Este capítulo tratará dos critérios metodológicos que foram utilizados ao longo deste trabalho como modo de pesquisa e tipo de análise, com o objetivo de esclarecer o assunto.

2.1 Tipo de Pesquisa

A pesquisa exploratória foi fundamentada em análise qualitativa, ao qual conforme Richardson (1985, p.38) define-se por:

O método qualitativo difere, em princípio, do quantitativo à medida que não emprega um instrumental estatístico com base do processo de análise de um problema. Não pretende numerar ou medir unidades ou categoria homogeneas.

Foram utilizados dados secundários de artigos, revistas e entrevistas para consolidação dos principais pontos acerca da perspectiva macro da fundamentação da Lei dos Portos.

Além disso, foram utilizados dados de movimentação portuária obtidos no site da ANTAQ para extração de informações de alguns portos conforme Seção 6.

3 ASPECTOS HISTÓRICOS

O comércio internacional visa a otimização de recursos, sendo o custo de transporte crítico quanto a viabilidade de trocas entre nações, sendo esta a razão para qual as vias marítimas se tornam tão essenciais atualmente (CECATTO, 2002). Com isso, os portos se tornam ferramentas chave no funcionamento da engrenagem econômica, além de estar no setor logístico, podendo atuar na geração de renda e emprego na região ao qual está situado.

O marco histórico para o entendimento deste modal no Brasil ocorre em 1808 com a abertura dos portos às nações amigas de Portugal, ao ponto que trouxe a inserção internacional no contexto brasileiro, este modal marítimo perdura como um diferencial brasileiro (MALLAS, 2009). Atualmente, tamanho do litoral pode ser visto como incentivo para se investir nesse modal, sendo correspondente a 7.491 quilômetros de extensão, podendo comportar mais de 150 instalações portuárias de carga, conforme a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, sendo o Porto de Santos o principal da América Latina e responsável, historicamente, por 25% do comercio exterior brasileiro.

O Sistema Portuário Brasileiro tem sua origem fundamentada no período de colonização. O transporte aquaviário foi o principal mecanismo da época, sendo o desenvolvimento dependente das vias marítimas. Foi a partir da metade do século XIX, durante o império brasileiro, que Visconde de Mauá, em 1846, organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta de Areia, que servia de ponta de partida para os navios. Com isso, houve aumento do comercio brasileiro e sua iniciativa foi

tão bem-sucedida que lhe rendeu até os dias de hoje a homenagem de ser patrono da Marinha Mercante brasileira (KAPPEL, 2019).

Foi no ano de 1869 que o governo imperial deu início ao primeiro trabalho para construção e concessão de portos pela iniciativa privada, e foi no ano de 1888 que o Porto de Santo, teve sua construção e exploração concedidas ao grupo liderado por Cândido Graffé e Eduardo Guinle. Sendo em 1892, com a atracação do navio inglês *Nasmith* inaugurada uma parte do primeiro Porto Organizado do país. O modelo de gestão do Porto de Santos foi bem-sucedido ao longo das próximas décadas. Porém, o desenvolvimento nacional não foi prioritário nas políticas dos governantes à frente do Brasil, o que precarizou a atividade portuária no país (KAPPEL, 2019).

Foi a partir da década de 1930 que houve as principais mudanças legislativas sob o setor portuário. Com o advento de normas legislativas, foi possível estabelecer novas regras de utilização dos portos (KAPPEL, 2019):

1. Decreto nº 24.508, de 1934: para as administrações dos portos organizados ficam definidos os serviços a serem prestados, uniformização das taxas portuárias, de acordo com a sua espécie, incidência e denominação;
2. Decreto nº 24.511, de 1934: Regularização quanto a utilização das instalações portuárias;
3. Decreto-lei nº 6.166, de 1943: Dispõe sobre a reorganização do Departamento Nacional de Portos e Navegação;
4. Lei nº 4.213, de 1963: Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis;
5. Lei nº 6.222, de 1975: Finaliza com o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e cria a Empresa de Portos Brasil S.A. (PORTOBRAS), que viria ser uma “holding” vinculada ao Ministério dos Transportes.

Foi na década de 80 que veio a ser promulgada a *Constituição Cidadã*. Sob a égide da Constituição Federal de 1988, é assegurado que a exploração deve ser feita, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão dos portos marítimos, fluviais e lacustres (art. 21, XII, alínea “f” da CRFB/88). O que representa a primeira legislação que trata sobre a “exploração portuária”, e concebe ao governo, título de

legislar sobre os portos, sendo a única entidade para conceder a exploração direta ou indireta dos portos (SILVA,2019).

Nos anos seguintes, veio a ocorrer o primeiro marco regulatório, sendo assinado no dia 25 de fevereiro de 1993, a Lei nº 8.630, conhecida por “*Lei de Modernização Portuária*”, regulando o sistema portuário nacional com ênfase em eficiência, falta de investimentos e inclusão do meio privado atrelado aos arrendamentos das instalações, esta que representa um marco na história portuária brasileira, sendo responsável por revogar sete outras leis anteriores, bem como mais cinco decretos-leis e sete decretos (SILVA, 2019). Os principais objetivos dessa lei fora, segundo Marchetti e Pastori (2006):

1. Promover a descentralização do setor por meio da estadualização e municipalização de portos (Lei 9.277, de maio de 1996);
2. Permitir que a exploração da operação de movimentação portuária fosse realizada e explorada pelo setor privado;
3. Promover a geração de investimentos em superestrutura; A modernização da operação; A aquisição pelo setor privado de equipamentos novos e mais produtivos; e a redução do tempo de espera e de permanência dos navios no porto;
4. Permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitada às cargas próprias;
5. Promover a concorrência no segmento para, em tese, levar à redução de custos tarifários de movimentação; e
6. Promover a adequação do quantitativo de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos padrões tecnológicos e de produção;

Entre 1992 e 2004, foram registrados ganhos de eficiência, sendo o volume movimentado de 340 milhões de toneladas para 620 milhões de toneladas, com destaque para grãos sólidos (minério de ferro, complexo de soja e açúcar), como resultado das possibilidades abertas ao investimento privado pela Lei dos Portos e do aumento da produtividade. Todos os principais terminais de contêineres do país cresceram a taxas superiores ao crescimento do PIB no período 2000-2004. A taxa média de crescimento foi superior a 20% ao ano (Marchetti e Pastori,2006).

Entretanto, custos de operação mantinham-se elevados e o volume de investimentos não estava em crescimentos. Com isso, apesar dos ganhos de flexibilização e robustez do sistema portuário, fez necessário a adoção de outra

medida para obter ganhos competitivos e aproximação com a iniciativa privada, sendo promulgada em 5 de junho de 2013, “*A Nova Lei dos Portos*” (SILVA, 2019).

3.1 Comércio internacional e importância dos Portos

A operação de um porto parte pela armazenagem e carregamento de mercadorias. No entanto, ao longo das mudanças tecnológicas dos últimos anos, os portos tornaram-se por especializar-se na distribuição de cargas, sendo os terminais utilizados para essa finalidade, com celeridade e agilidade é possível que um porto tenha esse diferencial competitivo que proporciona eficiência e qualidade dos seus serviços (MONIÉ, VIDAL, 2006).

O comércio internacional atua na integração entre os blocos econômicos mundiais, sendo grande importância para o Brasil em seu desenvolvimento econômico. Em geral, a atuação dos países rege, entre outros fatores, sobre a infraestrutura, dado que a concretização do comércio parte pela necessidade de otimização de recursos. Desse modo, o papel do Estado em garantir boas condições, através de regulamentações e incentivos, para a materialização do comércio internacional é essencial diante da importância para o desenvolvimento econômico (VALENTE, 2011).

Além disso, a exposição de um país frente a concorrência mundial o possibilita de obter uma maior absorção de tecnologias de ponta, amplia seu mercado consumidor e traz maiores as possibilidades de obter recursos financeiros sob menores custos no mercado mundial (Vasconcellos, 2006).

Ademais, o avanço das tecnologias de informação, de comunicação e de transportes representou um meio necessário para tornar real que a infraestrutura portuária tem evoluído e desenvolvido resultados consolidados ao longo do tempo, sendo crucial na geração de renda e emprego. Essa relação entre concorrência e sobre o nível de regulação é expressa na figura 1.

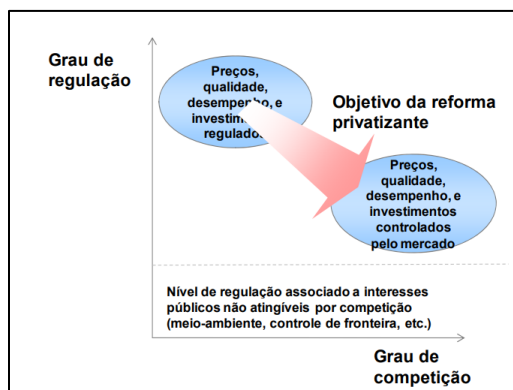


Figura 1: Implicações da introdução da competição no setor portuário

Fonte: SILVA, 2019

Atualmente, a retomada das trocas comerciais pós pandemia COVID-19 tem sido fundamental na recuperação da economia global. Além das restrições e medidas de contenção de pessoas, entraves como congestionamento de portos, aumento das tarifas de fretes e cargas foram choques que prejudicaram as atividades comerciais, mas os níveis de crescimento estão alinhados com as expectativas (Unctad, 2022).

No Brasil, podemos averiguar o cenário ao qual o Porto de Suape está inserido, que é o objeto principal deste trabalho. Em 2021, durante a retomada pós pandemia, o Nordeste teve uma retração de 1% na quantidade de cargas movimentadas, correspondendo a 330,6 milhões de toneladas. Apesar da retração, tem-se que os impactos provenientes da retenção logística causada pela Covid-19 foram críticos.

Ainda assim, existem boas perspectivas para a região conforme uma série de investimentos estão encaminhadas, como o investimento de R\$2,6 bilhões que serão realizados pela Maersk no Porto de Suape e R\$306 milhões no Porto de Itaquí.

4 ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL

O governo desempenha um papel fundamental no desenvolvimento econômico de um país, sendo este um motor para resolução de externalidades negativas que possam ser geradas pela sociedade. Além disso, é dever do Estado atuar sobre as deliberações legislativas sob as condições para o crescimento, sendo estas medidas essenciais para que o ambiente competitivo seja propício a investimentos (DA SILVA ANTUNES, 2014)

O governo tem um papel crucial na manutenção e modernização dos portos, visto que este tem a atribuição de formular políticas públicas que favoreçam a alocação de recursos para o setor. Aliado a isso, o direcionamento legislativo não é condição suficiente, sendo a fiscalização das atividades portuárias essencial para que

os riscos de ineficiência sejam mitigados e a busca pela garantia do pleno funcionamento das operações portuárias ocorram em conformidade com as leis e regulamentos estabelecidos (SILVA, 2019).

Uma externalidade crítica que precisa ser avaliada sob a ótica que visa entender os possíveis danos ao meio ambiente. Esta ação tem sido pauta chave no debate econômico atual, ao qual os direcionamentos da pauta ESG (*Environmental, Social, and Corporate Governance*) que norteiam sobre a importância de minimizar os danos ambientais nas operações produtivas. Em primeiro lugar, o governo pode estabelecer políticas que incentivem a participação do setor privado em prol do auxílio a manutenção e modernização da infraestrutura e ações sustentáveis.

Desse modo, o Estado pode realizar avaliações para o tratamento dessas externalidades através de políticas públicas. Em resumo, o governo tem um papel fundamental no desenvolvimento portuário de um país, constituindo o dever de garantir medidas que contribuam para o desenvolvimento econômico regional (DA SILVA ANTUNES, 2014).

Como exemplo, o Estado deve definir qual modelo de gestão portuária deve prevalecer no país, dentre estas, cada qual com suas características e benefícios intrínsecos a operação portuária. Existem quatro que podem ser considerados os principais a nível internacional, são eles: Public Service Port, Tool Port, Landlord Port e Private Service Port (THE WORLD BANK, 2007).

1. *Public Service Port*: a Autoridade Portuária possui a infraestrutura do porto e executa praticamente todos os serviços necessários para o funcionamento do sistema portuário, incluindo a movimentação de carga. Alguns serviços auxiliares podem ser alocados a empresas privadas. Ao redor do mundo, esse tipo de porto vem caindo em desuso devido ao alto grau de centralização; (THE WORLD BANK, 2007)
2. *Tool Port* atua como o *Public Service Port*, mas se distingue na questão de manipulação de carga, que é tratada pelo setor privado com os equipamentos como guindastes e empilhadeiras, que são de propriedade da União. O transporte de carga a bordo dos navios e no cais é efetuado por empresas privadas de manuseio de carga. Em alguns casos, o *Tool Port* é usado para fazer a transição do modelo

de Public Service Port para o modelo de Landlord Port; (THE WORLD BANK, 2007)

3. Landlord Port é o modelo de gestão portuária mais comum, e funciona com a Autoridade Portuária atuando como um órgão regulador, enquanto as operações portuárias são realizadas por empresas privadas. Infraestrutura, especialmente os terminais, são alugados a empresas privadas de operação ou às indústrias como: refinarias, terminais de grãos, terminais de tanques e fábricas de produtos químicos. Neste caso, a Autoridade Portuária mantém a propriedade da terra. A forma mais comum de arrendamento é um contrato de concessão, pelo qual uma empresa privada recebe um arrendamento de longo prazo em troca de aluguel, o que é calculado geralmente pelo tamanho da instalação, bem como pelo investimento necessário para construir, atualizar ou expandir um terminal. Os operadores privados também são responsáveis por fornecer equipamentos para garantir que os padrões operacionais sejam observados. Os operadores portuários privados fornecem e mantêm sua própria superestrutura. A mão de obra portuária é empregada por operadores de terminais privados, embora em alguns portos parte da força de trabalho possa ser fornecida pela Autoridade Portuária; e (THE WORLD BANK, 2007)
4. Private Service Port modelo totalmente privatizado, mas com seu papel marítimo assegurado. Da mesma forma, a Autoridade Portuária é totalmente privatizada. A maioria das funções portuárias estão sob o controle privado enquanto o setor público atua de maneira regulatória e pode, em alguns casos, atuar na operação do porto. (THE WORLD BANK, 2007)

	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

Figura 2: Quadro Comparativo dos modelos de gestão portuária

Fonte: SILVA, 2019

4.1 Lei dos Portos

No ano de 1993, o cenário econômico brasileiro girava em torno dos princípios neoliberais de abertura da economia para o mercado global, no sentido de inserção competitiva. A Lei 8.630, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, veio a ser vigente no mesmo ano, em meio a busca por investimentos do setor privado no setor público (portos), além de elencar e definir as categorias de bens que são envolvidos na área portuária como tipos de terminais e exercícios de suas atividades.

A Lei dos Portos foi elaborada com o objetivo de solucionar problemas sistêmicos tais como, de ineficiência, baixa produtividade, burocracia e a falta de investimentos, através da descentralização da gestão portuária e da inclusão da iniciativa privada na operação, por meio de arrendamentos de áreas e instalações. A partir da promulgação dessa nova lei, o modelo estabelecido no Brasil foi o **Landlord Port**, a exemplo de outros portos internacionais como o de Barcelona, Hamburgo e Roterdan (SILVA, 2019).

A forte concentração de mão de obra portuária, junto com a grande influência e poder dos sindicatos tratavam de elevar os custos portuários em sua operação na década de 1990. Com isso, gerou-se uma relação tênue e estreita entre a mão-de-obra e os sindicatos, que resultou em uma série de restrições às contratações, demissão e controle aos operadores privado. E, com o advento da Lei nº 8.630/93, esses operadores privados ficavam responsável por formar o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), o que entraria em confronto aos sindicatos. Por muitas vezes

líderes sindicais partiam para o confronto, na tentativa de impedir a criação dos OGMO (GOLDBERG, 2009).

Os principais objetivos que nortearam a consolidação da Lei nº 8.630 foram sobre eximir o governo federal o poder decisório, favorecendo as entidades regionais e descentralizando o setor, a liberação do ingresso do setor privado nas atividades ligadas à movimentação de cargas, através de concessões de áreas e equipamentos dos Portos Organizados, atuar na geração de investimentos em prol da garantia e da modernização das operações e superestruturas, atuar sobre a facilidade de acesso da iniciativa privada à equipamentos mais modernos e a busca pela exploração de terminais de uso privado por terceiros (GOLDBERG, 2009).

Com o intuito de constituir a nova estrutura portuária, a Lei 8.630/93 esclarece pontos chave, a própria legislação define e delimita conceitos para o setor:

- Porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de Autoridade Portuária (BRASIL,1993);
- Terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado (BRASIL,1993);
- Área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado (BRASIL,1993);
- Instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário (BRASIL,1993);
- Delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público (BRASIL,1993);

4.2 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Uma das principais formas de atuação governamental nas autoridades portuárias vincula-se ao órgão regulador do segmento. A Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ) é a entidade responsável pela regulação e fiscalização das atividades de transporte aquaviário, o que inclui os portos e instalações portuárias (SILVA, 2019).

Criada em 2001 pela Lei nº 10.233, esta vincula-se ao Ministério da Infraestrutura, e segue as diretrizes estabelecidas para fiscalizar o setor. Além disso, a agência pode atuar através da mediação com o setor privado para acarretar estímulos para captação de investimentos e ampliação da capacidade produtiva do setor. A ANTAQ também funciona como mediadora, onde arbitra conflitos de interesses para impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica, sempre preservando o interesse público (SILVA, 2019).

A atividade da ANTAQ pode ser vista em alusão aos indicadores que medem o desempenho das autoridades portuárias como o **Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP)** e o **Índice de Desempenho Ambiental (IDA)**. Ambos os indicadores buscam medir a eficiência dos agentes do setor, além de haver a possibilidade de realizar comparações entre estas, possibilitando benchmarking do desempenho em determinado período (ANTAQ, 2021).

Além disso, após promulgação da Lei 12.815/13, fica a cargo da ANTAQ atuar na deliberação dos procedimentos licitatórios como elaboração de editais e gerenciamento dos contratos de concessão do poder público. Isto é, grandes investimentos nos portos públicos ficam a cargo de uma única entidade, o que se contrapõe da normativa da independência dos agentes econômicos.

Com isso, pode-se avaliar a realidade do Porto de Suape. Este, não registrou processos licitatórios para captação de investimentos. Além disso, a retomada da autonomia traz o potencial de atuação no gerenciamento contratual das empresas com mais agilidade e menos burocracia (PORTO, 2022).

4.3 Nova Lei dos Portos

Após duas décadas da vigência da Lei 8.630/93, veio a ser promulgada a Lei 12.815/2013 com o objetivo de modernizar o setor e promover a competitividade para os portos.

Segundo a nova legislação, as licitações e arrendamentos que fossem ocorrer dentro do Porto Organizado deixariam de ser realizados pelas autoridades portuárias nos estados, centralizando-as na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), conforme:

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à ANTAQ, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela ANTAQ, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

Na realização de licitações, a regulação prevê a avaliação de critérios de julgamento, que regem sobre as proponentes ao qual busca-se a proposta mais adequada para exploração da área produtiva (BRASIL,2013), sendo eles:

- a maior capacidade de movimentação;
- a menor tarifa;
- menor tempo de movimentação de carga e outros abordados no edital;

As atribuições entre Autoridades Portuárias e Governo Federal foram definidas na legislação. As principais diretrizes dessa legislação voltam-se a definição de regulamentação centralizadora como propulsora do desenvolvimento portuário.

Essa é uma estratégia jurídica que traz a sistematização em sua essência, mas pode se tornar em uma faca de dois gumes.

A partir da centralização dos investimentos privados à cargo da União, pode-se desenvolver um olhar estratégico na alocação dos recursos dado melhor direcionamento alinhado a perspectiva que o governo trará a nível nacional. Em contrapartida, pode gerar ineficiência devido a massiva de contratos que a União deve gerenciar e tratar sobre a manutenção de novas contratações.

5 REQUISITOS DA AUTONOMIA

A Lei 12.815/2013 ampliou o nível de dependência dos portos junto à União, visto que a ANTAQ foi delegada a ser responsável por gerenciar contratos e licitações de diversos portos brasileiros.

Em dezembro de 2018, foi assinada a Portaria nº 574, que objetiva disciplinar um processo de descentralização de competências relacionadas a exploração indireta das instalações portuárias. Essa medida foi fruto de reivindicações pela comunidade portuária, que visam otimizar o processo de investimento e aperfeiçoar a captação de negócios.

Dessa forma, a portaria visa proporcionar aos portos a possibilidade de obtenção da autonomia. A maior flexibilidade para definir suas próprias políticas e investimentos, sem necessidade de delongar o processo devido a entraves políticos, por exemplo. Isso pode resultar em maior eficiência operacional, atração de mais investimentos e, conseqüentemente, aumento do fluxo de mercadorias e, por fim, um impulso na economia local.

Com a flexibilização dos serviços, os portos podem atuar de forma transparente e assertiva junto aos empreendimentos, sendo a Autoridade Portuária responsável por intermediar e assegurar que o ambiente esteja propício para bons negócios.

A partir disso, foram iniciados tramites para que os portos pudessem adequar-se aos tópicos da portaria e estes pudessem estabelecer autonomia para suas respectivas operações. Como os empreendimentos que visam a exploração portuária se caracterizam-se pelo alto investimento e complexidade, uma série de requisitos foram feitos para que as autoridades portuárias pudessem atingi-los e adequar-se a conquista da delegação de competência. Entre eles, foi criado o Índice de Gestão da

Autoridade Portuária, definidos em 4 grupos de atuação conforme figura 3 (BRASIL,2018):

Art. 5º Fica criado o Índice de Gestão das Autoridades Portuárias - IGAP para mensurar a qualidade da administração dos portos organizados, que será composto pelos seguintes indicadores de desempenho:

I - Retorno sobre o capital;

II - Eficiência operacional;

III - eficiência administrativa;

IV - Nível de execução orçamentária para fins de investimento;

V - índice de notificações da ANTAQ;

VI - Desempenho ambiental;

VII - manutenção dos acessos aquaviários;

VIII - aderência do regulamento de exploração do porto às orientações estabelecidas pelo poder concedente;

IX - Regularidade fiscal com a União, Estado e Município;

X - Regularidade trabalhista;

XI - Divulgação do regulamento de exploração do porto vigente;

XII - Divulgação das pautas e das atas das reuniões do CONSAD e do CAP;

XIII - Divulgação das tabelas tarifárias do porto organizado;

XIV - Divulgação da relação atualizada de operadores portuários pré-qualificados;

XV - Divulgação dos contratos de exploração de áreas e instalações portuárias e respectivos aditivos

A Portaria estabelece quais as competências que esta abrange, sendo elas sobre (BRASIL,2018):

I - A elaboração do edital e a realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias localizadas nos portos organizados;

II - A celebração e a gestão de contratos de arrendamento de instalações portuárias localizadas nos portos organizados;

III - A fiscalização da execução de contratos de arrendamento de instalações portuárias.

Os pré-requisitos básicos para conquistar quaisquer das competências são (BRASIL,2018):

I - Ser a administração do porto organizado exercida por entidade constituída sob a forma de empresa estatal que atenda ao disposto na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, e no Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016;

II - Estarem todos os portos organizados administrados pela requerente:

- a) Com os respectivos Planos Mestres e Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ atualizados;
- b) devidamente alfandegados, quando couber;
- c) com certificação do ISPS-Code válida;
- d) com licença de operação válida;

III - ter a administração portuária requerente aderido ao Plano de Contas Regulatório da ANTAQ;

IV - No caso de portos delegados, o adimplemento das obrigações estabelecidas no convênio de delegação, além do cumprimento das exigências dos demais incisos do caput.

No entanto, estas condições não são suficientes para todas as competências estarem contempladas na autonomia, os critérios são acumulativos de acordo com a alçada em questão. Para a elaboração do edital e realização do processo licitatório, deve-se conquistar, além dos requisitos mencionados (BRASIL,2018):

I - Contar a administração do porto com estrutura organizacional, estrutura física e quadro funcional adequados à execução das atividades a serem delegadas;

II - Obter a pontuação mínima de seis pontos no IGAP.

Para a delegação de competência vinculada a celebração, gestão e fiscalização dos contratos de arrendamento. Isto é, atuar no reequilíbrio financeiro dos contratos, negociar prorrogações antecipadas e expansão de área, os requisitos são, além dos mencionados anteriormente:

I - Contar a administração do porto com:

- a) Estrutura organizacional, estrutura física e quadro funcional adequadas à execução das atividades a serem delegadas;

b) Sistema informatizado de gestão dos contratos de arrendamento;

II - Estarem atualizados os relatórios circunstanciados de todos os arrendamentos portuários localizados nos portos organizados administrados pela requerente;

III - Adesão ao Manual de Fiscalização Conjunta da ANTAQ;

IV - Obter a pontuação mínima de oito pontos no IGAP.

Desse modo, foram determinados níveis de delegação, sendo a Autoridade Portuária responsável por adequar-se aos critérios em questão. Estes devem ser mantidos caso a delegação seja alvo estratégico ao longo do tempo, visto que a continuidade depende de um novo requerimento com antecedência de 6 meses antes do término do convênio em questão.

Grupo	Tipo	IGAP	Desempenho	Pontos	Máximo	Mínimo
Financeiro	+	01 Retorno Sobre o Capital	≥ 5%	1,0	1,0	0,3
			≥ 3,5%	0,5		
			(melhoria) 10%	0,3		
	-	02 Índice de Eficiência Operacional	≤ 55%	1,0	1,0	0,3
			≤ 65%	0,5		
			(melhoria) 10%	0,3		
	-	03 Índice de Eficiência Administrativa	≤ 15%	1,0	1,0	0,3
			≤ 25%	0,5		
(melhoria) 10%			0,3			
Total dos Indicadores Financeiros					3,0	0,9
Operacional	+	04 Execução Orçamentária de Investimento	≥ 55%	1,0	1,0	0,5
			≥ 65%	0,5		
	+	05 Índice de Atendimento de Notificações da ANTAQ e Reincidências	Cumprimento de notificações ≥ 80%	0,5	0,5	0,5
			Reincidência ≤ 50%			
	+	06 Índice de Desempenho Ambiental - IDA	≥ 70%	1,0	1,0	0,5
			≥ 55%	0,5		
	+	07 Manutenção de acessos aquaviários	≥ 95%	1,0	1,0	0,3
			≥ 75%	0,5		
contrato ou edital publicado			0,3			
+	08 Aderência do Regulamento de Exploração do Porto - REP às diretrizes do poder concedente	Atendimento	0,5	0,5	0,5	
Fiscal	+	09 Regularidade Fiscal junto à União	Atendimento	0,5	0,5	0,5
	+	10 Regularidade Fiscal junto ao Estado	Atendimento	0,2	0,2	0,2
	+	11 Regularidade Fiscal junto ao Município	Atendimento	0,3	0,3	0,3
	+	12 Regularidade Trabalhista	Atendimento	0,3	0,3	0,3
Transparência	+	13 Divulgação do Regulamento de Exploração do Porto	Atendimento	0,2	0,2	0,2
	+	14 Divulgação das pautas e das atas das reuniões do CONSAD e do CAP	Atendimento	0,5	0,5	0,5
	+	Divulgação das tabelas tarifárias, da relação dos operadores portuários pré-qualificados e dos contratos de exploração de áreas e instalações portuárias	Atendimento	1,0	1,0	1,0
		Divulgação da relação atualizada dos operadores portuários pré-qualificados				
		Divulgação dos contratos de exploração de áreas e instalações portuárias e respectivos aditivos				
Total das Ações de Boas Práticas					7,0	5,3
Total					10,0	6,2

Figura 3: Índice de Gestão das Autoridades Portuárias

Fonte: Ministério da Infraestrutura

6 AUTONOMIA DOS PORTOS

A Nova Lei dos Portos foi aprovada com a ideia de modernizar o setor portuário, buscando torná-los competitivos a nível internacional através da cooperação do setor público e iniciativa privada. No entanto, essa medida tornou por trazer impactos negativos no gerenciamento dos portos públicos. Por isso, com a possibilidade de retomada da autonomia, de forma concreta a partir de 2018, diversos portos deram início ao processo de retomada (JORNAL DO COMÉRCIO, 2022).

A independência no gerenciamento de contratos e elaboração de editais é atividade chave no desenvolvimento de qualquer entidade, seja ela privada ou pública. No âmbito portuário no Brasil, a autonomia visa atribuir um maior nível de independência da organização em relação ao governo federal. Isto é, os processos que visam a captação de investimentos privados para os portos organizados tornam-se responsabilidade direta do Porto. O maior detalhamento das competências em questão pode ser encontrado no Artigo 4 da Portaria nº 574/2018 do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil encontradas no Anexo E.

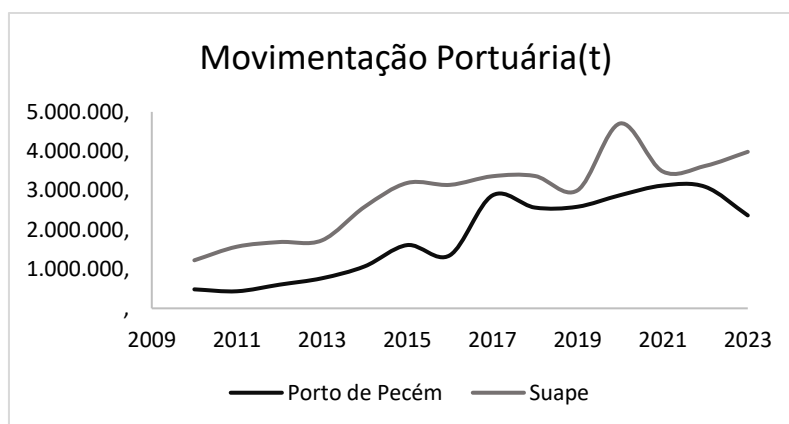


Figura 4: Movimentação Portuária em toneladas de Suape e Terminal de Pecém

Fonte: Elaboração própria com os dados da ANTAQ

Com autonomia, os processos que visam negócios portuários ficam menos burocráticos e, por consequência, mais ágeis em relação às necessidades dos contratos vigentes. Sendo atribuição da Autoridade Portuária, atuar sob o estabelecimento de tarifas, por exemplo. Como os Portos privados não possuem essa problemática, estes tiveram uma crescente na instalação de Terminais de Uso Privativo (TUP's), visto que a flexibilidade para manutenção da tarifa portuária é maior que no setor público. Foi consolidado, com os dados do painel de Dados Estatísticos Aquaviários da ANTAQ, as principais Instalações Portuárias em nível de movimentação em toneladas entre 2020 e 2023, encontra-se no Anexo D.

Atualmente, os terminais totalizam 380 instalações no Brasil, sendo 210 privadas e 170 públicos. Terminais como o de Pecém, no Ceará tem tido resultados sólidos em relação a outras entidades. Por isso, a autonomia visa trazer mais competitividade para o setor, principalmente para os portos públicos (JORNAL DO COMÉRCIO, 2022).

Por esses motivos a retomada da autonomia sempre foi considerada uma questão estratégica por Suape. Desde 2013 que o estado de Pernambuco visa essa conquista, sendo negociada entre os diversos governos como Dilma, Temer e Bolsonaro. Como o porto foi construído a base financeira do estado de Pernambuco, o porto deveria ter independência sob suas ações, o que não ocorreu na prática devido a Nova Lei dos Portos. Desse modo, prejudicou a prospecção de investimentos entre 2013 e 2016 no território estratégico, visto ausência da administração de Suape em gerenciar e lançar editais no mercado (ESSINGER, 2022).

Outra evidencia que a ausência de autonomia para Suape trouxe danos foi sob as medidas que a União tomou em relação ao Terminal de Granéis Sólidos de Suape (TGSS). A antiga operadora do terminal, Agrovía do Nordeste S/A, teve sua operação de armazenagem iniciada em 2016 com investimento de R\$130 milhões e ênfase em movimentação e armazenamento de açúcar refinado. Mas, em menos de 5 anos de operação, entrou com pedido de falência (Agrovía,2019).

Os estudos iniciais previam exportação de mais de 900 mil toneladas de açúcar refinado/ano no Estado Pernambuco em novembro de 2010, sendo que a movimentação mínima exigida contratualmente no 4º (quarto) ano era de 500 mil toneladas/ano. Mas, a partir de 2015, quedas no nível de exportação prejudicaram a empresa, ao qual foram 180 mil toneladas exportadas na safra 2019/2020, sendo que o previsto para exportação nesta safra no edital era de 582 mil toneladas (Agrovía,2020).

A empresa fez um pedido de reequilíbrio financeiro ao Governo Federal, mas a licença para movimentar outros grãos além de açúcar não foi suficiente para a sustentabilidade da empresa no longo prazo. Além disso, faltou celeridade no processo junto à União, que é efeito direto da falta de autonomia por Suape em administrar contratos com os negócios locais (Agrovía,2019).

Um novo leilão foi realizado pelo Governo Federal, sendo arrematado pelo consórcio SUA Granéis, o edital prevê a operação de um terminal multipropósito, com movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos minerais e carga geral.

O consórcio deverá realizar investimentos no montante de R\$ 59,8 milhões. Mas, será atribuição de Suape atuar no gerenciamento desse novo investimento.

O Porto de Suape já havia atingido os critérios técnicos da Portaria nº 574/18 para a retomada da sua autonomia. Apesar disso, a existência de influência política gerou espaço para morosidade nos processos de continuidade documental dos portos. Desde 2014 que o Porto de Suape busca a liberação governamental, e teve a promessa por alguns governos desde então que teria sua autonomia recuperada, mas entraves políticos estiveram presentes e Suape veio a conseguir esse selo somente em 2022 (ESSINGER, 2022).

No fato, a conquista da autonomia é uma forma que o governo encontrou de cancelar o alto nível técnico das instituições portuárias do Brasil. Apesar de Suape não ter sido o pioneiro na conquista da autonomia, alguns portos obtiveram sucesso em seus procedimentos junto a ANTAQ, e demonstram sucesso em suas operações em conformidade com a Portaria nº 574/2018.

Segundo o anexo da Resolução 2969² da ANTAQ, o Brasil possui 235 instalações portuárias. Atualmente, existem 18 portos públicos delegados e 17 portos públicos comandados pela União, através da Companhia das Docas³, que totalizam 35 Instalações Portuárias. Além destes, o Ministério da Infraestrutura comanda mais 39 portos fluviais.

² Esses dados foram retirados da Secretaria de Portos e eles não levam em consideração Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), pois quem atua sobre elas é o Ministério de Transportes.

³ Empresa vinculada ao Ministério da Infraestrutura que atua através de 6 entidades estaduais que gerenciam os portos: Companhia Docas do Rio de Janeiro (4 portos), Companhia Docas do Estado de São Paulo (1), Companhia Docas do Espírito Santo (2), Companhia das Docas do Estado da Bahia (3), Companhia Docas do Rio Grande do Norte (3), Companhia Docas do Ceará (1), Companhia Docas do Pará (3).



Figura 5: Estrutura Aquaviária Brasileira com as 35 Portos Organizados

Fonte: Relatório de Gestão da ANTAQ 2021

Do ponto de vista de mercado, o selo de autonomia gera maior flexibilidade para as Autoridades Portuárias em prol da captação de investimentos e celeridade na consolidação de negócios. Desde a Portaria nº 574/2018, 4 portos tiveram a delegação de competência aprovada: Porto de Paranaguá e Porto de Antonina, conforme Anexo B, Porto de São Francisco do Sul conforme anexo C e o Complexo Portuário de Suape conforme Anexo A.

Outro porto importante de ser abordado, trata-se do Porto de Santos que, apesar de ser um dos maiores portos da América Latina, ainda não possui a Delegação de Competência. Mas, a demanda pela autonomia existe, e foi ressaltado pelo Ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que se pretende concretizar esse feito em 2024. Dessa forma, vai ser garantido ao Porto de Santos mais agilidade nos processos de licitação e maior competitividade (MÁRCIO..., 2023).

Para compreender sob o diferencial competitivo que a autonomia proporciona, é importante entender as perspectivas e diferenças que os Portos com a delegação de competência têm em relação aos portos privados.

6.3 Portos com Delegação de Competência

A administração dos Portos de Paranaguá e Antonina foi a primeira entidade pública a conquistar autonomia. Desde então, foram 16 prêmios recebidos e mais de 30 recordes superados, estes aliados a notas de excelência no Índice de Gestão das

Autoridades Portuárias, que é reflexo direto da agilidade na realização de arrendamentos (O QUE, 2023).

Desde 2019 que a APPA se apresenta em 1º lugar no IGAP, ao ser pioneira e pontuar 8,5 no indicador. Além disso, é ressaltado que a conquista da autonomia pela APPA traz agilidade para os serviços exportadores, o que pode credenciar eficiência e promover a geração de emprego na região. A APPA já garantiu a renovação de sua autonomia conforme Anexo D (AUTONOMIA, 2020).

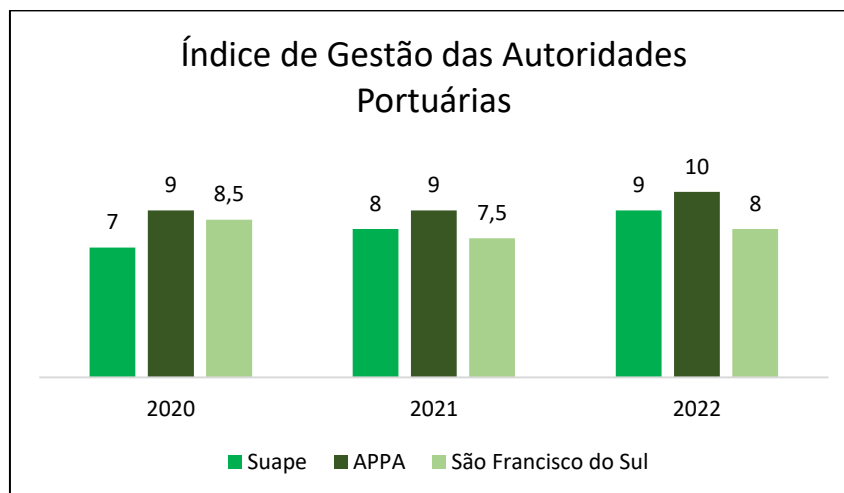


Figura 6: Índice de Gestão das 3 Autoridades Portuárias

Fonte: Elaboração própria com os dados da ANTAQ

No caso do Porto de São Francisco do Sul, ele conquistou a autonomia para desenvolver processos de arrendamento, mas ainda não obteve a autorização para celebrar contratos, conforme sua nota no IGAP não atingiu 8 pontos em 2021. É crucial que os portos mantenham a constância de resultados no indicador para manutenção da autonomia das entidades.

6.3 Porto de Suape

O Complexo Industrial Portuário de Suape está situado no Litoral Sul de Pernambuco, entre os municípios de Ipojuca e do Cabo de Santo Agostinho. A localização estratégica de Pernambuco no Nordeste — bem como sua centralidade em relação às rotas marítimas dos portos asiáticos para a América do Norte e Europa — oferecem condições privilegiadas para Suape se tornar porto concentrador e distribuidor de cargas para o Nordeste brasileiro e países da América do Sul (SUAPE,2023).

Localizado nas águas calmas da praia que tem o mesmo nome, este porto público tem superlativa importância na economia do Estado de Pernambuco e de todo

o Nordeste. Possui, no seu território estratégico, oito municípios, conforme descrito no Plano Diretor SUAPE 2030. As operações portuárias de Suape classificam-se em quatro categorias: carga geral, granéis líquidos, granéis sólidos e veículos. Os maiores movimentadores de cargas são as empresas dos clusters petroquímico e de granéis líquidos e gases (SUAPE,2023).

Atrelado ao comércio internacional brasileiro, o destaque em desenvolvimento pelo Porto de Suape torna-se evidente, o que o caracteriza como um porto excelência de resultados, e quando comparado com os demais portos do Brasil, se apresenta como alternativa chave na implantação de novos investimentos em diversas categorias, seja pela sua preocupação ambiental ou aquecimento econômico. Com isso, aumenta e torna crescente o interesse dos novos investidores, dos mais variados segmentos industriais, tanto nacionais quanto internacionais, para se implantarem neste Complexo Industrial (NUNES, 2017).

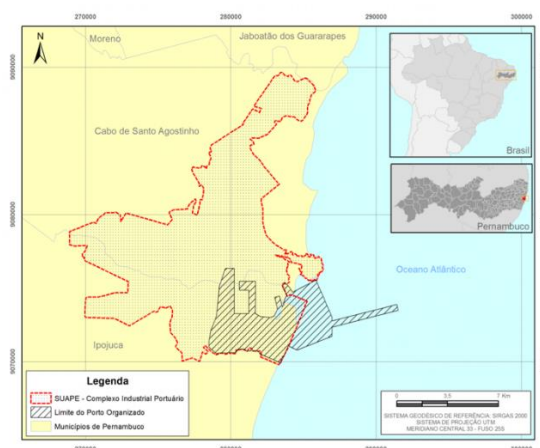


Figura 7: Complexo Industrial Portuário de Suape

Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

No Porto Organizado, são mais de 15 distintos terminais que operam Granéis Líquidos, Granéis Sólidos, Contêineres e Carga Geral. Estes são empreendimentos considerados chave no território, conforme impactos ambientais provenientes da manutenção da operação e conformidades nos indicadores econômicos através da geração de emprego e renda, que contribuem para o nível de bem-estar regional (SUAPE,2023).

A conquista da autonomia é uma diretriz estratégica que permeia os principais portos públicos do Brasil. Conhecido como *Estratégia de Longo Prazo*, o Porto de Suape apresenta, anualmente, este relatório com suas principais ações estratégicas no intervalo dos próximos 4 anos, ao qual é ressaltada a priorização do Porto em função da autonomia, para que Suape possa deter o domínio dos processos e a

materialização dos negócios portuários, tendo preservado a sua absoluta singularidade traduzida no melhor exemplo do conceito de porto-indústria (SUAPE, 2023).

A importância da região de Suape é vista através da sua qualidade como instalação portuária, a posição geográfica de Pernambuco, no centro da região Nordeste, transforma Suape em um centro concentrador e distribuidor de cargas. A localização também torna o porto de Suape vocacionado como um porto internacional concentrador de cargas (hub port) para toda a América do Sul (LIMA; SICSÚ; PADILHA, 2007).



Figura 8: Terminal de Granéis Sólidos de Suape

Fonte: Estudo de Viabilidade Econômica – SUA07

A partir de 2022, Suape exercerá a condição de gerenciar os contratos atuais e os posteriores editais, atuando através do selo da autonomia obtida. Após quase 10 anos de negociações entre a União e o estado de Pernambuco, foi assinada a delegação de competência para o Porto de Suape com base nas informações descritas no Anexo A, que retifica no Diário Oficial da União.

Com isso, o Porto de Suape apresentou as documentações necessárias, além de obter nota 9 no índice de Gestão da Autoridade Portuária, o que representa eficiência em âmbitos legais, operacionais e financeiros, condizendo para a mudança de gerência da União para o próprio Porto. Com isso, os portos públicos se tornam mais atrativos para a instalação de Terminais de Uso Privado em contrapartida dos terminais privados (JORNAL DO COMÉRCIO, 2022).

A autonomia traz boas perspectivas para Pernambuco. Ao passo, que Suape transforma-se no motor de desenvolvimento, o Estado poderá disfrutar do aquecimento econômico que o Complexo Portuário tem a oferecer, através da

geração de emprego, renda e capitalização de recursos para região que é esperado como impacto através da celeridade que Suape trata a gestão do Porto Organizado.

Outro fator importante, trata-se da manutenção do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias. Na tratativa de manter a sua autonomia, Suape deve manter-se adequada ao indicador referência, condicionando-se a obter 8 pontos, além dos demais critérios, para continuar realizando a gestão contratual (BRASIL,2018).

É válido ressaltar que o índice é composto por 4 distintos grupos que buscam captar o desempenho da gestão da Autoridade Portuária em temáticas como ações em prol do meio ambiente, controle financeiro e eficiência em governança. Pode-se utilizar o Porto de Paranaguá como *Bechmarking*, que desde sua conquista tem apresentado robustez em seus resultados.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo foi de compreender sobre o panorama histórico e atual do sistema portuário brasileiro. Entender a descentralização dos portos públicos e seu impacto em favorecer o desenvolvimento regional em perspectiva a fluidez de processos foi ponto chave desse trabalho. Os portos tratam por serem importantes ferramentas no desenvolvimento econômico de uma nação, conforme o serviço e complexidade logística que apresentam. As funções dos agentes envolvidos na operação devem ser claras e evidentes para todas as entidades envolvidas.

O Comércio Internacional assume importante papel na economia brasileira, sendo o Sistema Portuário responsável por gerar circunstâncias positivas ao crescimento e estímulo regional. Por isso, a desburocratização deve ser realizada de forma responsável em virtude da massiva de investimentos e riscos que esse setor é composto. Ainda assim, é imprescindível que as autoridades portuárias busquem crescer e adaptar-se a legislação, que visa a segurança institucional das próprias entidades.

O Complexo Portuário de Suape é um importante motor da economia pernambucana, visto que a região de Suape apresenta indícios para ser caracterizada como um polo de crescimento, já que os segmentos ligados à indústria do petróleo (destaque para a produção de petroquímicos e refino de petróleo) apresentaram ligações intersetoriais com diversas atividades econômicas (RIBEIRO et al., 2013).

É importante que Suape tenha autonomia quanto as decisões de gestão junto ao estado de Pernambuco para melhor direcionamento das ações estratégicas. Considerando a recente conquista, é factível aguardar bons frutos perante o desenvolver dos próximos empreendimento.

Os critérios desenvolvidos pela União através da a Portaria nº 574/18 pode ser visto como boa *proxy* para definição e preparação de um porto na retomada de sua autonomia. Como foi visto, é demanda por diversas autoridades portuárias ao redor do Brasil em obter esse importante selo. Afinal, estes são os agentes que vivenciam suas respectivas realidades diariamente, podendo estabelecer estratégias de longo prazo ao passo que as ações de curto prazo podem ser direcionadas em volta do desenvolvimento portuário.

Além disso, a tratativa do Porto de Suape em elencar a Autonomia como questão prioritária em sua estratégia dos últimos anos, ressalta a intenção da entidade em manter-se com bons resultados no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias, assim como é feito pelo Porto de Paranaguá. Assim, o Porto tende a buscar melhoria contínua de sua operação e dos seus processos internos.

É iminente que os portos buscam a competitividade, por isso o presente trabalho visou detalhar o caminho e os ganhos de eficiência e que estes tendem a ganhar com a independência na gestão. Por ser um tema recente e de suma importância para a economia brasileira, é crucial que estudos mais aprofundados sejam realizados em meio a uma temática e forte regulamentação que o mercado exige. Visando assim, mensurar o real impacto da autonomia dos Portos

REFERÊNCIAS

GLOBAL Trade Outlook and Statistics. [S. l.], 5 abr. 2023. Disponível em: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook23_e.pdf. Acesso em: 13 abr. 2023.

ARI SUNDFELD, Carlos. **O CAMINHO DO DESENVOLVIMENTO NA LEI DOS PORTOS: CENTRALIZAR PARA PRIVATIZAR?** [S. l.], 2013.

Marchetti, Dalmo dos Santos, e Antonio Pastori. **Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário**. Relatório técnico, Rio de Janeiro: BNDES, 2006.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**, [s. l.], 2006.

BADO, Álvaro. **Das vantagens comparativas à construção das vantagens competitivas: uma resenha das teorias que explicam o comércio internacional**. Revista de Economia & Relações Internacionais, [s. l.], 2004.

VALENTE, Arnaldo. Governo empreendedor e Estado rede na gestão pública brasileira (Parte1). In: **Governo empreendedor e Estado rede na gestão pública brasileira**. [S. l.], 11 set. 2011. Disponível em: https://ftcteoriae gestaopublica.files.wordpress.com/2009/05/governoempreendedor_arnaldo-valente.pdf. Acesso em: 16 fev. 2023.

CECATTO, Cristiano. **A Importância do Transporte Marítimo no Brasil**. Revista EngWhere, [s. l.], 2002.

MALLAS, Danny. **OS PORTOS BRASILEIROS NA GLOBALIZAÇÃO: UMA NOVA GEOGRAFIA PORTUÁRIA?** Universidade Federal do Rio de Janeiro, [s. l.], 2009.

SILVA, Lucas. **ESTUDO SOBRE A EVOLUÇÃO LEGISLATIVA DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, [s. l.], 2019.

THE WORLD BANK. **Port Reform Toolkit**. 2 ed. 2007.

GOLDBERG, David J. K. **Regulação do Setor Portuário no Brasil: Análise do Novo Modelo de Concessão e Portos Organizados**. 2009.

VASCONCELLOS, M. A. S., MIGUEL, L., SILBER, S. **Gestão de negócios internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006.

SOUZA, F.A.F. **Elaboração de um Modelo de Localização de Cargas Utilizadas na Agroindustriais em Pátios Portuários: Aplicação ao Caso do Terminal Portuário do Pecém. 2002.** Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

PORTO de Suape retoma autonomia após quase dez anos e prevê mais agilidade e ganho de competitividade. **G1 PE**, [S. l.], p. 1-1, 4 out. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/peernambuco/noticia/2022/10/04/porto-de-suape-retoma-autonomia-apos-quase-dez-anos-e-preve-mais-agilidade-e-ganho-de-competitividade.ghtml>. Acesso em: 13 mar. 2023.

COMPARATIVO da exportação marítima: 2020 vs. 2021. [S. l.], 28 maio 2021. Disponível em: <https://blog.logcomex.com/exportacao-maritima-2020-vs-2021/>. Acesso em: 27 fev. 2023.

DA SILVA ANTUNES, Felipe. A IMPORTÂNCIA DO PAPEL DO ESTADO NA ATIVIDADE ECONÔMICA. **A Economia em Revista**, [S. l.], p. 1-1, 1 jul. 2014.

BRASIL. **Portaria n.º 574, de 26 de dezembro de 2018.** Disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária - IGAP. Disponível em: < Central de Documentos - PORTARIA Nº 574_2018 MTPAC - DOU 27.12.18.pdf - Todos os Documentos (sharepoint.com)>. Acesso em fevereiro de 2023.

KAPPEL, Raimundo. **Portos Brasileiros Novo Desafio para a Sociedade.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 8.630, de 25 fevereiro de 1993.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm>. Acesso em fevereiro de 2023.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 12.815, de 5 junho de 2013.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm>. Acesso em fevereiro de 2023

PORTOS do Paraná são os primeiros do Brasil a ter gestão descentralizada. **BRASIL**, [S. l.], p. 1-1, 13 ago. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/portos-do-parana-sao-os-primeiros-do-brasil-a-ter-gestao-descentralizada5892>. Acesso em: 9 fev. 2023.

O QUE Paranaguá têm que os outros Portos não têm? JB Litoral, [S. l.], p. 1-1, 19 Disponível em <https://jblitoral.com.br/especial-o-que-paranagua-tem-que-os-outros-portos-nao-tem/>. Acesso em mar. 2023.

RIBEIRO, Luiz Carlos; LOPEZ, Thiago; SIMÕES, Rodrigo; MOREIRA, Thiago. Suape: novo polo de crescimento? **Novos Cadernos NAEA**. [S. l.], p. 1-1, jun. 2013

ESSINGER, Ricardo. A autonomia traz um novo cenário para o Porto de Suape. **Movimento Econômico**, [S. l.], p. 1-1, 4 out. 2022. Disponível em: <https://movimentoeconomico.com.br/economia/2022/10/04/a-autonomia-traz-um-novo-cenario-para-o-porto-de-suape/>. Acesso em: 15 fev. 2023.

CONVÊNIO passa para o Governo do Amazonas administração de portos em Manaus. **BRASIL**, [S. l.], p. 1-1, 30 jul. 2019. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/convenio-passa-para-o-governo-do-amazonas-administracao-de-portos-em-manaus/>. Acesso em: 15 fev. 2023.

AUTONOMIA do Paraná agiliza arrendamentos de áreas portuárias. **Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná**, [S. l.], p. 1-1, 28 fev. 2020. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.pr.gov.br/Noticia/Autonomia-do-Parana-agiliza-arrendamentos-de-areas-portuarias>. Acesso em: 15 mar. 2023.

NUNES, LILIANE. PORTO DE SUAPE COMO PROVEDOR DE PERNAMBUCO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS. **NEARI**, [S. l.], p. 1-13. Disponível em: <https://www.semanticscholar.org/paper/PORTO-DE-SUAPE-COMO-PROVEDOR-DE-PERNAMBUCO-NAS-Nunes/ab79ce6c4942e64c6d43699ac7230a272fbc5f9d>. Acesso em: 15 fev. 2023.

ESTRATÉGIA de Longo Prazo. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/transparencia/governanca-corporativa/estrategia-a-longo-prazo-2017-2023>. Acesso em: 7 fev. 2023.

AGROVIA do Nordeste encerra operação em Suape. **Portos e Navios**, [S. l.], p. 1-1, 29 set. 2019. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/agrovia-do-nordeste-encerra-operacao-em-suape>. Acesso em: 16 mar. 2023.

PLANO de Negócios. [S. l.], 01 fev. 2022. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/transparencia/governanca-corporativa/plano-de-negocios>. Acesso em: 15 mar. 2023.

COM investimentos de mais de R\$ 820 milhões, Governo Federal concede três arrendamentos portuários à iniciativa privada. **Ministério da Economia**, [S. l.], p. 1-1,

31 mar. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/orgaos/seppi/noticias-1/com-investimentos-de-mais-de-r-820-milhoes-governo-federal-concede-tres-arrendamentos-portuarios-a-iniciativa-privada>. Acesso em: 14 mar. 2023.

AGROVIA do Nordeste explica fechamento de terminal de açúcar em Suape. **Jornal do Comércio**, [S. l.], p. 1-1, 18 ago. 2020.

JORNAL DO COMÉRCIO. O que significa a retomada da autonomia do Porto de Suape para Pernambuco? **Jornal do Comércio**, [S. l.], p. 1-1, 3 out. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/economia/2022/10/15092141-o-que-significa-a-retomada-da-autonomia-do-porto-de-suape-para-pernambuco-entenda.html>. Acesso em: 14 mar. 2023.

JATOBÁ, Matheus. Governo de Pernambuco retoma autonomia do Porto de Suape após quase dez anos. **Folha de Pernambuco**, [S. l.], p. 1-1, 3 out. 2022.

LIMA, João Policarpo; SICSÚ, Abraham; PADILHA, Maria Fernanda. Economia de Pernambuco: transformações recentes e perspectivas no contexto regional globalizado. **Revista Econômica do Nordeste**, [S. l.], p. 1-17, 4 out. 2007.

ESTUDO de Viabilidade Econômica - **SUA07**. [S. l.], 8 mar. 2022. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/sistemas/leilaointernetv2/PaginaPrincipal.aspx>. Acesso em: 22 fev. 2023.

MÁRCIO França pretende retomar autonomia do Porto de Santos. **Sindaport**, [S. l.], p. 1-1, 24 abr. 2023.

RELATÓRIO de Gestão. [S. l.], 2021. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/prestacao_de_contas/relatorio-de-gestao-2021_v2.pdf. Acesso em: 18 abr. 2023.

ANEXO A – Delegação do Porto de Suape

EXTRATO DE CONVÊNIO

Processo nº 50000.012194/2022-88 - Extrato do Convênio de Delegação nº 01/2022, que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, com a interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e o Estado de Pernambuco, com a interveniência de SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Do Objeto: Delegação da administração e exploração do Porto Organizado de Suape ao Estado de Pernambuco, nos termos da Lei nº 9.277, de 1996, regulamentada pelo Decreto nº 2.184, de 1997 e alterações posteriores. Data da Assinatura: 27 de setembro de 2022. Assinam: pelo Ministério da Infraestrutura, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, o Senhor Mário Povia; pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Diretor Geral, o Senhor Eduardo Nery Machado Filho; pelo Estado de Pernambuco, o Governador do Estado, o Senhor Paulo Henrique Saraiva Câmara; e por SUAPE - Complexo Industrial Portuário Eraldo Gueiros, o Diretor Presidente de SUAPE, o Senhor Roberto Duarte Gusmão.

EXTRATO DE CONVÊNIO

Processo nº 50000.013541/2022-90 - Extrato do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2022, que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Do Objeto: Delegação de Competências à SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Data da Assinatura: 27 de setembro de 2022. Assinam: Pelo Ministério da Infraestrutura, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, o Senhor Mário Povia; pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Diretor Geral, o Senhor Eduardo Nery Machado Filho; por SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, o Senhor Roberto Duarte Gusmão.

ANEXO B – Delegação dos Portos de Paranaguá e Antonina

Ministério da Infraestrutura

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

EXTRATO DE CONVÊNIO

Processo nº 50000.005574/2019-61. Extrato do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, que entre si celebram a União, por intermédio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, CNPJ/MF nº 79.621.439/0001-91. Do Objeto: Delegação de Competências à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA para a exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados de Paranaguá e Antonina, nos termos da Portaria GM/MTPA nº 574, de 26 de dezembro de 2018. Data da Assinatura: 13 de agosto de 2019. Assinam: Pela Secretaria Nacional dos Portos e Transportes Aquaviários, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e Silva; pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Diretor Geral, Mario Povia; pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, o Diretor-Presidente, Luiz Fernando Garcia da Silva.

ANEXO C – Delegação do Porto de São Francisco do Sul

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

EXTRATO DE CONVÊNIO

Processo nº 50000.069664/2019-80. Extrato do Convênio de Delegação de Competência nº 001/2020, que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e a SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A. com anuência da SC Participações e Parcerias S.A. Do Objeto. Delegação da seguinte competência à SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A.: elaboração do edital e a realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias localizadas no interior da poligonal do Porto Organizado de São Francisco do Sul. Data da Assinatura: 20 de maio de 2020. Assinam: Pelo Ministério da Infraestrutura, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e Silva; pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Diretor Geral, Francisval Dias Mendes; Pela SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A, o Diretor Presidente, Diego Machado Enke; pela SC Participações e Parcerias S.A., o Diretor Presidente Gustavo Salvador Pereira e o Diretor Fabiano Ramalho.

ANEXO D – Prorrogação da Delegação do Porto de Paranaguá e Antonina

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO - Seção 3

Ministério da Infraestrutura

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

EXTRATO DE TERMO ADITIVO

Processo nº 50000.006838/2022-07. Extrato do 2º Termo Aditivo ao Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA. Do Objeto. Prorrogação do prazo de vigência do Convênio de Delegação de Competências nº 01/2019, nos termos do art. 11 da Portaria nº 574/2018 e inclusão das Subcláusulas 6.8., 6.8.1, 6.8.2 e 6.8.3., na Cláusula Sexta da Vigência. Data da Assinatura: 20 de setembro de 2022. Assinam: Pelo Ministério da Infraestrutura, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia; pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Diretor Geral, Eduardo Nery Machado Filho; pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, o Diretor Presidente Luiz Fernando Garcia da Silva.

ANEXO D – Instalações Portuárias com maior nível de movimentação em toneladas entre 2020 e 2023

[Voltar ao relatório](#)
TABELA 1 DADOS REFERENTES AOS ANOS ENTRE 2020-2022

Instalações Portuárias	Município	Nº de Terminais	Total de Movimentação Portuária em toneladas (t)	Total de Atracações
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	São Luís	1	541.678.811,31	2110
Santos	Santos	12	223.005.828,25	8859
Terminal de Tubarão	Vitória	1	188.294.113,79	1424
Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	Angra dos Reis	1	184.122.655,91	1353
Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso)	São Sebastião	1	165.584.081,71	2108
Paranaguá	Paranaguá	7	155.708.284,77	6177
Itaguaí	Itaguaí	6	148.671.621,81	1815
Santos	Guarujá	7	130.844.080,42	4125
Terminal de Petróleo TPET/TOIL - Açú	São João da Barra	1	94.252.209,32	616
Itaqui	São Luís	1	89.899.036,71	2826
Terminal da Ilha Guaíba - TIG	Mangaratiba	1	77.737.309,87	401
Rio Grande	Rio Grande	6	77.012.373,30	6876
Suapec	Ipojuca	9	72.504.340,90	4397
Porto do Açú - Terminal de Minério	São João da Barra	1	68.411.361,00	425
Terminal Aquaviário da Ilha D'Água	Rio de Janeiro	1	57.293.636,15	3352
Terminal Aquaviário de Madre de Deus	Madre de Deus	1	56.328.150,14	1489
Porto Sudeste do Brasil S/A	Itaguaí	1	55.756.553,76	365
Terminal Portuário do Pecém	São Gonçalo do Amarante	1	55.231.862,32	2052
Vila do Conde	Barcarena	3	49.658.536,59	2561
Terminal Portuário Privativo da Alumar	São Luís	1	44.893.670,12	990
Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	1	38.780.248,56	283
Santarém	Santarém	8	38.198.502,59	9448
São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	3	37.873.357,72	1368
Terminal Trombetas	Oriximiná	1	37.694.872,00	684
Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita - TIPLAM	Santos	1	36.637.524,09	947
Terminal Aquaviário de Osório	Osório	1	36.613.908,38	483
DP World Santos	Santos	1	36.191.824,40	2051

ANEXO E – Atribuições descritas na Portaria nº 574/2018

Art. 4º A delegação da gestão dos contratos de arrendamento de instalações portuárias abrangerá, entre outros atos:

- I - a aprovação de investimentos não previstos no contrato, inclusive em regime de urgência;
- II - a transferência de titularidade do arrendamento;
- III - a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- IV - a expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado;
- V - a substituição da área arrendada, no todo ou em parte;
- VI - a prorrogação de vigência do contrato, ordinária ou antecipada; e
- VII - a revisão do cronograma de investimentos previstos em contrato de arrendamento.

§ 1º A transferência de titularidade será precedida de análise pela ANTAQ, que poderá vetar a realização do ato para impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

§ 2º Todos os aditivos contratuais que envolvam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato serão precedidos de análise pela ANTAQ, que deverá:

- I - analisar e deliberar sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA;
- II - analisar e deliberar sobre a aderência do projeto executivo ao EVTEA aprovado, quando houver; e
- III - analisar e deliberar sobre desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 3º Todos os aditivos de expansão de área serão precedidos de análise pela ANTAQ, a quem competirá avaliar se a análise de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato poderá ser dispensada nos termos do § 2º do art. 24 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

§ 4º Competirá à administração do porto organizado, observadas as diretrizes do planejamento setorial, quando for o caso:

- I - na condição de delegatária da União:
 - a) promover de ofício, sempre que necessário e mediante prévia deliberação da ANTAQ, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento em favor da União;
 - b) analisar e deliberar sobre planos de investimentos;
 - c) manifestar-se acerca do pleito de desequilíbrio contratual apresentado pelas arrendatárias; e

d) decidir sobre a melhor alternativa para reequilibrar o contrato de arrendamento, observadas as opções de reequilíbrio autorizadas pela legislação e o resultado da análise do EVTEA; e

II - aprovar os projetos executivos, autorizar o início das obras e acompanhar sua execução física.

§ 5º Ainda que delegada a gestão dos contratos de arrendamento de instalações portuárias, os seguintes atos dependerão de prévia aprovação pelo poder concedente, ouvida a ANTAQ:

- I - a declaração de nulidade do contrato ou de seus termos aditivos; e
- II - a declaração da caducidade do contrato.

§ 6º Está excluída da delegação de que trata esta Portaria a declaração de encampação dos contratos de arrendamento, que será mantida como atribuição do poder concedente.