



Portos – Marco Regulatório – Gargalos Operacionais e Melhoria da Gestão Portuária – Investimentos

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Pedro Brito – Diretor-Geral

Agenda





O Novo Marco Regulatório

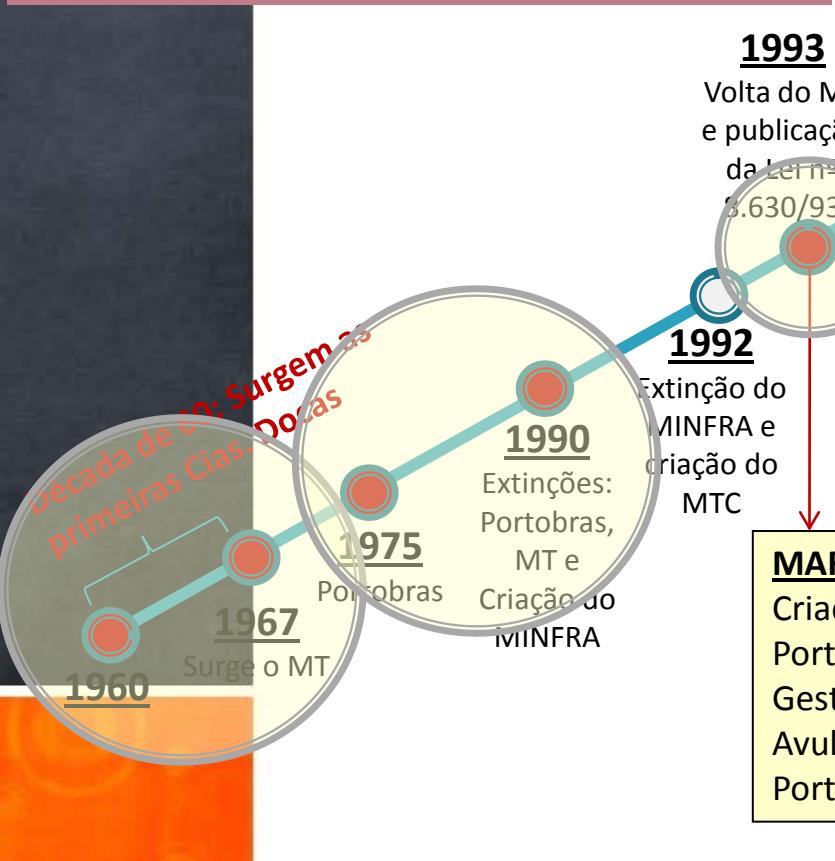
Contexto histórico do setor aquaviário

1888:

Modelo da concessão de Santos
Totalmente privado – por Decreto

Linha do tempo do setor portuário:

- Modelo de gestão: da centralização, com a Portobras, até a Lei nº 12.815/13.
- A Lei nº 12.815/13 volta a atrair a iniciativa privada na injeção de capital financeiro em novos portos.

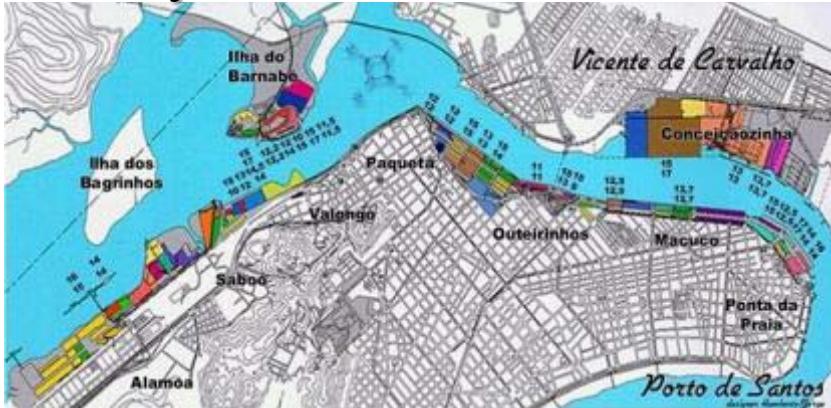


MARCO REGULATÓRIO – Lei dos Portos

Criação da nova estrutura organizacional para Portos Públicos com o surgimento do Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso OGMO) e do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e da Autoridade Portuária (AP).

Características da Lei nº 8.630/93 (1)

Instalações de Uso Público (Porto Organizado)



- Concessão (todo o Porto Organizado);
 - Arrendamento (Terminais portuários dentro do Porto Organizado)
 - Regime público de contratação (licitação dos arrendamentos)
 - Controle pela administração do porto

Instalações de Uso Privativo (dentro ou fora do Porto Organizado)



- Espécies: Uso Exclusivo; Uso Misto; Turismo (passageiros); Estação de Transbordo de Cargas.
 - Regime mais próximo a atividade econômica (liberdade de preços e competição) e desnecessidade de licitação.

- Novos critérios de julgamento
- Novos mecanismos de regulação dos arrendamentos portuários

Nova Lei dos Portos: A Lei nº 12.815/13

Altera profundamente os regimes de concessão, arrendamento e autorização portuários

- Mudanças institucionais com relação às atribuições da SEP e ANTAQ



- Cria a figura do Terminal de Uso Privado (TUP), que passa a ter liberdade para movimentar tanto carga própria quanto de terceiros.
- Novos procedimentos de outorga

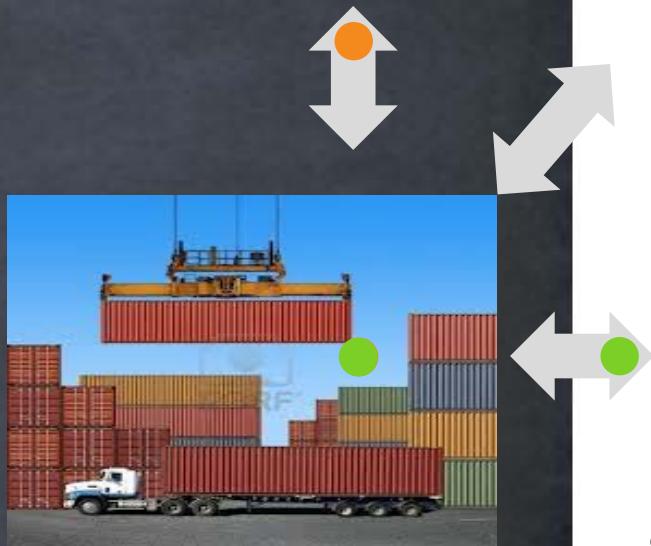
Fundamentos da Nova Lei



- Eliminar gargalos existentes / choque de oferta / otimização dos portos organizados / facilitação da implementação de TUPs
- Necessidade em aumentar a eficiência do setor – maior integração entre planejamento setorial e regulação.
Ex: compreensão das cadeias produtivas e suas necessidades logísticas / integração com outras malhas de transporte
- Promover aumento na competitividade, visando melhorar a qualidade da prestação de serviços e reduzir custos.

Planejamento setorial

investimentos e desenvolvimento dos Portos Organizados ocorrerá conforme as diretrizes e políticas de logística integrada



Inovações da Lei

Alterações institucionais

centralização da gestão do setor na Secretaria de Portos (SEP) e ANTAQ; transferência de competências antes exercidas pelas Companhias Docas.

maior abertura para novas autorizações / fim da distinção quanto a movimentação de carga própria e de terceiros

TUPs

Antes da Lei

Deveriam movimentar principal ou exclusivamente carga própria (Decreto nº 6620).

Restringia a outorga para terminais de contêineres

Depois da Lei

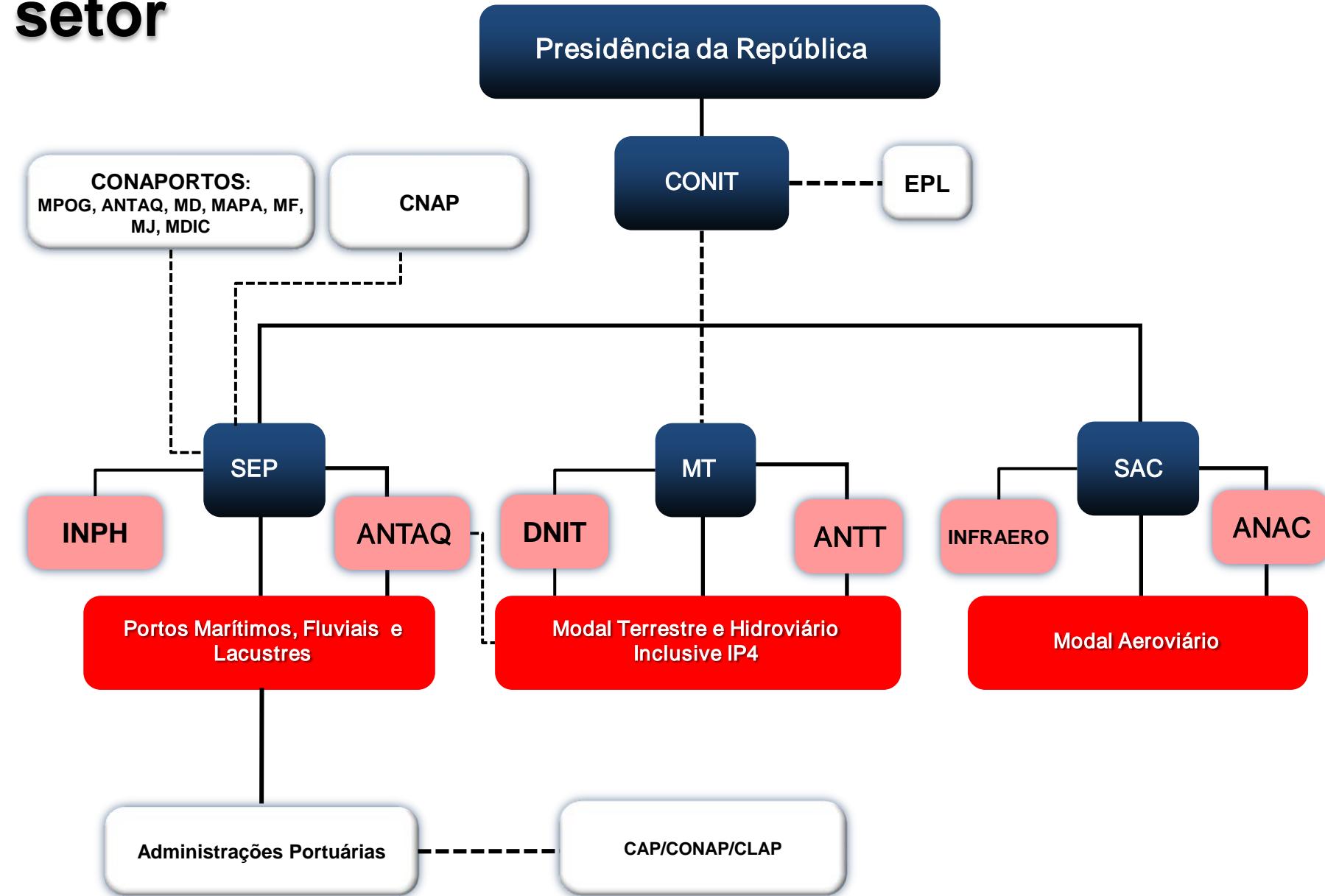
Não há mais diferenciação entre cargas próprias e de terceiros

Incentivo ao surgimento de novos TUPs
→ Aumento Na capacidade de movimentar cargas no Brasil

Ampliação de FRENTE DE ATRACAÇÃO

Carga Própria e de 3^{os}

Lei 12.815/13 – Estrutura organizacional do setor



Decreto 8.033/13 – Principais competências

Competências (arts. 1º ao 4º)



- Elaborar o PGO
- Disciplinar a atualização dos PDZs
- Definir diretrizes para os regulamentos dos portos
- Conduzir e aprovar os EVTEs
- Enviar ao Congresso relatório detalhado do setor



- Analisar transferência do Controle societário e de titularidade na concessão e arrendamento
- Analisar propostas de investimentos não previstos na concessão e arrendamento
- Arbitrar administrativamente conflitos entre arrendatários e Administração Portuária
- Arbitrar, em grau de recurso, conflitos entre agentes que atuam no Porto Organizado



- Estabelecer o regulamento do Porto Organizado
- Decidir sobre conflito entre agentes que atuam no P.O.
- Terá competências estabelecidas nos contratos de concessões





»

Aspectos da Concessão e arrendamentos

Exploração de Instalações Portuárias: arrendamento e concessão

- Cessão onerosa de área e infraestrutura pública
- Dentro do Porto Organizado
- Não se confunde com operação portuária

Arrendamento



- Cessão onerosa de Porto Organizado
- Visa a administração e exploração da infraestrutura do Porto Organizado
- Prazo certo

Concessão



Tipo de Concessão	Descrição da concessão
CHEIA	Delegação de funções da administração do porto e exploração direta e indireta das instalações portuárias
PARCIAL	Desempenho das funções de administração do porto e exploração indireta direta. Vedada a exploração direta da instalação portuária.
VAZIA	Desempenho total ou parcial das funções de administração do porto. Vedadas as explorações direta e indireta da instalação portuária

Concessão de Porto Organizado: Licitação (1)

Base Legal

Lei 12.815/13
e
RDC

Dec. 8.033/13
(art. 5º ao 25)

O que licitar (art. 20, Dec. 8.033/13)

1- funções adm. e
exploração direta e
indireta das I.P.

2. Funções adm. e
exploração indireta
das I.P.

Só as funções adm.
total ou parcial

Áreas não operacionais (art. 25, Dec. 8.033/13)

Devem observar o
previsto nos PDZs

Aprovação prévia
do poder
concedente

Concessão de Porto Organizado: Licitação (2)

Prazos

(com reversão de bens à União – art. 5º, §2º, da Lei 12.815/13)

25 anos

Prorrogável uma única vez (por até o mesmo período do contrato)

Art. 19, Dec. 8.033/13

Quem conduz

ANTAQ faz a licitação

Poder Concedente assina contrato

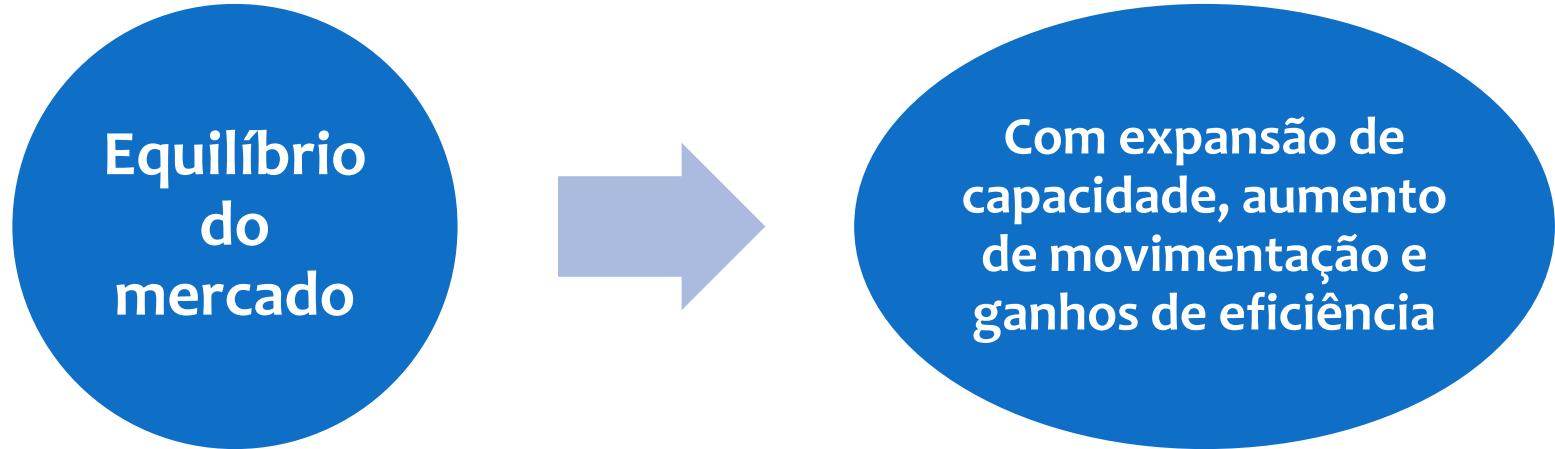
Critérios

- > Movimentação
- < Tarifa
- < Tempo de movimentação

Outros:

- * > R\$ do investimento
- * < contraprestação do P. Concedente
- * Melhor Prop. Técnica

Arrendamentos: Contratação no novo modelo



Melhor arranjo de arrendamentos → maior competição e eficiência nos protos

Atração dos operadores adequados em função do tipo de terminal ("matching")

Exigências mínimas de qualificação → garantia de disputa intensa e de qualidade pelas áreas

Estabelecimento de critérios de desempenho e qualidade de serviço das arrendatárias

Incentivos por novos investimentos feito pelas arrendatárias

Otimização da cadeia logística produtiva



» Investimentos
em arrendamentos

Arrendamentos: Blocos de licitação



4 blocos para licitação



Bloco 1: Belém, Santarém, Vila do Conde e Santos



Bloco 2: Paranaguá, Aratu, Salvador e São Sebastião



Blocos 3: Macapá, Cabedelo, Fortaleza, Itaqui, Maceió, Recife, Suape



Bloco 4: Itaguaí, Rio de Janeiro, Niterói, Vitória, Itajaí, Imbituba, São Francisco do Sul, Porto Alegre e Rio Grande

Aspectos da Outorga de Autorização



Autorização de instalação portuária (1)

Forma

Chamada ou
anúncio público

TUP, ETC, IP4,
IPT

Formalização

Contrato de
adesão

Quem assina é
o Poder
Concedente

Prazo

25 anos

Prorrogáveis
sucessivamente

Autorização de instalação portuária (2)

ANTAQ

Assegura cronogramas de investimentos

Poderá exigir garantias ou aplicar sanções

Procedimento

Requerimento à ANTAQ

Poder Concedente analisa viabilidade locacional

Condições da outorga

Atendimento ao art. 27 do Dec 8.033/13 - Documentação

Viabilidade locacional ou 1 só concorrente



Investimentos em Instalações » Portuárias (TUP, ETC, IP4 e IPT)

Requerimentos para autorização de Instalação Portuária



46 ETC



11 IP4



5 IPT



73 TUP

135
requerimentos já
feitos à ANTAQ

57
participantes

R\$ 9,49 bilhões

- Aceitos por critérios iniciais de habilitação

20
habilitados

Projeção de
R\$ 6,08
bilhões



6

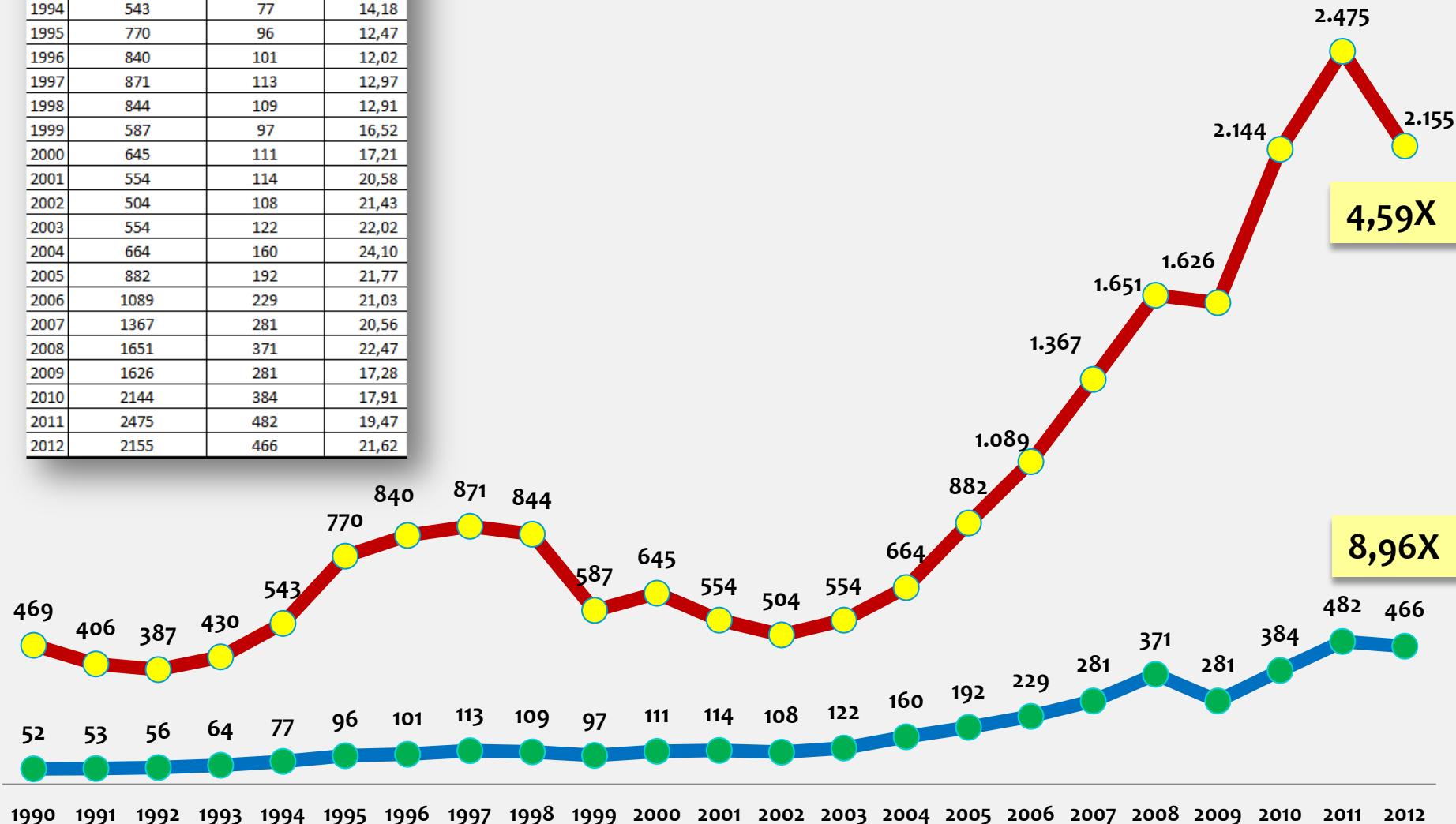
»

Perspectivas do Setor Portuário

Portos modernizados promovem abertura econômica

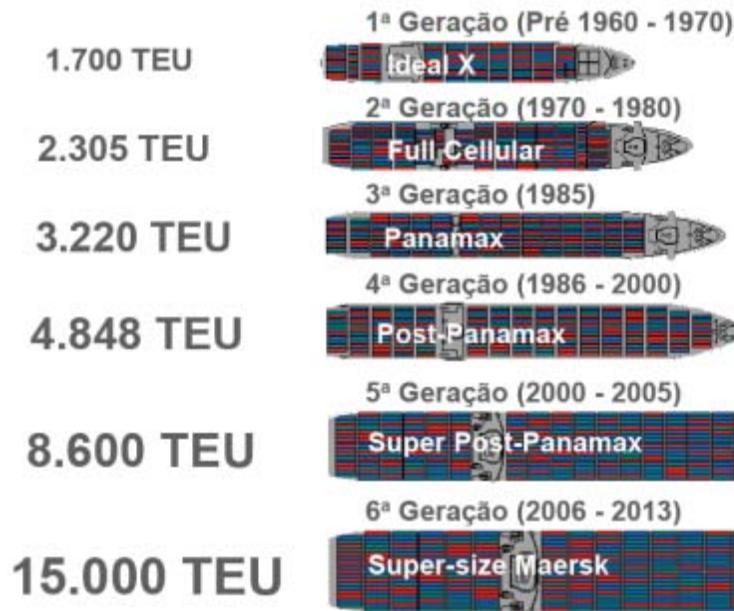
PIB e Corrente de Comércio, Portos e TUPs 1990 a 2012, em US\$ bilhões

Ano	PIB (US\$ Bilhões)	Corrente de comércio (US\$ Bilhões)	Abertura da economia (%)
1990	469	52	11,09
1991	406	53	13,05
1992	387	56	14,47
1993	430	64	14,88
1994	543	77	14,18
1995	770	96	12,47
1996	840	101	12,02
1997	871	113	12,97
1998	844	109	12,91
1999	587	97	16,52
2000	645	111	17,21
2001	554	114	20,58
2002	504	108	21,43
2003	554	122	22,02
2004	664	160	24,10
2005	882	192	21,77
2006	1089	229	21,03
2007	1367	281	20,56
2008	1651	371	22,47
2009	1626	281	17,28
2010	2144	384	17,91
2011	2475	482	19,47
2012	2155	466	21,62



(R)Evolução dos navios porta-contêineres – novos

Economias de escala impulsionam crescimento dos navios





CONAPORTOS

Coordenação das ações integradas dos que atuam nas instalações portuárias

- **Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, MAPA, Marinha do Brasil e Autoridade Portuária**

Cabotagem e a BR Marítima – principais rotas



Para cada 1 contêiner movimentado na
cabotagem há 3 outros em potencial
(hoje no modal rodoviário)



Obrigado

