AMANDA MOREIRA KRAFT

A concorrência na regulação dos portos brasileiros

Dissertação de Mestrado

Orientador: Professor Dr. Fábio Nusdeo

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE DIREITO

São Paulo-SP

2018

AMANDA MOREIRA KRAFT

A concorrência na regulação dos portos brasileiros

Dissertação apresentada a Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Direito, da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, como exigência para obtenção do título de Mestre em Direito, na área de concentração de Direito Econômico, Financeiro e Tributário sob a orientação do Professor Dr. Fábio Nusdeo.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE DIREITO

São Paulo-SP

2018

Autorizo a reprodução e divulgação parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação da Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Moreira Kraft, Amanda.
A concorrência na regulação dos portos brasileiros. / Amanda Moreira Kraft; orientador Fábio Nusdeo – São Paulo, 2018.
171 p.

Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Direito Econômico, Financeiro e Tributário) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, 2018.

1. Setor portuário. 2. Concorrência. 3. Regulação. 4. Lei nº 12.815/2013. I. Nusdeo, Fábio, orient. II. Título.

KRAFT, Amanda Moreira. *A concorrência na regulação dos portos brasileiros.* 2018. 171 p. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Aprovado em: ___/___/___

Banda Examinadora

Prof. Dr._____

Instituição:_____

Julgamento:_____

Assinatura:_____

Prof. Dr._____

Instituição:_____

Julgamento:_____

Assinatura:_____

Prof. Dr._____

Instituição:_____

Julgamento:_____

Assinatura:_____

Aos meus pais, com carinho e gratidão.

"*It is not our abilities that shows what we truly are, it is our choices*"

J. K. Rowling

AGRADECIMENTOS

Ao final da presente etapa, gostaria de dedicar algumas palavras para expressar minha gratidão àqueles que contribuíram para que esse trabalho fosse realizado.

Primeiramente, agradeço do fundo do meu coração aos meus pais Adriana e Rogério, os quais nunca mediram esforços para que eu pudesse chegar até aqui. Minha mãe, minha fortaleza, meu exemplo. Obrigada por ser sempre minha maior incentivadora, certamente aqueles estudos gentilmente forçados nas férias resultaram em algo – ou esperamos que sim! Ao meu idolatrado pai, agradeço pelo carinho e pela paciência infinita. A sua imagem de gentileza e dedicação com certeza deixaram marcas na minha formação.

E tratando de laços de família, não posso deixar de enaltecer o papel da minha adorada irmã, Gabriela. Mesmo longe você permanece sendo uma de minhas maiores inspirações e certamente um eterno porto seguro.

Ao meu amado João não tenho palavras para agradecer a companhia ao longo desses três anos de mestrado. Obrigada pelo incondicional apoio e pela compreensão desprendida. Certamente esse caminho seria mais pesado sem a sua presença.

Como a vida não é feita apenas de trabalho e estudo, aproveito para agradecer aos meus amados amigos. Àqueles que trago no coração desde Curitiba, agradeço em nome de três pessoas que foram essenciais para esse estudo: Amanda Garcia, Laís Péres e Guilherme Bertola. Serei sempre grata pela acolhida e pelos bons momentos que passamos juntos quando eu estava em São Paulo apenas de passagem.

Já aos amigos que tive a alegria de encontrar em São Paulo, agradeço a todos em nome do meu querido João Victor Freitas, o qual foi o primeiro a prontamente me acolher nessa nova fase da minha vida.

Aproveito também para agradecer aos meus amigos de profissão, em nome de, Carolina Mesquita, Philippe Sundfeld e Priscila Foureaux pela convivência diária e pela ajuda no desenvolvimento desse trabalho.

Gostaria também de manifestar o meu muito obrigada aos professores que tive, em especial ao meu orientador, Fábio Nusdeo, o qual me concedeu a oportunidade de ingressar nesse tão sonhado Programa de Pós-graduação.

Por fim, mas não menos importante, gostaria de registrar minha gratidão as minhas amadas Suzi (*in memoriam)*, Uiki (*in memoriam*), Coca (*in memoriam*), Frida (*in memoriam*), Lupita e Pepita por terem sido, desde minha infância e até hoje, fontes de alegria e companhia.

RESUMO

KRAFT, Moreira Amanda. *A concorrência na regulação dos portos brasileiros.* 2018. 171 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

A presente dissertação objetiva o estudo da concorrência na regulação dos portos brasileiros. Os serviços portuários sempre tiveram destaque nas relações comerciais, cabendo aos portos viabilizar quase totalmente as exportações do nosso país. Entretanto, ao longo das décadas, verificou-se a necessidade de atrair maior número de prestadores e investimentos. A partir das mudanças sofridas pelo conceito de serviço público e a adoção de interpretações que abarcavam a sua prestação num regime de concorrência, viu-se a possibilidade de modificação na sua forma de execução. Além dessa nova visão, percebeu-se que a relação do Estado com a economia também mudou profundamente ao longo dos anos, até alcançar o estágio de Estado Regulador. Nesse ponto, o Estado deu um passo para trás na prestação direta dos serviços públicos e assumiu o papel de regulador. Consequentemente, foram criadas agências reguladoras e publicadas inúmeras normas, inclusive no setor portuário. Mesmo diante das inovações, não houve avanços satisfatórios. A insuficiência de investimentos e as previsões de aumento de demanda resultaram na aprovação da Medida Provisória nº 592/2012 e, posteriormente, na Lei nº 12.815/2013, a qual pretendia modificar as regras de prestação de serviços portuários e viabilizar a entrada de novos agentes. A nova regulação do setor trouxe como uma de suas novidades a extinção da diferenciação de cargas, permitindo que os autorizatários pudessem movimentar mercadorias de qualquer origem. Foi instituída, assim, a concorrência entre os prestadores e a assimetria de regimes, podendo os serviços portuários serem prestados sob o regime público e o regime privado. Desde então, surgiram discussões sobre a presença e promoção da concorrência no setor, inclusive no que tange às autorizações dada a expectativa que estas viabilizem a entrada de novos sujeitos. Foram identificadas críticas em relação ao procedimento e aos requisitos para a obtenção da autorização portuária, posto que esses seriam desproporcionais para um instrumento do regime privado. Sobre esta questão concluiu-se que as autorizações portuárias são diferenciadas, não sendo meramente declaratórias, mas sim constitutivas. A complexidade do setor seria capaz de tornar compreensíveis as exigências do legislador, o qual tem competência para regular os regimes de exploração dos portos brasileiros. Ademais, ressalta-se o levantamento de dados da ANTAQ, os quais demonstraram que após a Lei nº 12.815/2013, o número de terminais de uso privado aumentou. Dessa forma, é possível concluir que o estado atual da regulação do setor portuário permite a existência de concorrência e, ao menos, na letra da lei, há o compromisso de fomentar a competição. Entretanto, não pode ser ignorado que a infraestrutura portuária ainda está longe do estado desejado, havendo, portanto, um longo caminho a ser percorrido.

Palavras-chave: Setor portuário. Concorrência. Regulação. Lei nº 12.815/2013.

ABSTRACT

KRAFT, Moreira Amanda. Competition in the regulation of Brazilian ports. 2018. 171 p. Dissertation (Master degree) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

The present dissertation aims to study the competition in the regulation of Brazilian ports. Port services have always been prominent in commercial relationships, and ports are responsible for most part of the exports from our country. Nevertheless, over the decades, a need to attract more players and investments has been identified. From the changes suffered by the concept of public service, and the adoption of interpretations that embrace its provision in a regime of competition, the possibility to alter its form of execution was also recognized. In addition to this new vision, it has been noticed that the State's relationship with the economy has also changed profoundly over the years until reaching the status of a Regulatory State. At this point, the State took a step backward in the direct provision of public services, and adopted the role of regulator instead. Consequently, regulatory agencies were created and numerous rulings were published, including in the port sector. Even with so many innovations, there were no satisfactory improvements. The lack of investments and forecasts of increased demand resulted in the approval of the Provisional Measure no. 592/2012 and later in Law no. 12,815/2013, which aimed to modify the rules for the provision of port services and to facilitate the entry of new agents. The new regulatory framework brought as one of its innovations the extinction of the differentiation of loads, allowing the owners of port authorizations to transport goods of any origin. Competition between providers and the asymmetry of regimes were established, being now possible to provide port services under either a public or private regimes. From that moment on, there have been discussions about the presence and promotion of competition in the sector, also regarding the authorizations given the expectation that these enable the entry of new players. There has been criticism concerning the procedure and requirements to obtain a port authorization, as these would be disproportionate towards a private regime instrument. On this matter, it was concluded that port authorizations are differentiated, being not merely declaratory, but rather constitutive. The complexity of the sector could be said to have justified the demands of the legislator, which has jurisdiction to regulate the regimes for the exploration of Brazilian ports. Also, we highlight that the data collected from ANTAQ demonstrated that after Law no. 12,815/2013, the number of terminals for private use have increased. Therefore, it is possible to conclude that the current state of regulation of the port sector allows the existence of competition and, at least formally, there is a commitment to promote competition. However, it cannot be ignored that the port infrastructure is still far from the expected state of affairs, for which there is a long way to go.

Keywords: Port sector. Competition. Regulation. Law no. 12,815/2013.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **6**

1 SERVIÇO PÚBLICO E CONCORRÊNCIA **12**

1.1 Formação da noção de serviço público no Brasil **12**

1.2 Regime jurídico dos serviços públicos **17**

1.3 As chamadas crises do serviço público **21**

1.4 Conceito de serviço público adotado por esta dissertação **25**

1.5 Serviços públicos prestados em regime de concorrência **26**

1.5.1 Ausência de exclusividade estatal na prestação 30

1.5.2 Os avanços da tecnologia e o afastamento dos impedimentos advindos dos monopólios naturais 37

1.5.3 Da possibilidade de inserção da concorrência: setores onde isso já ocorre 39

1.5.4 Da assimetria de regimes 43

2 REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS **45**

2.1 Intervenção estatal na economia: passado e presente **45**

2.1.1 Intervenção estatal na economia: passado e presente no Brasil 50

2.2 Das agências reguladoras **53**

2.2.1 ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários 57

2.3 Regulação e concorrência nos serviços públicos **61**

3 SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO **70**

3.1 Retrospecto histórico da legislação portuária brasileira **70**

3.2 O serviço portuário nas constituições brasileiras **76**

3.3 A atual lei dos portos: suas inovações e expectativas **81**

4 CONCORRÊNCIA E REGULAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO **87**

4.1 Comentário geral: o que esperar da concorrência na regulação dos portos? **87**

4.2 Os regimes jurídicos na prestação dos serviços portuários e a assimetria regulatória 89

4.2.1 Da relevância da determinação da Área do Porto Organizado 93

4.3 Os títulos habilitantes para a exploração da infraestrutura portuária 95

4.3.1 A autorização de serviço portuário 96

4.3.1.1 Os moldes da autorização portuária 101

4.3.2 A concessão do Porto Organizado 108

4.3.3 O arrendamento portuário 110

4.4 A regulação feita pela antaq 115

4.4.1 A postura da ANTAQ em relação à promoção da concorrência no setor 117

4.4.2 Breves comentários sobre as resoluções da ANTAQ 123

4.5 Da então secretaria de portos da presidência da República - sep 129

4.6 Balanço final: avanços alcançados até o momento 130

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 145

INTRODUÇÃO

Esta dissertação busca analisar a concorrência no âmbito da regulação portuária brasileira, discussão reavivada pelas modificações e expectativas trazidas ao setor pela Lei nº 12.815/2013.

A eleição do tema se justifica pela importância dos setores de infraestrutura para o funcionamento da economia e o desenvolvimento de um país. No Brasil, são notórias as deficiências suportadas por rodovias, ferrovias, portos e etc., sendo justamente por esses modais que ocorrem as trocas comerciais.

E aos portos cabe majoritariamente a tarefa de viabilizar a exportação dos produtos brasileiros. Segundo dados divulgados, 90% das exportações são feitas via portos, o que evidencia o impacto monetário desta atividade.[1] Apenas para ilustrar de quanto estamos falando, em 2016, segundo o Anuário Estatístico disponibilizado pela ANTAQ ("Agência Nacional de Transportes Aquaviários") foram movimentadas, no total (incluídas exportações e importações) 998.068.793 toneladas, o que resultou num superávit na balança comercial do país de US$ 47,69 bilhões.[2]

Visto que os portos impactam diretamente toda a cadeia produtiva, nada mais compreensível do que o seu estudo também pelo meio acadêmico.

Apesar do indiscutível papel de destaque desempenhado pelo setor portuário no Brasil não é leviano afirmar que ele é problemático. Os números citados logo acima são de fato impactantes, mas não significam que o Brasil tenha um setor portuário eficaz e competitivo.[3] De forma a exemplificar e a situação, vale mencionar os dados expostos no Anuário Estatístico de 2015 da ANTAQ, onde foi divulgado que o porto de Yocohama no

---

[1] MESQUITA, Patricia Laurentino. Arrendamentos possíveis de serem licitados. *Secretaria dos Portos*, São Paulo, 21/01/2016. Disponível em: http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-passiveis-de-serem-licitados. Acesso em 18/06/16.

[2] ANTAQ *Apresentação do Anuário Estatístico 2016*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf Acesso em: 31/12/17.

[3] RIBEIRO, Leonardo Coelho. O novo marco regulatório dos portos: entre grandes objetivos e inadequadas exigências. In: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.). *Portos e seus regimes jurídicos:* a Lei n 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 112.

Japão, porto que mais movimentava à época contêineres por hora, atingia a marca de 180 unidades, contra 91 do maior porto do Brasil, o porto de Santos.[4]

A globalização e o aperfeiçoamento das formas de comunicação entre agentes econômicos ao redor do mundo exigem uma rede de infraestrutura cada vez mais eficiente. E os benefícios de um sistema portuário adequado às demandas não se limitam àqueles que utilizam os portos diretamente (e.g. um grande produtor de minério que precisa exportar sua produção), mas toda a população, tendo em vista que setores de infraestrutura bem desenvolvidos resultam em inúmeras externalidades positivas.[5]

Apesar disso, as limitações e deficiências do funcionamento desse setor já foram muito divulgadas na mídia[6] e em relatórios internacionais.[7]

Em consequência dos corriqueiros entraves à economia e da evidente necessidade de maiores investimentos, foi lançada a Medida Provisória nº 592/2012, posteriormente convertida na Lei nº 12.815/2013.[8]

Assim, com o objetivo de solucionar muitos dos impasses existentes no âmbito da Lei nº 8.630/1993, inaugurou-se um novo marco regulatório portuário pela Lei nº 12.815/2013, na qual foram fixadas novas diretrizes orientadoras da atividade regulatória e os objetivos a serem alcançados no setor.

---

[4] ANTAQ. *Apresentação do Anuário Estatístico 2015*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2015.pdf . Acesso em: 18/06/16.

[5] TOVAR, Antonio Carlos de Andrada; FERREIRA, Gian Carlos Moreira. A infraestrutura portuária brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, V.13, n. 25, p. 210, jun. 2006.

[6] ESTADÃO. Em *2015, portos brasileiros esgotarão potencial*. Disponível em: http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,em-2015-portos-brasileiros-esgotaraopotencial,1539664 . Acesso em 10/10/14; G1. *Acesso a terminais é maior problema nos 10 principais portos brasileiros.* Disponível em: http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/06/acesso-terminais-e-maior-problema-nos-10-principais-portos-brasileiros.html . Acesso em 18/06/16; VEJA. *Nos portos, burocracia é problema ainda maior do que falta de infraestrutura*. Disponível em: http://veja.abril.com.br/noticia/economia/burocracia-e-problema-ainda-maior-no-porto-do-que-a-falta-de-infraestrutura . Acesso em 18/06/16.

[7] WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2014-2015*. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf . Acesso em 01/12/17.

[8] Segundo as palavras de Vitor Rhein Schirato: "[...] a falta de investimentos no setor portuário demonstrou a impossibilidade de preservação do modelo baseado na exclusividade dos terminais públicos, já que este gerava incentivos à ineficiência dos operadores portuários, dada a falta de competidores, e não era favorável ao crescimento dos investimentos em novas infraestruturas, eis que esses dependiam, essencialmente da criação ou da expansão dos portos organizados, com grande dependência de iniciativa estatal para promover licitações de áreas públicas." SCHIRATO, Vitor Rhein. As infraestruturas privadas no novo marco setorial de portos. In: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.). *Portos e seus regimes jurídicos:* a Lei n 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 330.

Tendo sido aprovada, esta relevante alteração na regulação do setor, entende-se ser pertinente o estudo quanto à concorrência na regulação dos portos brasileiros.

Diante deste cenário, é importante considerar que as novidades introduzidas nesta área do ordenamento jurídico pátrio foram resultado de um novo relacionamento entre o Estado e a economia, um movimento iniciado décadas atrás que permitiu que hoje pudéssemos discutir a concorrência em um serviço público, algo por muito tempo impensável. E para que fosse possível compreender essas alterações e suas influências no setor portuário, percebeu-se como necessária a abordagem de questões periféricas, as quais serão apresentadas a seguir.

Para a delimitação do tema desta dissertação, esclarece-se que, de início, o primeiro capítulo será destinado à discussão acerca da admissibilidade da concorrência nos serviços públicos; em seguida, o segundo capítulo abordará a relação entre o Estado e a economia e como esta foi se modificando ao longo dos séculos até os dias atuais; num terceiro capítulo o cenário jurídico do setor portuário ganhará destaque; e por fim, no último capítulo, será tratada a concorrência na regulação portuária.

Como o próprio título do projeto aponta, o presente trabalho tem como objeto a concorrência na regulação dos portos brasileiros, o que não se confunde com uma análise empírica da eficiência do setor portuário (qual o melhor porto do país, quantas toneladas por dia são exportadas, etc.). Não será, portanto, foco desta dissertação a concorrência dentro dos portos e entre os portos do Brasil.

Superada a demonstração do tema e sua importância, destaca-se agora, de forma mais detalhada, a trajetória prevista, indicando que o trabalho foi dividido em quatro grandes blocos.

Como pôde ser conferido no sumário anunciado, o tema “serviço público e concorrência” será abordado no primeiro capítulo. Julgou-se ser necessário esse capítulo para demonstrar a viabilidade da concorrência na regulação do sistema portuário do Brasil, já que a concorrência nos serviços públicos não é compreendida como algo natural para parte da doutrina brasileira. Tendo isso em vista, a primeira seção do trabalho tem a intenção de ser introdutória, esclarecendo como a concepção de serviço público no Brasil se modificou ao longo dos anos.

Evidente que esse é um assunto que envolve várias – e antigas – discussões do direito, portanto, não há a pretensão de esgotar os debates que tratam da prestação de serviços

públicos na modalidade de concorrência. Todavia, por ter sido uma das grandes novidades da Lei nº 12.815/2013 a instauração da assimetria de regimes, permitindo a concorrência entre os agentes na prestação dos serviços portuários, foi relevante apresentar entendimentos que, ao longo da evolução do direito administrativo brasileiro, questionaram e ao mesmo tempo demonstraram que a exclusividade estatal na prestação de serviços públicos não seria uma lei imutável.

Indicada a noção de serviço público compreendida por esta dissertação, o segundo capítulo terá como foco a "regulação dos serviços públicos". Num primeiro momento será realizado um breve retrospecto histórico da intervenção estatal na economia, iniciado com a doutrina liberal até os dias de hoje, a fim de possibilitar a compreensão da regulação de um setor econômico. Em seguida, o enfoque passará para as agências reguladoras, chegando logo em seguida a ANTAQ (criação, função, seu papel diante da Lei nº 12.815/13). Por fim, ainda nesse segundo capítulo, será abordado o relacionamento entre concorrência e regulação.

O terceiro capítulo terá como objeto "o setor portuário brasileiro". Como ponto de partida, será analisada a legislação específica do setor, sendo em seguida consideradas as previsões e alterações constitucionais ocorridas até a Constituição Federal de 1988. Ainda nesse item, a atual Lei dos Portos ganhará destaque quando da menção as suas principais inovações, especialmente no que tange à presença de concorrência no setor.

E finalmente, no quarto e último capítulo será palco a concorrência e a regulação no setor portuário brasileiro. De início irá ser discutido os regimes jurídicos para a prestação dos serviços portuários, bem como a assimetria regulatória presente neste ambiente. Na sequência, serão apresentados e comentados os títulos habilitantes para a atuação no setor portuário (i.g. concessão, arrendamento e autorização). Logo adiante, é a regulação da ANTAQ que será objeto de breve pesquisa. Neste subitem, a postura da Agência em relação à concorrência também será abordada, bem como serão avaliadas algumas de suas normativas, com o objetivo de compreender como a concorrência vem sendo disciplinada após a aprovação do novo marco regulatório.

Ainda no quarto capítulo, será rapidamente comentada a situação da então Secretaria de Portos da Presidência da República ("SEP") e o balanço final, no qual serão expostos os avanços alcançados até o momento pelo setor.

Por fim, no que diz respeito aos temas abordados nesta dissertação, cabe ainda mencionar que não será objeto da pesquisa a apresentação de soluções ou alternativas legislativas e normativas (ambiente regulatório da ANTAQ).

Tendo sido exposto o roteiro que será seguido por este trabalho, volta-se agora para a metodologia adotada. A pesquisa se pautou, em sua maioria, em uma investigação bibliográfica, a qual foi elaborada a partir de materiais acadêmicos já publicados. Estes materiais incluíram livros sobre a temática, artigos de periódicos, capítulos específicos de coletâneas lançadas, trabalhos acadêmicos e conteúdo disponibilizado na internet (aqui compreendidos os artigos que são apenas publicados em meio digital e notícias).

Além da pesquisa bibliográfica, foi realizada pesquisa quanto à legislação que trata especificamente do sistema portuário brasileiro, tendo sido abarcadas a Constituição Federal de 1988 e as anteriores, a antiga lei dos portos – Lei nº 8.630/1993 –, a Lei nº 12.815/2013, bem como a existência de decretos anteriores que traziam informações relevantes para pesquisa.

Ainda nessa seara, foi realizada a análise de resoluções da ANTAQ, editadas após a aprovação da atual Lei dos Portos, que dispõem sobre assuntos que poderiam envolver a discussão sobre a concorrência no setor. Tendo em vista que as resoluções expedidas desde então são em muito numerosas, utilizou-se o sistema integrado de buscas da própria Agência, o Sophia, para a aplicação de palavras chave que pudessem delimitar e especificar os resultados.[9] Os detalhes do racional deste mapeamento encontram-se no capítulo quarto do presente trabalho.

Somadas às pesquisas bibliográficas, legislativas e normativas (ANTAQ), foram coletados dados, mais ao final do trabalho, que nos permitiram observar os avanços no setor, após as mudanças introduzidas pela atual Lei dos Portos. Nessa fase, é essencial comentar que a comparação entre as fontes das informações que se pretendia promover restou prejudicada.

No início desta pesquisa, entendeu-se como sendo relevante que os dados avaliados tivessem origem não somente de órgãos públicos – lê-se ANTAQ –, devendo ser levantadas informações também de entidades privadas, como por exemplo, das associações de terminais portuários. Entretanto, foi identificado que estas pautavam seus relatórios igualmente nos

[9] ANTAQ. *Sophia*. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/ Acesso em 01/01/2018.

dados da Agência, ao menos nos anos mais recentes, que foram pesquisados. Assim sendo, a última seção do quarto capítulo foi elaborada a partir de números fornecidos pela ANTAQ, mas não somente. Além desses, para complementar a análise, serão expostos resultados de relatórios internacionais, a fim de demonstrar um breve comparativo entre o setor portuário brasileiro e os outros países.

Em relação a este ponto da dissertação, deve ser feita uma importante observação: o presente trabalho não tem como foco a análise de dados de eficiência do setor (e.g. carga transportada, tempo, custos envolvidos e etc.), mas se utiliza de dados para demonstrar, de forma objetiva, como as alterações sofridas pela regulação do setor portuário brasileiro têm resultado, já que um dos objetivos da nova regulação é justamente atrair mais investidores, viabilizando melhorias e o atendimento de uma demanda maior.

Provisória nº 726/2016, dado que se acreditava ser a SEP uma expressão do reconhecimento da importância do setor portuário para o Governo. [374]

Vale ainda pontuar que, após a extinção da SEP, foi inaugurada a Secretaria Nacional de Portos, dentro da estrutura própria do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O Decreto nº 9.000/2017, em seu art. 22 traz as competências desta Secretaria, das quais se destacam: (i) propor, implementar e monitorar a política nacional do setor de portos (art. 22, II); (ii) elaborar e propor ao Ministro do Estado a aprovação dos planos de outorgas voltados para exploração da infraestrutura e da oferta de serviços do setor portuário (art.22, IV); e (iii) propor ao Ministério do Estado a celebração dos contratos para exploração dos serviços portuários (concessão, arrendamento e autorização).[375]

Da leitura das atribuições da Secretaria Nacional de Portos, percebe-se que esta possui uma ação propositiva e muito vinculada ao crivo do Ministério. De toda forma, independente da relevância, na prática, dada à Secretaria dentro da organização desse órgão é inegável que assuntos relevantes, como por exemplo, a propositura da celebração de contratos, encontram-se sob sua esfera de atuação.

4.6 BALANÇO FINAL: AVANÇOS ALCANÇADOS ATÉ O MOMENTO

Neste último item, pretende-se reunir dados sobre os avanços identificados no setor portuário, desde o início da vigência da atual Lei dos Portos. Ressalta-se que as informações a seguir apresentadas foram coletadas a partir de fontes diversas, incluídas aqui pesquisas junto à ANTAQ, associações privadas e relatórios internacionais.

Além disso, vale mencionar que este ponto corresponde a uma parcela do que foi desenvolvido ao longo da execução deste trabalho, não havendo, portanto, a pretensão de ser exaurido o levantamento de dados do setor ou os resultados alcançados.

Entretanto, antes de serem apresentadas estas informações, acredita-se ser necessário pontuar a alteração do texto do Decreto nº 8.033/2013, o qual regulamenta a Lei nº 12.815/2015. Apesar desta mudança já ter sido comentada em outros momentos, não pode

---

[374] TERRA. *Os impactos do corte de ministérios de Temer*. Disponível em: https://www.terra.com.br/noticias/brasil/os-impactos-do-corte-de-ministerios-de-temer,1f371a38b19a16e15685a83ee8c57043oamuey9r.html Acesso em 25/11/17.

[375] BRASIL. Decreto nº 9.000 de 8 de março de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9000.htm . Acesso em 03/12/17.

ser desconsiderado que as alterações inauguradas pela redação do Decreto nº 9.048/2017 desencadearam expectativas no setor portuário. [376]

Inclusive, uma das reclamações relacionadas à obtenção de autorização para exploração de serviços portuários, a exigência de apresentação de garantia de execução, a qual foi pontuada por parte da doutrina especializada como sendo um possível entrave para a realização de investimentos, teve sua apresentação limitada apenas aos casos em que ocorrer processo seletivo. [377]

À época da publicação do Decreto nº 9.048/2017, foram ressaltadas positivamente algumas mudanças na regulamentação da Lei nº 12.815/2013, como, por exemplo: (i) aumento do prazo para os contratos de concessão e arrendamento de vinte e cinco anos para trinta e cinco;[378] (ii) oportunidade de ampliação das áreas dos arrendamentos portuários sem que seja necessária a comprovação de inviabilidade técnica ou econômica de ser realizada licitação de novo arrendamento;[379] e (iii) possibilidade de ampliação de área dos Terminais de Uso Privado.[380]

A própria ANTAQ, em material desenvolvido para abordar as mudanças trazidas pelo Decreto nº 9.048/2017, listou como sendo objetivos da revisão: (i) atrair novos

---

[376] Neste sentido destaca-se a manifestação de Rafael Wallbach Schwind: "De modo geral, o decreto 9.048 contemplou modificações bastante positivas ao setor portuário. A ampliação das hipóteses de prorrogação dos contratos de arrendamento e de aumento da área dos terminais arrendados eram aguardadas pelo setor. Foram salutares também as previsões destinadas a dar maior maleabilidade e flexibilidade aos contratos de arrendamento, possibilitando investimentos e alteração de áreas.Estima-se que as modificações analisadas deverão impulsionar maiores investimentos privados nos portos, que são estratégicos para o desenvolvimento da economia." SCHWIND, Rafael Wallbach. *Modificações na regulamentação do setor portuário – o decreto 9.048*. Disponível em: http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI259726,41046-Modificacoes+na+regulamentacao+do+setor+portuario+o+decreto+9048 . Acesso em 26/11/17.

[377] "Art. 32. Nos casos de inviabilidade locacional à implantação concomitante das instalações portuárias solicitadas, a Antaq deverá:
I - definir os critérios de julgamento a serem utilizados no processo seletivo público; e
II - conferir prazo de trinta dias para que os interessados reformulem suas propostas, adaptando-as à participação no processo seletivo público. [...]
§ 4ºSerá exigida garantia de execução do autorizatário apenas no caso de realização de processo seletivo público, na forma estabelecida pelas normas da Antaq. (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)" BRASIL. Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm . Acesso em 26/11/17.

[378] VALOR ECONÔMICO. "Novo decreto amplia o prazo para investimento de operador portuário." Disponível em: http://www.valor.com.br/brasil/4960304/novo-decreto-amplia-o-prazo-para-investimento-de-operador-portuario . Acesso em 26/11/17.

[379] SCHWIND, Rafael Wallbach. *Modificações na regulamentação do setor portuário – o decreto 9.048*. Disponível em: http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI259726,41046-Modificacoes+na+regulamentacao+do+setor+portuario+o+decreto+9048 . Acesso em 26/11/17.

[380] LEVY, Ricardo Pagliari; FARIA, Renata de Almeida; POLITANSKI Renata. *Alterações na regulamentação da Lei dos Portos devem atrair investimentos*. Disponível em: http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI260515,81042-Alteracoes+na+regulamentacao+da+Lei+dos+Portos+devem+atrair . Acesso em: 26/11/17.

investimentos; (ii) criar meios legais para a adequação dos antigos arrendatários às novas regras; e (iii) simplificar os procedimentos de outorga para a autorização de instalação privada."[381]

O posicionamento da Agência é relevante, pois demonstra o comprometimento desta em promover uma regulação mais apurada e que possa diminuir os entraves para a entrada de novos agentes. A nosso ver a busca pela dos procedimentos para a expedição de novas autorizações é particularmente acertada, tendo em vista que esta pode ser uma medida a tornar mais atraente o setor e, portanto, capaz de impulsionar a concorrência.

O que se pretende a partir deste brevíssimo comentário sobre as alterações promovidas desde 2013, é que a regulação do setor portuário não é estática e dado que o Decreto nº 8.033/2013 teve parte de seus dispositivos reescritos há relativamente pouco tempo, ainda podem vir a serem identificados resultados diversos quanto os avanços alcançados.

Feito este recorte, serão agora expostos os avanços que já foram constatados no setor. Para isto, inicia-se com a exposição dos dados divulgados pela ANTAQ, os quais inclusive são utilizados por associações para a elaboração de relatórios próprios. Desta forma, mesmo sendo consultados relatórios publicados por associações – dentre aquelas que compartilham este tipo de documento – as informações relacionadas indicam como fonte a própria ANTAQ. [382] Assim sendo, serão relatados apenas os dados provenientes da Agência.[383]

No que diz respeito divulgação das estatísticas do setor pela ANTAQ, destaca-se que os resultados são sintetizados por meio de apresentações disponibilizadas online, as quais trazem dados anuais e parciais.[384] Tendo em vista que no presente momento, o relatório

---

[381] ANTAQ. *Decreto nº 9.048/2017 impactos para o setor portuário.* Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Palestra-Dec-9048-impactos.pdf . Acesso em 26/11/17

[382] Para a elaboração do presente tópico foram consultados os sites das seguintes associações: (i) Associação de Terminais Portuários Privados; (ii) Associação Brasileira dos Terminais Portuários; (iii) Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários; (iv) Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público; (v) Associação Brasileira de Terminais de Líquidos.

[383] Vale destacar que a Associação de Terminais Portuários Privados e a Associação Brasileira dos Terminais Portuários divulgam ao público, em seus sites oficiais relatórios em que são reportados os dados divulgados pela ANTAQ, a saber, respectivamente: (i) ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS - ATP. *Relatórios/estudos 2016*. Disponível em: http://www.portosprivados.org.br/index.php/publicacoes/relatorios-estudos/2017-01-04-13-23-06 .Acesso em 03/12/17. (ii) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS – ABTP. *Relatório anual*. Disponível em: http://www.abtp.org.br/site/publicacoes-relatorio-anual.php . Acesso em 03/12/17.

[384] ANTAQ. *Estatísticas*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/ . Acesso em 26/11/17.

anual de 2017 não está finalizado, os comentários a seguir têm como base relatório anual de 2016.[385]

Dos números divulgados, acredita-se ser importante reproduzir o gráfico a seguir, no qual são indicadas as movimentações de cargas em portos e em terminais de uso privado, incluindo dados anteriores à atual Lei dos Portos:

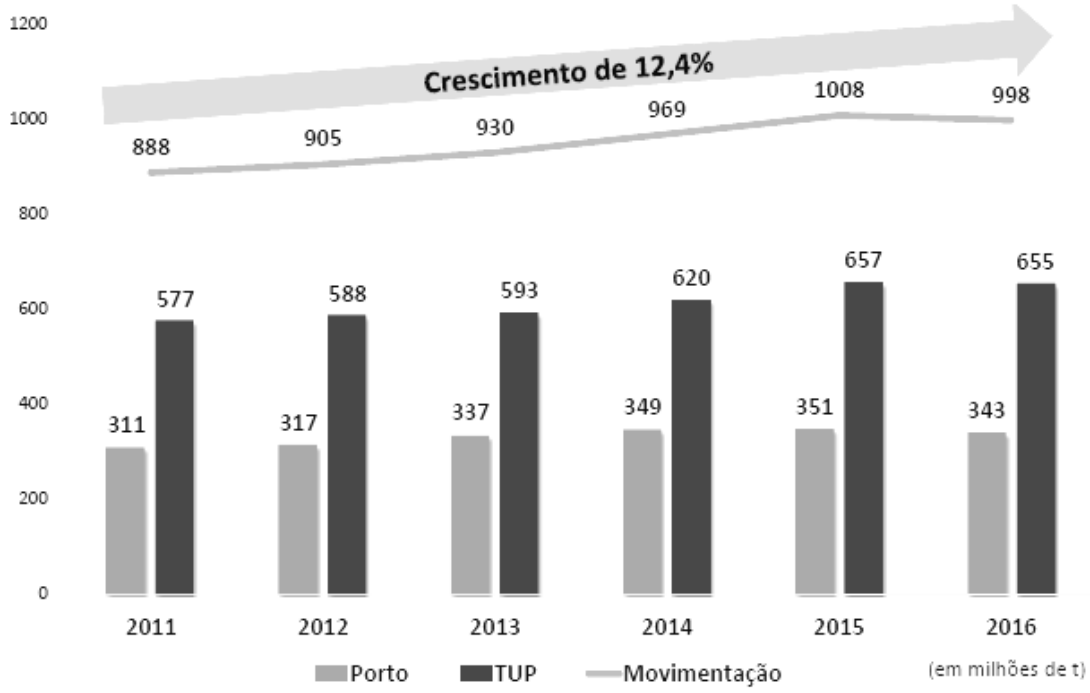

Figura 1 – "Movimentação de Cargas em Portos e TUPs: 2011-2016"
Fonte: ANTAQ

Conforme pode ser visto, nos últimos anos, excetuada uma pequena queda entre 2015 e 2016, é possível identificar o aumento de cargas movimentadas nos portos e terminais de uso privado (indicados na figura acima como "TUP").

Outro dado muito relevante é a relação da quantidade de terminais privados no Brasil, principalmente que estes representam uma das formas de injeção de investimentos privados no setor esperada a partir da reformulação da regulação dos portos em 2013. O relatório anual de 2016 assim aponta:

---

[385] ANTAQ. *Desempenho do Setor Aquaviário 2016 – Oportunidades e Melhorias Portuárias – Indicadores – Cargas – Navegação*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf . Acesso em 26/11/17

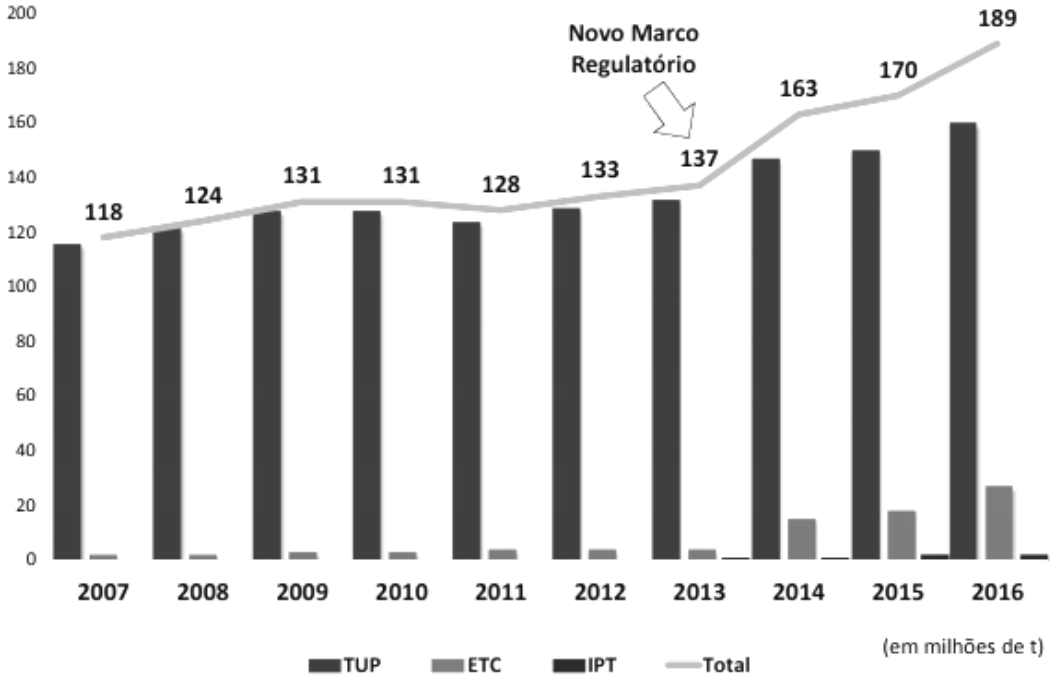

Figura 2 "Novo Marco Legal: Crescimento no número de Terminais Privados"
Fonte: ANTAQ

Inegável o crescimento identificado no número de terminais de uso privado (indicados na figura acima como "TUP") após a aprovação da atual Lei dos Portos. As demais informações dizem respeito às estações de transbordo de carga ("ETC") e às instalações portuárias de turismo ("IPT").

Vale também observar, que nos anos anteriores houve certa estabilidade na quantidade dos terminais de uso privado. Como a própria ANTAQ destaca, em conjunto com o gráfico acima reproduzido, o fim da vedação para a movimentação de cargas de terceiros para os terminais de uso privado e a maior segurança jurídica conferida aos investidores contribuíram para um aumento de 38% (trinta e oito) no número de instalações privadas autorizadas após o novo marco legal.

Por fim, em relação às estatísticas anuais de 2016, relatam-se os dados referentes à produtividade média de contêineres movimentados por hora, os quais servem como indicativo do ganho de eficiência dos terminais. Ressalte-se que a ANTAQ limitou a avaliação aos 10 (dez) terminais que apresentaram maior movimentação, conforme se vê abaixo:

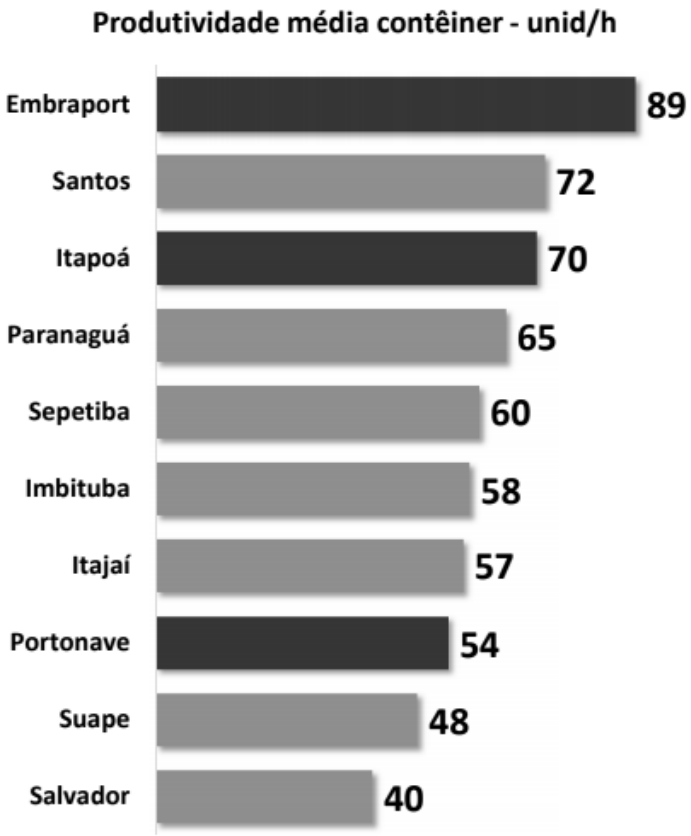

Figura 3 – "Produtividade Média de Contêineres (unid/h)"
Fonte: ANTAQ

Pontua-se que em conjunto com o gráfico acima relacionado, a ANTAQ expôs que os 10 (dez) terminais que mais movimentam contêineres, no intervalo dos anos de 2013 e 2016, apresentaram ganho de produtividade de 39,9% (trinta e nove vírgula nove).

Apesar de os números apresentados pela ANTAQ serem positivos, é preciso observar a desempenho do Brasil quando comparado com outros países. Um importante relatório é o *The Global Competitiveness Report*, produzido pelo *World Economic Forum*, por meio do qual são divulgados dados relevantes sobre a competitividade dos países listados.[386]

Observe-se que não se trata de uma análise quanto à concorrência existente nestas localidades, mas quais países seriam mais competitivos. Esta avaliação ocorre por meio da

[386] O Fórum Econômico Mundial se descreve como um órgão comprometido a melhorar a situação mundial, sendo uma organização internacional para a cooperação entre agentes públicos e privados. Destaca-se que o Fórum foi estabelecido em 1971 como uma fundação sem fins lucrativos e que se encontra sediado em Genebra, na Suíça. Além disso, vale pontuar que este órgão é não se encontra vinculado a interesses especiais. WORLD ECONOMIC FORUM. *Our mission.* Disponível em: https://www.weforum.org/about/world-economic-forum . Acesso em 01/12/17.

checagem de vários elementos, que vão desde a qualidade da saúde e da educação até o desenvolvimento do mercado financeiro. Além desses quesitos, a infraestrutura dos países também é apreciada, sendo, inclusive, fracionada em setores como o portuário.

Tendo isto em vista, serão mencionados os resultados divulgados nos anuários de 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017 e de 2017-2018, no que tange à competitividade do Brasil na classificação da infraestrutura geral e da infraestrutura portuária.

Começando pelo *Global Competitiveness Report* de 2014-2015, no qual foram avaliadas 144 (cento e quarenta e quatro) economias, vislumbra-se o Brasil classificado na 76ª (septuagésima sexta) posição no quesito infraestrutura geral e na 122ª (centésima vigésima segunda) no que tange à qualidade da infraestrutura portuária. [387]

Sobre o *Global Competitiveness Report* de 2015-2016, destaca-se que foram avaliadas 140 (cento e quarenta) economias, tendo sido o Brasil indicado como o 74º (septuagésimo quarto) colocado na classificação quanto à infraestrutura geral e o 120º (centésimo vigésimo) ranqueado quanto à qualidade da infraestrutura portuária.[388]

No *Global Competitiveness Report* de 2016-2017, foram avaliadas 138 (cento e trinta e oito) economias, sendo possível identificar certo avanço em relação aos números do relatório anterior. Na classificação de infraestrutura, no aspecto geral, o Brasil foi situado na 72ª (septuagésima segunda) posição e quanto à qualidade da infraestrutura portuária foi o 114º (centésimo décimo quarto) colocado.[389]

O *Global Competitiveness Report* de 2017-2018 é a classificação mais recente, tendo sido neste avaliados 137 (cento e trinta e sete) economias.[390] No quesito infraestrutura do ponto de vista geral, o Brasil foi categorizado como 73º (septuagésimo terceiro) colocado, enquanto que no quesito qualidade da infraestrutura portuária foi 106º (centésimo sexto).

A partir dos dados acima relacionados, é possível afirmar, que o Brasil tem demonstrado melhoras quanto à qualidade da infraestrutura portuária. Mesmo que estas sejam consideradas tímidas, para um país que possui o 10º (décimo) maior mercado global,

---

[387] WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2014-2015*. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf . Acesso em 01/12/17.

[388] WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2015-2016*. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf . Acesso em 01/12/17.

[389] WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2016-2017*. Disponível em: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1 . Acesso em 01/12/17.

[390] WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2017-2018*. Disponível em: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018 . Acesso em 01/12/17.

não pode ser ignorado que após o início da vigência da atual Lei dos Portos o Brasil avançou 16 (dezesseis) posições na classificação elaborada pelo *World Economic Forum.*[391]

Evidente que este resultado não significa que os gargalos existentes na infraestrutura brasileira ou que os problemas do setor portuário estejam solucionados. Muito pelo contrário. Apesar do avanço identificado, os resultados do Brasil ainda são muito modestos, principalmente para um país que depende tanto do modal portuário para o sucesso de suas transações comerciais com países geograficamente distantes. Nesse sentido vale o exemplo de 2016, ano em que carne brasileira ocupou a terceira categoria de produto gerador de maior renda com exportação e teve como principais destinos: (i) China; (ii) Hong Kong; (iii) Arábia Saudita; e (iv) Rússia.[392]

Apenas a título ilustrativo, cabe comparar a quantidade de contêineres movimentados no Porto de Santos e no Porto de Rotterdam, localizado nos Países Baixos. A escolha deste segundo porto decorre do fato de ter sido os Países Baixos reconhecidos como primeiros colocados no critério qualidade de infraestrutura portuária do *The Global Competitiveness Report* de 2017-2018.[393]

Segundo os dados da ANTAQ, o Porto de Santos, no ano de 2016, foi responsável na categoria de contêineres pela movimentação de 1.544.939 (um milhão, quinhentos e quarenta e quatro mil novecentos e trinta e nove) unidades, incluído os vazios e os carregados.[394]

Em contrapartida, para fins de comparação, segundo o site oficial do Porto de Rotterdam, em 2016, neste foram movimentados, 7.413.548 (sete milhões, quatrocentos e treze mil e quinhentos e quarenta e oito) e unidades de contêineres, também incluídos os vazios e os carregados.[395]

É evidente que deve ser considerado que os dados expostos acima envolvem cenários diversos, posto que cada país e cada porto possuem suas particularidades. É

---

[391] De acordo com os dados veiculados no *The Global Competitiveness Report 2017-2018.* Disponível em: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018 . Acesso em 01/12/17.

[392] ANTAQ. *Desempenho do Setor Aquaviário 2016 – Oportunidades e Melhorias Portuárias – Indicadores – Cargas – Navegação*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf . Acesso em 26/11/17.

[393] WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2017-2018.* Disponível em: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018 . Acesso em 01/12/17.

[394] ANTAQ. *Anuário*. Disponível em: http://web.antaq.gov.br/Anuario/ . Acesso em: 02/12/17.

[395] PORT OF ROTTERDAM. *Facts and figures.* Disponível em: https://www.portofrotterdam.com/en/file/20163/download?token=fpJA2nMK . Acesso em 02/12/17.

inegável, inclusive, que o Brasil, comparado aos Países Baixos possui, indiscutivelmente, o desafio de sua extensão territorial, além de inúmeras outras questões.

Entretanto, isso não afasta a intenção de demonstrar que a comparação entre a infraestrutura portuária brasileira e a outros países revela – e estimula – que as melhoras no setor devem ser constantes.

CONCLUSÃO

Percorridos os quatro capítulos propostos para o endereçamento do presente trabalho, é possível agora apresentar sua conclusão.

Conforme pontuado anteriormente, a intenção desta pesquisa foi a de analisar a concorrência na regulação no setor portuário brasileiro, discussão reavivada em vista das significativas modificações trazidas pela Lei nº 12.815/2013, e seu regulado o Decreto nº 8.033/2013.

Diante desse objetivo, elegeu-se como ponto de partida a revisão do conceito de serviço público no Brasil. Como foi exposto no primeiro capítulo, a definição desse instituto passou por profundas alterações desde que os preceitos da Escola do Serviço Público foram adotados por significativa parcela da doutrina especializada no Brasil.

Assim, pretendeu-se demonstrar como os elementos associados à escola francesa – até então muitas vezes tidos como intransferíveis – suavizaram-se diante do enfrentamento de situações fáticas que exigiam novas soluções por parte dos juristas e do Poder Público em si. A crença de que o serviço público demandaria obrigatoriamente a sua prestação pelo próprio Estado e sob um regime especial passou a ser questionada ao longo das décadas perante as alterações promovidas no âmbito constitucional e, mais adiante, no âmbito das diversas regulações específicas de setores chave.

Acredita-se que o trajeto doutrinário percorrido foi necessário para estabelecer uma importante premissa deste trabalho: a de que os serviços públicos podem ser prestados por particulares e sob as regras de um regime privado.

Esta nova perspectiva quanto ao conceito de serviço público relacionou-se com as mudanças observadas na forma como o Estado atuou na economia ao longo dos séculos. Evidente que alterações desta magnitude não ocorreram subitamente, sendo apresentada no segundo capítulo a evolução mais recente da presença estatal.

Nesse processo, identificou-se que muitas vezes a atuação do Estado na execução direta de determinadas atividades não foi sinônimo de bons serviços ou de boa gestão dos recursos públicos. A crise fiscal que acometeu o Brasil após a definição do Estado Social, principalmente a partir de 1980, bem como o início do processo de desestatização fundamentam tal ponto de vista.

Como consequência desse momento histórico, na fase conhecida como do Estado Regulador, percebe-se um novo modelo de atuação econômica. O Estado retirou-se da linha de frente na prestação de parte dos serviços públicos, sem ter, entretanto, deixado de intervir no mercado. Há, dessa forma, a alteração de postura do Estado, o qual passa a desempenhar a função de regular as atividades que tiveram sua exploração transferida aos particulares.

Entre as novas alternativas implementadas pelo Estado para atuar na economia, destaca-se a regulação pela concorrência, a partir da qual se reconhece como sendo benéfica para a prestação de um serviço público a entrada de novos agentes. Não a inserção da competição de maneira abrupta ou irresponsável, mas aquela que considera as particularidades e limitações de cada setor.

É nesse cenário de mudanças que diversas agências reguladoras foram criadas, tendo essas um papel de destaque na relação entre o Estado e a economia. A elas foram conferidas independência de gestão e de financiamento, com o fim de preservar a sua autonomia na gerência dos setores sob responsabilidade de cada uma.

A exploração da infraestrutura portuária e a prestação dos serviços portuários se inserem também nesse contexto. Identificou-se, neste trabalho, dois momentos relevantes da sua reorganização após os processos de desestatização: (i) a publicação da antiga Lei dos Portos, Lei nº 8.630/1993; e (ii) o advento, vinte anos mais tarde, da Lei nº 12.815/2013.

A antiga Lei dos Portos, curiosamente também conhecida à época como “Lei de Modernização dos Portos”, já trazia como objetivos a modernização dos serviços portuários e a mitigação das deficiências existentes. Procurou-se atender à necessidade, escancarada pela estagnação que vinha sofrendo o setor, de ser viabilizado o acesso – e investimentos – dos agentes privados à exploração desta infraestrutura.

Entretanto, conforme pontuado no terceiro capítulo, os anseios projetados não foram atingidos, mantendo-se constantes as críticas em relação à ineficiência desse setor.

Por mais que a Lei nº 8.630/1993 previsse que os serviços portuários pudessem ser prestados por particulares, incluídos aqui os autorizatários, não havia competição entre os agentes atuantes, o que comprometeu os resultados esperados. Como sabido, este tipo de serviço demanda altíssimos e constantes investimentos, os quais não ocorreram ou não foram devidamente adequadamente diante de um quadro de não concorrência.

Sob a vigência dessa Lei, aos autorizatários era vedado o transporte de cargas de terceiros, o que prejudicava a concorrência por impedir que esses atendessem as demandas

de outros interessados. A restrição foi de alguma forma relativizada pela redação do Decreto nº 6.620/2008, por meio do qual passou a ser possível o transporte de cargas de terceiros pelos terminais de uso privativo, desde que esta função fosse desempenhada de forma eventual e subsidiária. Entretanto, a alteração não foi suficiente para estimular a concorrência na prestação dos serviços portuários, muito menos para atrair novos investimentos na quantidade esperada.

Após vinte anos de vigência da Lei n.º 8.630/1993, o setor foi novamente redesenhado a partir do advento da Lei nº 12.815/2013.

Entre as alterações promovidas por este novo regramento, acredita-se que a extinção da diferenciação entre carga própria e carga de terceiros é a mais relevante. A partir dessa mudança na prestação dos serviços portuários, os autorizatários passaram a poder competir com os outros agentes no setor, posto que a movimentação majoritária de carga própria não era mais obrigatória. A determinação quanto ao regime jurídico aplicável deixou de ser a origem da carga e passou a ser a área na qual o serviço é prestado: se dentro ou fora da delimitação do Porto Organizado.

Conforme se constatou pela análise da legislação e da doutrina neste trabalho, as fronteiras dos regimes público e privado na atual Lei dos Portos acabam muitas vezes por se entrelaçar, mesmo diante da incidência de assimetria regulatória. Como resultado há certa dubiedade quanto à natureza dos regimes jurídicos e a finalidade seus respectivos instrumentos, principalmente relacionado à figura da autorização portuária – se esta é viabilizadora da prestação de um serviço público ou de uma atividade econômica regulada.

Diante disso, no quarto capítulo buscou-se não apenas expor as características dos títulos habilitantes para exploração dos serviços portuários, mas também pontuar as discussões levantadas pela doutrina quanto à categorização da figura da autorização portuária.

Nesse levantamento, foi encontrado, muitas vezes, o debate de qual teria sido a intenção do legislador ordinário ao instituir a assimetria regulatória entre os agentes atuantes sob o regime público e sob o regime privado.

A conclusão aqui alcançada é de que muitas vezes os conceitos utilizados são apenas rótulos eleitos por aqueles que elaboram normas, escolhas que não são necessariamente feitas com o mesmo rigor da doutrina especializada. Essa situação, apesar de não transmitir certeza se estamos diante de uma autorização para a prestação de um

serviço público ou de uma atividade econômica regulada, não é um problema em si mesmo. Isso decorre da leitura da Constituição Federal, que concedeu ao legislador ordinário a competência para disciplinar os regimes para a exploração dos portos brasileiros.

Tendo em vista que a nova regulação dos serviços portuários busca aumentar a concorrência do setor justamente a partir da entrada de novos agentes privados, o essencial aqui é que as obrigações impostas não inviabilizem a entrada e atuação dos interessados

A partir desse racional, não se entende serem indiscutivelmente prejudiciais a existência de semelhanças entre as exigências previstas aos sujeitos atuantes sob diferentes regimes, desde que estas não impeçam o advento e a permanência de novos sujeitos.

Com vistas a atingir esse objetivo, a assimetria regulatória prevista pela Lei nº 12.815/2013 representa uma ferramenta importante para submeter agentes diferentes a ônus regulatórios diversos. Isso seria relevante para tornar atrativo e até viável, em termos econômicos, a entrada no setor de serviços portuários por novos entrantes.

Como parece a diferenciação das cargas transportadas, levou à importante alteração promovida pela Lei nº12. 815/2013: a inclusão do estímulo à concorrência como diretriz a ser observada na exploração dos portos organizados e instalações portuárias.

Cumpre destacar que as modificações realizadas na regulação das atividades portuárias refletem as expectativas existentes em relação ao setor. No cenário de alteração da legislação, ficou clara a intenção de atrair mais agentes privados e maiores investimentos. E isso por dois motivos. O primeiro, e mais óbvio, a cura da ineficiência dos portos brasileiros, e, o segundo, por ter sido identificada a projeção de aumento da demanda por este tipo de serviço.

A concretização desses objetivos, porém, pode encontrar alguma dificuldade nas particularidades inerentes ao setor portuário que podem tornar imperfeita a concorrência nele, o que não significa que a competição nos portos brasileiros não deva ser perseguida. No quarto capítulo, expôs-se que os altos investimentos e as limitações geográficas e logísticas para a implantação de instalações portuárias podem mitigar a expansão da competividade.

Considerando esses anseios e também o fato de a nova regulação do setor portuário ser datada de 2013, na última seção do trabalho buscou-se averiguar a presença de resultados positivos. Vale pontuar que o levantamento de dados idealizado inicialmente restou em parte prejudicado, posto que as informações compartilhadas pelas associações de terminais são

muitas vezes provenientes da própria ANTAQ. Dessa forma, o comparativo que se pretendia fazer entre os dados oficiais (i.g. do governo) e dos particulares não foi possível. Além dos números da Agência, foram analisados os resultados da classificação da infraestrutura portuária brasileira no *The Global Competitiveness Report*.

De um lado, a ANTAQ divulgou dados indicando o aumento do número de terminais de uso privado, o crescimento das cargas transportadas e a melhoria da eficiência da movimentação de contêineres por hora.

De outro, o relatório internacional referenciado mostrou que o Brasil galgou posições no ranking de qualidade da infraestrutura portuária. Em 2014-2015, ocupava a 122ª (centésima vigésima segunda) posição, estando atualmente classificado como o 106º (centésimo sexto).

Pelo que foi mapeado, é possível afirmar que os serviços portuários brasileiros demonstram ter melhorado – dentro dos aspectos analisados – nos últimos anos, o que não significa dizer que se atingiu um ponto de excelência. Cumpre ponderar, porém, que um país com as dimensões geográficas e com um mercado consumidor do tamanho do Brasil demanda resultados muito superiores no quesito qualidade da infraestrutura portuária.

É claro que não se espera que todas as dificuldades deste setor sejam sanadas em pouco tempo. Por isso, é essencial que o acompanhamento e atualização das normas específicas sejam constantes, a fim de atender as necessidades de aprimoramento que venham a ser identificadas.

Nesse sentido, o papel da ANTAQ é relevante, tendo em vista que sua atribuição é regular o setor portuário. Por mais que a Agência não figure mais como poder concedente, e não seja ela responsável por ditar as diretrizes do setor, ainda sim é importante sua atuação, principalmente: (i) no diálogo com a sociedade e com os agentes atuantes no setor; e (ii) na atualização das suas normas.

A regulação não é, nem deve ser, portanto, estática. Prova disso é que o Decreto nº 8.033/2013, que regulamenta a Lei nº 12.812/2013, passou no ano de 2017 por modificações interessantes, tendo inclusive endereçado, mesmo que parcialmente, questões que haviam sido apontadas como problemáticas (e.g. aumento do prazo para o início das atividades pelos autorizatários e restrição dos casos em que é necessária a apresentação de garantia de execução pelos autorizatários).

Por tudo que foi exposto, acredita-se que o estado atual da regulação do setor portuário permite a existência de concorrência e, ao menos, na letra da lei, tem assumido o compromisso de fomentar a competição entre os agentes. Neste sentido, os dados levantados também contribuem para afirmar que é possível identificar a presença de maior número de agentes privados na prestação dos serviços portuários. Segundo a ANTAQ, desde o advento da Lei nº 12.815/2013 até 2016, o número das instalações privadas autorizadas aumentou 38% (trinta e oito).

Entretanto, não pode ser ignorado que ainda existe um longo caminho a ser percorrido para que a infraestrutura portuária brasileira seja de fato festejada. Dessa forma, o trabalho de monitoramento e aprimoramento da regulação setorial, e de diálogo com as autoridades e agentes envolvidos, deverá ser constante, a fim de mitigar possíveis falhas e verificar se na prática a concorrência como foi desenhada na regulação dos portos permanece viável e sobretudo, economicamente viável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILLAR, Fernando Herren. *Direito Econômico*: do direito nacional ao direito supranacional. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

ANTAQ. *A ANTAQ*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/index.php/institucional/a-antaq/ . Acesso em 08/07/17.

ANTAQ. *A ANTAQ e seus instrumentos de regulação e fiscalização.* Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi56bTsysbXAhULgZAKHdFECfcQFgg7MAQ&url=http%3A%2F%2Fportal.tcu.gov.br%2Flumis%2Fportal%2Ffile%2FfileDownload.jsp%3FfileId%3D8A8182A158DA390A0158DF1A13CE3C41&usg=AOvVaw0eebk6KO78yMJccSEMF-A3 . Acesso em 18/11/17.

ANTAQ. *Anuário*. Disponível em: http://web.antaq.gov.br/Anuario/. Acesso em: 02/12/17.

ANTAQ. *Apresentação do Anuário Estatístico 2015*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2015.pdf . Acesso em: 18/06/16.

ANTAQ *Apresentação do Anuário Estatístico 2016*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf Acesso em: 31/12/17.

ANTAQ. *Audiência Pública*. Disponível em: http://antaq.gov.br/Portal/AudienciaPublica.asp . Acesso em 20/11/17.

ANTAQ. *Decreto nº 9.048/2017 impactos para o setor portuário*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Palestra-Dec-9048-impactos.pdf . Acesso em 03/12/17.

ANTAQ. *Desempenho do Setor Aquaviário 2016 – Oportunidades e Melhorias Portuárias – Indicadores – Cargas – Navegação*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf . Acesso em 26/11/17

ANTAQ. *Estatísticas*. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/. Acesso em 26/11/17.

ANTAQ. Resolução Normativa nº 02 de 13 de fevereiro de 2015. Disponível em: https://antaq.wordpress.com/2015/09/10/resolucao-normativa-02-13-02-2015/. Acesso em 20/11/17.

ANTAQ. Resolução Normativa nº 07 de 31 de maio de 2016. Disponível em: https://antaq.wordpress.com/2016/06/02/resolucao-normativa-no-07-2016/. Acesso em 20/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 3.220 de 8 de janeiro de 2014. Disponível em: https://antaq.wordpress.com/2015/10/02/3220-14/. Acesso em 16/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 3.274 de 06 de fevereiro de 2014. Disponível em: https://antaq.wordpress.com/2015/10/02/3274-14/. Acesso em 20/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 3.290 de 13 de fevereiro de 2014. Disponível em: https://antaq.wordpress.com/2015/10/02/3290-14/. Acesso em 04/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 3.585 de 18 de agosto de 2014. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/Regimento-Atual-Res.-Norm-13-e-4191.pdf . Acesso em 17/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 3.707 de 17 de outubro de 2014. Disponível em: https://antaq.wordpress.com/2015/10/05/3707-14/. Acesso em 20/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 3.708/2014 de 17 de outubro de 2014. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/asp/download.asp?codigo=16176&tipo_midia=2&iIndexSrv=1&iUsuario=0&obra=14291&tipo=2&iBanner=0&iIdioma=0. Acesso em: 19/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 4.262 de 31 de julho de 2015. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/asp/download.asp?codigo=18994&tipo_midia=2&iIndexSrv=1&iUsuario=0&obra=16407&tipo=2&iBanner=0&iIdioma=0. Acesso em: 19/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 5.010 de 30 de setembro de 2016. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/asp/download.asp?codigo=22219&tipo_midia=2&iIndexSrv=1&iUsuario=0&obra=18804&tipo=2&iBanner=0&iIdioma=0. Acesso em 19/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 5.032 de 14 de outubro de 2016. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/asp/download.asp?codigo=22355&tipo_midia=2&iIndexSrv=1&iUsuario=0&obra=18898&tipo=2&iBanner=0&iIdioma=0. Acesso em 19/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 5.168 de 20 de dezembro de 2016. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/asp/download.asp?codigo=22850&tipo_midia=2&iIndexSrv=1&iUsuario=0&obra=19235&tipo=2&iBanner=0&iIdioma=0. Acesso em 19/11/17.

ANTAQ. Resolução nº 5.630 de 6 setembro de 2017. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/asp/download.asp?codigo=24758&tipo_midia=2&iIndexSrv=1&iUsuario=0&obra=20688&tipo=2&iBanner=0&iIdioma=0. Acesso em: 19/11/17.

ANTAQ. *Sophia*. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br. Acesso em 18/11/17.

ANTAQ. *TCU – Diálogo Público*: desenvolvimento da infraestrutura nacional desafios para o controle e para a fiscalização. Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi56bTsysbXAhULgZAKHdFECfcQFgg7MAQ&url=http%3A%2F%2Fportal.tcu.gov.br%2Flumis%2Fportal%2Ffile%2FfileDownload.jsp%3FfileId%3D8A8182A158DA390A0158DF1A13CE3C41&usg=AOvVaw0eebk6KO78yMJccSEMF-A3 . Acesso em 18/11/17.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Agências reguladoras e a evolução do direito administrativo econômico*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Direito dos serviços públicos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. O serviço público e as suas crises. In: ARAGÃO, Alexandre Santos de; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo (Coord.). *Direito administrativo e seus novos paradigmas*. Belo Horizonte: Fórum, 2008. p. 421-440.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. Serviços públicos e concorrência. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, n.233, p. 311-371, jul./set. 2003.

ARAGÃO, Alexandre Santos de; FIDALGO, Carolina Barros. Regime jurídico da autorização portuária no Brasil: serviços públicos ou atividades privadas regulamentadas? *In*: RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno; FREITAS Rafael Verás de (Coord.). *A nova regulação da infraestrutura e da mineração:* portos: aeroportos: ferrovias: rodovias. Belo Horizonte. Fórum. p.157. – 178.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS – ABTP. *Relatório anual 2016*. Disponível em: http://www.abtp.com.br/downloads/Relatotorio-Anual-ABTP-2016-Reduzido.pdf Acesso em 20/11/17.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS – ABTP. Relatório anual. Disponível em: http://www.abtp.org.br/site/publicacoes-relatorio-anual.php . Acesso em 03/12/17.

ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS - ATP. *Relatórios/estudos 2016*. Disponível em: http://www.portosprivados.org.br/index.php/publicacoes/relatorios-estudos/2017-01-04-13-23-06 .Acesso em 03/12/17.

ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS - ATP. *Relatório anual 2016*. Disponível em: http://www.portosprivados.org.br/files/RELATORIO-ATP.pdf. Acesso em 03/12/17.

BERCOVICI, Gilberto. *Direito Econômico Aplicado*: Estudos e Pareceres. São Paulo: Editora Contracorrente, 2016.

BRASIL. Constituição Política do Império do Brasil, de 25 de março de 1824. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm . Acesso em 13/09/17.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 24 de fevereiro de 1891. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm . Acesso em 13/09/17.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 16 de julho de 1934. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm. Acesso em 13/09/17.

BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 10 de novembro de 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm. Acesso em 14/09/17.

BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 18 de setembro de 1946. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm . Acesso em 14/09/17.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em 14/09/17.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc_anterior1988/emc01-69.htm. Acesso em 15/09/2017.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em; http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm . Acesso em 15/09/17.

BRASIL. Decreto-Lei nº 6.460, de 5 de fevereiro de 1944. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del6460.htm . Acesso em 05/09/17.

BRASIL. Decreto-Lei nº 5, de 4 de abril de 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0005-66.htm . Acesso em 05/09/17.

BRASIL. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0200.htm. Acesso em 05/08/17.

BRASIL. Lei nº 6.222, de 10 de junho de 1975. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222.htm . Acesso em 05/09/17.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm. Acesso em 20/09/17.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm . Acesso em 06/01/18.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm. Acesso em: 18/11/17.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em 21/07/17.

BRASIL. Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13341.htm. Acesso em 25/11/17.

BRASIL. Decreto Imperial nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D1746.htm. Acesso em 27/08/17.

BRASIL Decreto nº 23.067, de 11 de agosto de 1933. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23067-11-agosto-1933-525899-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 03/09/17.

BRASIL Decreto nº 24.447, de 22 de junho de 1934. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D24447.htm. Acesso em 05/09/17.

BRASIL. Decreto nº 24.508, de 29 junho de 1934. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24508-29-junho-1934-499830-publicacaooriginal-1-pe.html . Acesso em 05/09/17.

BRASIL Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934. Disponível em: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/viwTodos/843CFB1803167E3B032569FA00573410?Opendocument . Acesso em 05/09/17.

BRASIL Decreto nº 24.599, de 6 de julho de 1934. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D24599.htm . Acesso em 05/09/17.

BRASIL. Decreto nº 59.832, de 21 de dezembro de 1966. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-59832-21-dezembro-1966-400465-publicacaooriginal-1-pe.html . Acesso em 05/09/17.

BRASIL. Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6620.htm. Acesso em 10/09/17.

BRASIL. Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8033.htm. Acesso em 21/07/17.

BRASIL. Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9000.htm. Acesso em 03/12/17.

BRASIL. Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Decreto/D9048.htm#art1. Acesso em: 03/12/17.

BRASIL. Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, Exposição de Motivos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Exm/EMI-12-A-SEP-PR-MF-MT-AGU-Mpv-595-12.doc . Acesso em 10/09/17.

BRASIL. Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm#art62. Acesso em 20/09/17.

BRASIL. Medida Provisória nº 726 de 12 de maio de 2016. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Mpv/mpv726.htm . Acesso em 25/11/2017.

BRASIL. *Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil*. Disponível em: http://www.transportes.gov.br/conselhos/conit.html . Acesso em 09/07/17.

BUCHAIN, Luiz Carlos. Os objetivos do direito da concorrência em face da ordem econômica nacional. In: NUSDEO. FÁBIO (COORD.). *O direito econômico na atualidade.* São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015. p. 321-345.

CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de. *Direito portuário e a nova regulação*. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

COELHO, Fábio Ulhoa. Reforma do Estado e direito concorrencial. In: SUNDFELD, Carlos Ari (Coord.). *Direito administrativo econômico.* São Paulo: Malheiros, 2006. p. 190-199.

CORDEIRO, Gabrielle Santos. Desafios jurídicos ao investimento da iniciativa privada em terminais de uso privado . *In:* RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno; FREITAS Rafael Verás de (Coord.). *A nova regulação da infraestrutura e da mineração:* portos: aeroportos: ferrovias: rodovias. Belo Horizonte. Fórum. p. 179-192.

COSTA, Mário Luiz Oliveira da. Regulação e autorregulação. In: NUSDEO. FÁBIO (COORD.). *O direito econômico na atualidade***.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015. p. 169-190.

COUTINHO, Diogo R. *Direito e economia política na regulação de serviços públicos*. São Paulo: Saraiva, 2014.

CUÉLLAR, Leila Abuso de Posição Dominante no Direito de Concorrência Brasileiro. In: CUÉLLAR, Leila; MOREIRA, Egon Bockmann. *Estudos de Direito Econômico.* Belo Horizonte: Fórum, 2004. p. 29-52.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 25. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

ESTADÃO. Em *2015, portos brasileiros esgotarão potencial*. Disponível em: http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,em-2015-portos-brasileiros-esgotaraopotencial,1539664 . Acesso em 10/10/14

FARACO, Alexandre Ditzel. Direito concorrencial e regulação. *Revista de Direito Público da Economia - RDPE*, Belo Horizonte, n. 44, p.09 - 41, out./dez. 2013.

FARACO, Alexandre Ditzel. *Regulação e direito concorrencial:* (as telecomunicações). São Paulo: Livraria Paulista, 2003.

FIGUEIROA, Caio Cesar; CARVALHO, André Castro. A nova lei de portos e a valorização da concorrência nos serviços públicos. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Direito portuário brasileiro*: lei 12.815, porto organizado, poligonal, arrendamento e autorização, arbitragem. São Paulo: Marcial Pons, 2015. p. 244-258.

FREITAS, Rafael Véras de; GUERRA, Sérgio. O modelo institucional do Setor Portuário: os institutos da Análise de Impacto Regulatório (AIR) e da Conferência de Serviços como mecanismos de equalização do controle político sobre as agências reguladoras. *In:* RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno; FREITAS Rafael Verás de (Coord.). *A nova regulação da infraestrutura e da mineração:* portos: aeroportos: ferrovias: rodovias. Belo Horizonte. Fórum. p. 95-120.

FONSECA, João Bosco Leopoldino da. *Direito econômico.* 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2015.

GARCIA, Flavio Amaral; FREITAS, Rafael Véras de. Portos brasileiros e a nova assimetria regulatória: os títulos habilitantes para a exploração da infraestrutura portuária. *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Portos e seus regimes jurídicos*: a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 221-261.

GRAU, Eros Roberto. *Elementos de direito econômico*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1981.

GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; Lima, Cristiana Maria Melhado Araujo. Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Direito portuário brasileiro:* lei 12.815, porto organizado, poligonal, arrendamento e autorização, arbitragem. São Paulo: Marcial Pons, 2015. p. 153-171.

GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti. Teoria dos Serviços Públicos e sua transformação. In: SUNDFELD, Carlos Ari (Coord.). *Direito administrativo econômico*. São Paulo: Malheiros, 2006. p. 39-71.

GUERRA, Sérgio. Evolução do marco regulatório do setor portuário no Brasil. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Direito portuário brasileiro*: lei 12.815, porto organizado, poligonal, arrendamento e autorização, arbitragem. São Paulo: Marcial Pons, 2015. p. 77-94.

GUERRA, Sérgio. Regulação estatal sob a ótica da organização administrativa brasileira. In: GUERRA, Sergio (Org.). *Regulação no Brasi*l: uma visão multidisciplinar. Rio de Janeiro: FGV, 2014. p. 359-382.

GUIMARÃES, Bernardo Strobel; KATO, Mariana Almeida. Arrendamentos portuários: licitações proteção à concorrência e o direito dos arrendatários. *In:* MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Portos e seus regimes jurídicos:* a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 199-219.

G1. *Acesso a terminais é maior problema nos 10 principais portos brasileiros.* Disponível em: http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/06/acesso-terminais-e-maior-problema-nos-10-principais-portos-brasileiros.html . Acesso em 18/06/16

JUSTEN FILHO, Marçal. *Curso de direito administrativo*. 8. ed. rev. ampl. e atual. Belo horizonte: Fórum, 2012.

JUSTEN FILHO, Marçal. O regime jurídico das atividades portuárias e seus reflexos sobre a delimitação do porto organizado. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Direito portuário brasileiro:* lei 12.815, porto organizado, poligonal, arrendamento e autorização, arbitragem. São Paulo: Marcial Pons, 2015. p. 291-313.

JUSTEN, Monica Spezia. *A noção de serviço público no direito europeu*. São Paulo: Dialética, 2003.

KANAYAMA, Rodrigo Luís. A polêmica acerca do regime jurídico do serviço público. In: COSTALDELLO, Angela Cassia (coord). *Serviço Público*. Curitiba: Juruá, 2005. p.193-212.

KLEIN, Aline Lícia. O porto organizado como bem público e a delimitação da sua área. In: PEREIRA Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (coord.). *Direito Portuário Brasileiro*: lei

12.815/13, porto organizado, poligonal, arrendamento e autorização, arbitragem. São Paulo: Marcial Pons, 2015. p. 393-405.

LAMBAUER, Roberto Zilch. Autorização para exploração de terminal portuário na nova lei dos portos. *Revista Trimestral de Direito Público*: RTDP, Belo Horizonte, n. 62, p. 106-128, jul./set. 2015.

LEVY, Ricardo Pagliari; FARIA, Renata de Almeida; POLITANSKI Renata. *Alterações na regulamentação da Lei dos Portos devem atrair investimentos*. Disponível em: http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI260515,81042-Alteracoes+na+regulamentacao+da+Lei+dos+Portos+devem+atrair . Acesso em: 26/11/17.

MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. A nova regulação dos serviços públicos. *RDA – Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, n. 228, p. 13-29, abr/jun.2002.

MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Concessões portuárias. *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Portos e seus regimes jurídicos*: a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 263-273.

MARQUES NETO, Floriano Peixoto de Azevedo. Universalização de serviços públicos e competição. O caso da distribuição de gás natural. *Revista Trimestral de Direito Público*, São Paulo, n. 34, p.34 - 50, 2001.

MAYER, Giovanna. Notas sobre o regime dos portos brasileiros. *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Portos e seus regimes jurídicos*: a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 75-110.

MEDAUAR, Odete. *Direito administrativo moderno*. 16. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

MEDAUAR, Odete. Serviços públicos e serviços de interesse econômico geral. In: NETO, Diogo de Figueiredo Moreira (coord.). Uma avaliação das tendências contemporâneas do direito administrativo – Uma evaluacíon de las tendências contemporaneas del derecho administrativo. Rio de Janeiro: Renovar, 2003. p.115-126.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 2003.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de direito administrativo*. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MENDES, Conrado Hübner. Reforma do Estado e agências reguladoras: estabelecendo os parâmetros de discussão. In: SUNDFELD, Carlos Ari. *Direito administrativo econômico*. São Paulo: Malheiros. 2006. p. 99-139.

MENEGAT, Fernando. Serviço público e concorrência: ensaio para uma quebra do princípio da titularidade estatal exclusiva. *A&C – Revista de Direito Administrativo & Constitucional*, Belo Horizonte, ano 12, n.49, p. 207-246, jul./set.2012.

MESQUITA, Patricia Laurentino. Arrendamentos possíveis de serem licitados. *Secretaria dos Portos*, São Paulo, 21/01/2016. Disponível em: http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-passiveis-de-serem-licitados. Acesso em 18/06/16.

MOREIRA, Egon Bockmann. Passado, presente e futuro da regulação econômica no Brasil. *Revista de Direito Público da Economia* – RDPE, Belo Horizonte, ano 11, n. 44 p. 87-118, out./dez. 2013.

MOREIRA, Egon Bockmann. Portos Brasileiros e seus regimes jurídicos. *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Portos e seus regimes jurídicos*: a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 33-74.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo; FREITAS, Rafael Verás de. *A nova regulação portuária.* Belo Horizonte: Fórum, 2015.

NESTER, Alexandre Wagner. A inserção do regime concorrencial nos serviços públicos. In: ARAGÃO, Alexandre Santos de; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo (Coord.). *Direito administrativo e seus novos paradigmas*. Belo Horizonte: Fórum, 2008. p.441-467.

NUSDEO, Ana Maria de Oliveira. Agências reguladoras e concorrência. In: SUNDFELD, Carlos Ari (Coord.). *Direito administrativo econômico*. São Paulo: Malheiros, 2006. p. 159-189.

NUSDEO, Fábio. *Curso de economia*: ao direito econômico. 8. ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

ORTIZ, Gaspar Ariño. *El Nuevo Servicio Público*. Madrid: Ed. Marcial Pons, 1997.

ORTIZ, Gaspar Ariño. *Principios de derecho público económico* (modelo de estado, gestión pública, regulación económica). Granada: Comares, 2004.

PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. O novo marco regulatório do setor portuário brasileiro. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Direito portuário brasileiro*: lei 12.815, porto organizado, poligonal, arrendamento e autorização, arbitragem. São Paulo: Marcial Pons, 2015. p.45-76.

PEREIRA NETO, Caio Mário da Silva; PRADO FILHO, José Inacio Ferraz de Almeida. Espaços e interfaces entre regulação e defesa da concorrência: a posição do CADE. Revista Direito GV 23, Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getulio Vargas, v. 12, n. 23, p.13 - 48, jan./jun. 2016.

PORT OF ROTTERDAM. *Facts and figures.* Disponível em: https://www.portofrotterdam.com/en/file/20163/download?token=fpJA2nMK. Acesso em 02/12/17.

POSNER, Richard A. Teorias da regulação econômica. In: MATTOS, Paulo (Coord.); PRADO, Mariana Mota (Org.) et al. *Regulação econômica e democracia:* o debate norte-americano. São Paulo: Editora 34, 2004. p. 49-80.

RIBEIRO, Leonardo Coelho. O novo marco regulatório dos portos: entre grandes objetivos e inadequadas exigência. *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.). *Portos e seus regimes jurídicos*: a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 111-141.

SECRETARIA NACIONAL DOS PORTOS. Apresentação XXIII Congreso Latinoamericano de Puertos. Secretário-executivo, Antônio Henrique Silveira. Puerto Iguazu, Argentina. 27 de agosto de 2014. Disponível em: http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes/20140827XXICongresoLAdePuertos2.pptx. Acesso em 18/09/17.

SCHIRATO, Vitor Rhein. As agências reguladoras independentes e alguns elementos da Teoria Geral do Estado. In: ARAGÃO, Alexandre Santos de; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo (Coord.). *Direito administrativo e seus novos paradigmas*. Belo Horizonte: Fórum, 2008. p. 469-537.

SCHIRATO, Vitor Rhein. As infraestruturas privadas no novo marco setorial de portos. *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Portos e seus regimes jurídicos*: a Lei nº 12.815/2013 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 325-343.

SCHIRATO, Vitor Rhein. A noção de serviço público em regime de competição. 2011. 309 f. Tese (Doutorado em Direito do Estado) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SCHWIND, Rafael Wallbach. "Modificações na regulamentação do setor portuário – o decreto 9.048." Disponível em: http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI259726,41046-Modificacoes+na+regulamentacao+do+setor+portuario+o+decreto+9048 . Acesso em 26/11/17.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. *Histórico*. Disponível em: http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico . Acesso em 03/09/17.

SILVA, Cristina Alves da; NELSON, Rocco Antonio Rangel Rosso. Agências reguladoras e evolução estatal – Uma análise temporal do papel do Estado no setor econômico. *Revista de Direito Administrativo e Constitucional*– A&C, Belo Horizonte, ano 13, n. 51 p. 251-273, jan./mar. 2013.

SUNDFELD, Carlos Ari. Introdução às agências reguladoras. In: SUNDFELD, Carlos Ari (Coord.). *Direito administrativo econômico*. São Paulo: Malheiros, 2006. p. 17-38.

SUNDFELD, Carlos Ari. O caminho do desenvolvimento na Lei dos Portos: centralizar para privatizar? *In*: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.). *Portos e seus regimes jurídicos:* a Lei nº 12.815/2011 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 25-31.

TERRA. *Os impactos do corte de ministérios de Temer*. Disponível em: https://www.terra.com.br/noticias/brasil/os-impactos-do-corte-de-ministerios-de-temer,1f371a38b19a16e15685a83ee8c57043oamuey9r.html Acesso em 25/11/17.

TOVAR, Antonio Carlos de Andrada; FERREIRA, Gian Carlos Moreira. A infraestrutura portuária brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, V.13, n. 25, p. 210, jun. 2006.

VALOR ECONÔMICO. "Novo decreto amplia o prazo para investimento de operador portuário." Disponível em: http://www.valor.com.br/brasil/4960304/novo-decreto-amplia-o-prazo-para-investimento-de-operador-portuario. Acesso em 26/11/17.

VEJA. *Nos portos, burocracia é problema ainda maior do que falta de infraestrutura*. Disponível em: http://veja.abril.com.br/noticia/economia/burocracia-e-problema-ainda-maior-no-porto-do-que-a-falta-de-infraestrutura . Acesso em 18/06/16.

WORLD ECONOMIC FORUM. *Our mission.* Disponível em: https://www.weforum.org/about/world-economic-forum . Acesso em 01/12/17.

WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2014-2015.* Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf. Acesso em 01/12/17.

WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2015-2016.* Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf . Acesso em 01/12/17.

WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2016-2017.* Disponível em: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1 . Acesso em 01/12/17.

WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2017-2018.* Disponível em: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018 . Acesso em 01/12/17.