

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**NAYARA DE SOUZA OLIVEIRA**

**DIREITO MARÍTIMO: Antes e depois da nova lei de modernização dos portos**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**NAYARA DE SOUZA OLIVEIRA**

**DIREITO MARITIMO: Antes e depois da nova lei de modernização dos portos**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador : Professor Marcelo José das Neves

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**NAYARA DE SOUZA OLIVEIRA**

**DIREITO MARITIMO: Antes e depois da nova lei de modernização dos portos**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: Professor Marcelo José das Neves

Especialista em Direito Marítimo

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

A minha mãe, Sonea, não medindo esforços para a concretização dos meus sonhos.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus por me guiar nessa caminhada. À minha mãe, Sonea, por sempre me apoiar em todas as decisões. Aos meus avós Maria e Adebar pela minha formação como pessoa. Ao meu noivo Marcelo por me ajudar nos momentos mais difíceis.

## **RESUMO**

Este trabalho consiste em um estudo com o intuito de expor os principais aspectos da inovação legislativa nos portos brasileiros. Contendo informações sobre a Reforma portuária, antiga lei dos portos, situação dos portos brasileiros até o surgimento de uma nova legislação, com ênfase na Nova Lei de Modernização dos portos, ressaltando as suas diferenças em relação à antiga lei dos Portos. Destacando os impactos, inovações que surgiram após ser sancionada essa Nova Lei.

Palavras Chave: Inovação Legislativa. Reforma Portuária. Antiga lei dos portos.

## **ABSTRACT**

This work consists of a study in order to present the main aspects of legislative innovation in Brazilian ports. Containing information about the port reform, the old law of the ports, the situation of Brazilian ports until the emergence of a new law, with emphasis in the new law of the port modernization, highlighting their differences from the old law ports. Highlighting the impacts and innovation that emerged after being sanctioned new law.

Keywords: Legal innovation. Port reform. The old law of ports.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABTP	Associação Brasileira de Terminais Portuários
ABTRA	Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
AP	Autoridade Portuária
APPA	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
ATP	Adicional de Tarifa Portuária
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
GEMPO	Grupo Executivo para Modernização dos Portos
LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MP	Medida Provisória
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-obra
PO	Porto Organizado
POTOBRÁS	Empresa de Portos do Brasil S/A
SEP	Secretaria Especial de Portos
TCU	Tribunal de Contas da União
TPA	Trabalhadores Portuários Avulsos
TUP	Terminal de Uso Privado

## **LISTA DE FIGURA**

Figura1- Portos Organizados e TUPs

18

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1- Comparação entre antes e depois da Lei dos Portos	15
Tabela 2-Instrumentos Jurídicos	19
Tabela 3- Definições de concessão, arrendamento e autorização	19

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>11</b>
<b>2 REFORMA PORTUÁRIA</b>	<b>12</b>
<b>2.1 Início da Reforma Portuária</b>	<b>12</b>
<b>2.2 A mão-de-obra portuária com a Lei 8.630</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Situação Brasileira após a Lei 8.630</b>	<b>15</b>
<b>3 NOVA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS</b>	<b>17</b>
<b>3.1 Definição</b>	<b>17</b>
<b>3.2 Inovações oriundas da Nova Lei</b>	<b>17</b>
<b>4 APÓS A NOVA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS</b>	<b>22</b>
<b>4.1 Análises do atual setor portuário</b>	<b>22</b>
<b>5 ADVENTOS DA LEI 12.815</b>	<b>27</b>
<b>5.1 Investimentos no setor portuário</b>	<b>27</b>
<b>5.2 Expectativas da Nova Lei</b>	<b>28</b>
<b>5.3 Desafios ao Sistema Portuário Brasileiro</b>	<b>29</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>32</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>33</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O Brasil possui uma vasta área costeira e 95% da economia do país é realizada pelo transporte marítimo, seja em atividades marítimas nacionais e internacionais. Para atender essa demanda é necessária uma grande atualização, modernização e desenvolvimento no setor portuário. Ao longo dos últimos anos foi observado que os terminais portuários não estão sendo estimulados para o crescimento e apresentam grandes carências que comprometem o desenvolvimento econômico do país.

Devido a grande ineficiência dos terminais portuários e a falta de modernização dos equipamentos, a carga vem demorando muito a ser movimentada, gerando um acúmulo de mercadoria nos portos e maior custo nas operações, o que pode ser constatado pelo intervalo de tempo que o navio tem que permanecer no porto, causando congestionamento nos fundeadouros dos portos pela grande quantidade de navios a esperar para atracar.

O governo para resolver tais medidas iniciou uma reforma portuária no setor, instaurando em seguida a Lei dos Portos (8.630) com o intuito de iniciar uma modernização dos terminais. Apesar de apresentar grandes soluções para o setor, a lei não obteve integralmente seu objetivo devido a diversos fatores, com isso, o sistema portuário ainda enfrenta grandes dificuldades para seu crescimento.

Em 2013 após 20 anos da Lei dos Portos e sem grandes resultados, foi necessária a instauração da Nova Lei de Modernização dos Portos (12.815) para resolver os problemas da infraestrutura dos portos e também desenvolver uma competitividade entre os terminais, com o intuito de melhorar a eficiência e a qualidade dos portos brasileiros. Com algumas críticas a Nova Lei dos Portos já faz um ano que vem tentando fortalecer a economia do país, buscando o desenvolvimento do setor portuário, a eficiência e a modernização.

Esse trabalho tem por finalidade apresentar o setor portuário antes da Nova lei de Modernização dos Portos, ou seja, o início da reforma portuária e a Lei 8.630. E depois da lei os benefícios e inovações trazidas com sua instauração, além de críticas e uma sucinta análise do quão eficaz tem sido a atual legislação.

## **2 REFORMA PORTUÁRIA**

### **2.1– INÍCIO DA REFORMA PORTUÁRIA**

Durante a ditadura militar o principal objetivo era a segurança nos portos, não se buscava um crescimento nas operações portuárias ou modernização dos equipamentos. O Estado se fazia cada vez mais presente e criou uma empresa com o intuito de defender seus interesses conhecida como Empresa de Portos do Brasil S/A (PORTOBRÁS). Uma empresa que permitia ao governo maior controle das atividades portuárias, além de ser uma autoridade portuária que pertencia à União, sem qualquer privatização.

A necessidade de uma Reforma Portuária para modernizar os portos era cada vez mais urgente, pois os portos ficavam cada vez mais ineficientes. Para mudar essa situação foi decidido que o Governo buscaria uma nova política para desenvolver a economia do país. Para isso foi necessário a extinção da Empresa de Portos do Brasil.

Para atender essa carência foi instaurada em 25 de fevereiro de 1993, a Lei nº 8.630, conhecida como Lei dos Portos ou Lei de Modernização dos portos que “Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”.

Os principais objetivos dessa Lei são: descentralização e desregulamentação do setor, redução da atuação do Estado, aumento da participação da iniciativa privada, racionalização do uso da mão-de-obra e maior capacitação do trabalhador, unificação do comando das operações portuárias e redução de custos.

Essa lei buscou modernizar o sistema portuário brasileiro, sendo um marco para o início da Reforma, desenvolvendo o crescimento econômico. Viabilizando um grande aumento na produção e eficiência dos portos, através de uma nova gestão de mão de obra nos portos e promoveu alterações incluindo o setor privado na exploração dos portos. Desse modo, proporcionou grandes mudanças na concepção geral do sistema portuário brasileiro, trazendo inovações nas instalações, relações de trabalho, administração, prestação de serviços e influência Estadual nas atividades dos portos.

Entre seus objetivos, a Lei dos Portos enfatizou a privatização dos serviços e da exploração dos portos organizados, reformas e construções, buscando desenvolver as instalações dos portos, através de concessão com consentimento do Estado.

Segundo Carla Gibertoni os 6 principais pontos positivos dessa Lei são:

1. Descentralização administrativa com maior autonomia dos portos - através do CAP, AP, OGMO, ATP;
2. Unificação do comando das operações portuárias através do operador portuário;
3. Eliminação de privilégios tanto da administração do porto, dos trabalhadores e de usuários com a revogação da legislação passada;
4. Instauração da competitividade, principalmente com a autorização dos terminais de uso privativo movimentarem cargas de terceiros;
5. Consolidação da legislação portuária, pela própria lei;
6. Modernização.

Essa descentralização administrativa apresentada no item 1, ocorreu principalmente por conta da criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), um mecanismo importante para atividade portuária que tem a competência de estabelecer normas de regulamentação e de procedimento para operação portuária.

A Lei dos portos apresentou vários pontos positivos, mas grande dificuldade para sua plena implementação, devido a:

“– dificuldades nos acordos entre empresários e trabalhadores do subsetor pelo interesse dos primeiros em reduzir o custo portuário da mão-de-obra e dos segundos em manter os quantitativos e a remuneração da força de trabalho por terno;

– resistência dos sindicatos de trabalhadores em aceitar a quebra do monopólio do fornecimento e escalação da mão-de-obra portuária;

– resistência inicial ao estabelecimento da plena atividade e operação dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO), tanto por parte dos empresários como dos trabalhadores portuários avulsos;

– corporativismo e resistência das Companhias Docas e concessionárias para assumir suas novas funções de Autoridade Portuária e administradora do patrimônio público, afastando-se por completo das operações portuárias;

– interesses econômicos e políticos de grupos, contrários ao interesse público”.

Empresa Brasileira de transportes, (2001)

Apesar das dificuldades para implementação desta lei, em função do regime fechado a mudanças na época, ela propôs várias modernizações nos portos brasileiros. Através dela foi permitida a privatização dos portos, deixando o Governo apenas como administrador e Autoridade Portuária (AP), sendo um marco para a economia brasileira.

A lei 8.630 propunha afastar o Governo das operações portuárias. Para isso ela queria modificar o sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-obra, acabar com as interferências corporativas e burocráticas e aproveitar as áreas das instalações portuárias. Com o intuito de conseguir boa produtividade a baixos custos, a privatização dos serviços ocorreu para estimular a competitividade.

## **2.2. – A MÃO DE OBRA PORTUÁRIA COM A LEI 8.630**

A mão-de-obra foi um dos principais motivos para se iniciar uma Reforma Portuária. A Lei 8.630 queria fazer mudanças nas operações portuárias implantando a multifuncionalidade no trabalho portuário e centralizando a gestão portuária no Órgão Gestor de mão-de-obra (OGMO). O que provocou uma mudança em relação ao sistema anterior o que antes era feito pela Cia Docas e pelos sindicatos, agora está centralizado no OGMO. O OGMO tinha a função de gerir os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA), especializar operações e enfraquecer categorias e sindicatos aquaviários.

Segundo Marcelo Zepka Baumgarten o OGMO foi uma das principais inovações da Lei de Modernização dos Portos e suas funções eram: efetuar a seleção e o registro dos TPA, garantir formação profissional e treinamento aos TPA, remunerar os TPAs e recolher os encargos sociais, primar pela segurança e saúde dos trabalhadores portuários, punir disciplinarmente os TPA quando ocorrer transgressão prevista em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, prover operadores portuários com a mão-de-obra necessária para as operações, conforme requisição efetuada, ser solidária em termos de remuneração dos TPA com os operadores portuários.

A partir de então as operações no porto estavam regidas pela Lei de Modernização do Porto e pela Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA). Com essas legislações os agentes de movimentação da carga são nomeados pelo TPA, sendo responsáveis pela condução da mercadoria dentro do porto organizado, com a administração do OGMO.

Segundo Marcelo Zepka Baumgarten compete aos agentes de movimentação da carga: o embarque e desembarque, a arrumação, transbordo, peação e desapeação realizadas nos porões ou conveses das embarcações, movimentações de carga realizadas no costado do navio na faixa do cais, nos armazéns e nas instalações portuárias.

A resistência às novas medidas dessa Lei fez a criação do Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO) para coordenar as modificações geradas por essa legislação. A Lei 8.630 causou uma alteração profunda e necessária nos portos, permitindo o início de uma qualidade portuária nacional e da demanda pelos seus serviços, além de possibilitar aos trabalhadores uma oportunidade de trabalho dando acesso ao desejado posto na escala operacional, por meio de rodizio dos TPAs.

### 2.3. – SITUAÇÃO BRASILEIRA APÓS A LEI 8.630

Em concordância com as expectativas, este novo regime proposto trouxe grandes avanços na situação portuária, como podemos observar na tabela abaixo elaborada com dados extraídos da revista da Confederação Nacional da Indústria:

Tabela 1: Comparação entre antes e depois da Lei dos Portos

Aspecto analisado	Antes da Lei dos Portos	Após a Lei dos Portos
Custo da movimentação de grãos nos principais portos brasileiros	17 a 20 dólares por tonelada	8 a 10 dólares por tonelada
Capacidade de operar o transporte de contêineres	8 a 12 contêineres por hora	25 a 30 contêineres por hora
Custo médio da movimentação unitária de contêineres	500 dólares por contêiner	200 dólares por contêiner

Fonte: (<http://www.cni.org.br/portal/data/pages/FF808081314EB36201314F226D4503AC.htm>)

Com esses avanços, os portos brasileiros organizados se mostraram mais eficientes, capazes de realizar movimentações de carga em maior quantidade, com um menor custo e em menos tempo. Entretanto, tais melhorias ficaram aquém do padrão necessário para adequação dos portos às exigências do mercado exterior. Como consequência, o baixo desempenho da atividade dos portos no Brasil representa atualmente uma barreira ao desenvolvimento da capacidade competitiva da produtividade do país.

O principal fator responsável pelo desempenho insuficiente da atividade portuária é o baixo grau de eficiência da administração, que continuou nas mãos do Estado e demonstrou incapacidade de realizar as mudanças necessárias para modernizar

os portos de acordo com as exigências do mercado internacional. Além disso, a infraestrutura ineficiente do transporte do país, juntamente com a quantidade insuficiente de investimentos e a inadequação institucional dos portos organizados foram fatores que, relacionados entre si, representaram um grande obstáculo para o sucesso das inovações da lei 8.630.

### **3 NOVA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

#### **3.1- DEFINIÇÃO**

Após 20 anos da Lei nº 8630/93, conhecida como Lei dos Portos, e tendo em vista que os seus resultados foram insatisfatórios para o sistema portuário brasileiro que tinha a necessidade de manter a reforma portuária e explorar os novos e os velhos portos, ocorreu o surgimento de uma nova lei.

Extrato da lei:

"Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários".

A medida provisória 595/2012, conhecida como Medida Provisória dos Portos (MP), foi sancionada pela presidente Dilma Rousseff como Lei 12.815/2013, Nova Lei de Modernização dos Portos. Tal lei pretende melhorar os portos brasileiros, trazendo diversas mudanças no setor econômico, estabelecendo critérios para a exploração de terminais portuários pela iniciativa privada, além do critério para a concessão, que passa a ser o de maior eficiência, diferentemente da antiga Lei dos Portos, na qual quem ganha a concessão é a empresa que paga maior valor pela aprovação.

O objetivo do governo com a criação dessa Lei é estimular os investimentos privados, aumentar a competitividade entre os portos brasileiros e gerar um crescimento nas exportações.

Os principais avanços propostos pela lei são: destrancar investimentos, prover segurança jurídica, fomentar competitividade, agilizar processos de outorgas e liberdade de construir e operar.

#### **3.2- INOVAÇÕES ORIUNDAS DA NOVA LEI**

As principais alterações ocorridas no setor em relação a Lei 8.630, encontram-se enumeradas conforme Francisco Humberto Castelo Branco Araújo:

- Maior flexibilidade e atração de novos investimentos;
- Maior concentração de poder no âmbito da Secretaria de Portos;
- Incorporação dos portos fluviais à Secretaria de Portos;
- Avanço nas concessões e arrendamentos;

Vinculação da ANTAQ à Secretaria de Portos;  
Redefinição das poligonais dos portos organizados (públicos);  
O Conselho de Autoridade Portuária – CAP, que deixa de ser órgão deliberativo passando a condição de órgão meramente consultivo;  
Melhoria da gestão. As Companhias Docas assumirão compromissos e metas junto a Secretaria de Portos (contrato de gestão);  
Alterações na relação com o trabalho portuário;  
Extinção da diferença entre carga própria e carga de terceiros;  
Definição do terminal indústria;  
Alteração nos regimes autorizativos (concessão, arrendamento e autorização);

Com a nova lei os terminais privados poderão movimentar mercadorias de terceiros, não somente a sua própria carga. Além de reduzir a área do porto organizado (aquele que não será licitado e que continuará sendo de responsabilidade da União), ela permite que as empresas que desejem trabalhar na área dos portos possam utilizá-lo.

A nova lei manteve o OGMO obrigatório em portos públicos. Mas como as instalações portuárias fora do porto organizado (porto público) não estão sujeitas às mesmas regras, a Nova Lei dos Portos dá autonomia aos terminais privados. Assim, eles podem recrutar trabalhadores pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) ou avulsos, para trabalharem nos Terminais de Uso Privado (TUPs), dispensando o OGMO. Entretanto o OGMO continua assegurando os direitos trabalhistas desses funcionários regidos pela CLT ou trabalhadores avulsos.

Segundo a Lei 12.815, em seu artigo 2º, porto organizado é o “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”.

Com isso a Nova Lei impulsiona o uso dos terminais privados (TUPs), como pode ser observado na ilustração abaixo, que destaca os portos organizados e os TUPs, mostrando a representatividade do mercado.

Figura 1: Portos Organizados e TUPs



Fonte: ([www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legisla%C3%A7%C3%A3o.html](http://www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legisla%C3%A7%C3%A3o.html))

Essa mudança, referente às operações no porto, tende a diminuir o custo nas operações de carga possibilitando o transporte de carga de terceiros, fazendo com que as empresas criem o interesse em construir um terminal. Tal interesse pode ser constatado devido a existência de mais de 20 pedidos enviados a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) até o dia 05 de abril de 2014. Um terminal próprio é uma maneira mais barata de transitar com a mercadoria, justificando assim esse interesse por parte das empresas.

Outra mudança que foi estabelecida diz respeito à exploração e arrendamento dos terminais pela iniciativa privada, com o intuito de privatizar os portos parcialmente ou totalmente. Com a nova lei, a licitação não será concedida à empresa que pagar maior valor para a obtenção da concessão, mas sim àquela que movimentar o maior volume de carga, demonstrando assim sua eficiência, em que será cobrado o menor preço por tonelada.

A exploração dos portos e instalações portuárias poderá ser realizada diretamente ou indiretamente pela União. A direta é aquela realizada pela própria União, enquanto que na indireta a União transfere a uma pessoa jurídica a exploração. O

instrumento jurídico pelo qual essa exploração indireta é determinada é o seguinte:

Tabela 2: Instrumentos Jurídicos

Exploração indireta do (a)...	Instrumento
Porto Organizado	CONCESSÃO
Instalações portuárias localizadas dentro de um porto organizado	ARRENDAMENTO DE BEM PÚBLICO
Instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado	AUTORIZAÇÃO

Fonte:([www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html?m=1](http://www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html?m=1))

A exploração indireta de um porto organizado é dada por meio de concessão, ou seja, permissão para se explorar. Para instalações portuárias localizadas dentro de um porto organizado é utilizado o arrendamento de bem público, ou seja, um acordo contratual em que a exploração é cedida (previamente estipulada). Para as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado é dada uma autorização.

Segundo o site Dizer o Direto as definições para concessão, arrendamento público e autorização estão descritas no quadro abaixo.

Tabela 3: Definições de concessão, arrendamento e autorização

<b>Concessão</b>	<b>Arrendamento</b>	<b>Autorização</b>
É a cessão onerosa do porto organizado para que uma pessoa o administre e explore a sua infraestrutura por prazo determinado (art. 2º, IX).	É a cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado (art. 2º, XI).	É a outorga pela União a uma pessoa jurídica do direito de explorar uma instalação portuária localizada fora da área do porto organizado (art. 2º, XII).
É formalizada por meio de contrato de concessão.	É formalizado por meio de contrato de arrendamento.	É formalizada por meio de um contrato de autorização, com cláusulas predeterminadas (contrato de adesão).
É necessária licitação, que pode ser na modalidade leilão.  Atenção quanto a isso: como regra geral, a Lei 8.987/95 estabelece que a modalidade de licitação a ser utilizada no caso de concessões de serviço público é a concorrência	É necessária licitação, que pode ser na modalidade leilão.	Não exige licitação. A Lei afirma apenas que, antes de ser concedida a autorização, deverão ser realizadas chamadas ou anúncios públicos para que outros interessados se inscrevam. Havendo mais de uma proposta e mostrando-se inviável a concessão para

<p>(art. 2º). Desse modo, a Lei 12.815/13, ao permitir que a licitação seja feita por meio de leilão, estabelece uma exceção à regra da concorrência. Exceção semelhante já tinha sido verificada no art. 29 da Lei 9.074/95.</p>		<p>todos os interessados, deverá ser realizado um processo seletivo público.</p>
---	--	--

Com essa facilidade para se ocorrer à exploração, a movimentação nos portos brasileiros tem apresentado um crescimento de 5,5% ao ano, em volume transportado, e de 15,7% no valor transportado, ao longo dos últimos dez anos. Além de grandes investimentos públicos e privados no setor portuário de acordo com dados do site ([www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legislação.html](http://www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legisla%C3%A7%C3%A3o.html)).

A antiga Medida Provisória e atual Lei 12.815 reescreveu a antiga Lei 8.630 eliminando qualquer tipo de obstáculo que atrapalhe o desenvolvimento do setor portuário brasileiro. A Nova Lei de Modernização dos Portos foi necessária porque a Lei 8.630 foi marcada por poucos investimentos que se faziam necessário para expandir o sistema portuário, problemas na gestão ambiental e politização da administração portuária, falta de competitividade e limitada difusão da gestão privada de terminais de uso público nos portos organizados.

Sendo assim, a Lei 12.815 veio para ser um marco regulatório no país. Fortalecendo a ANTAQ como agência reguladora. A administração dos portos a partir dessa lei poderá ser privatizada. A contribuição mais relevante é remover restrições à expansão dos terminais de uso privado, além de possibilitar movimentar cargas de terceiros.

A Lei provoca uma revolução nos portos, permitindo a iniciativa privada, desde que ofereça a menor tarifa combinada com o melhor serviço. Gerando então uma competitividade positiva para o setor portuária, pois estimula o aumento da capacidade e da eficiência dos portos com custos menores.

## **4 APÓS A NOVA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

### **4.1- ANÁLISES DO ATUAL SETOR PORTUÁRIO**

Assim que a lei foi autorizada, o governo abriu a chance para as empresas apresentarem os pedidos para criação de terminais privados. Com isso, nas primeiras semanas, chegou ao governo cerca de 60 pedidos para novos terminais. Quase sete meses após a Secretaria Especial de Portos (SEP) começou a liberar os projetos dos primeiros terminais privados, para receberem do governo a autorização definitiva. Foram muitas as expectativas, mas como poderá ser observado não se obteve o resultado esperado.

Com mais de um ano da Nova Lei dos Portos, a legislação ainda não alcançou seu objetivo principal, que é o de modernizar as operações no setor. Pelo contrário, empresários e lideranças sindicais não estão satisfeitos com a nova legislação, fator que será analisado com a exposição de críticas à frente.

Algumas pessoas achavam que não deveria ter sido criada uma nova lei, mas sim ter feito alterações na já existente (Lei 8.630). Como se pode observar na opinião do ex-diretor da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP): “a lei anterior seguia o padrão mundial e ela efetivamente resultou na modernização dos portos brasileiros”. Apesar da dificuldade na implementação e não ter atingido seu objetivo, ela serviu para aumentar a produtividade e ajudar em algumas operações que antes dessa Lei não eram possíveis.

A Lei 8.630 propunha descentralização portuária. De acordo com Fiorde Cargo (2014) isso não ocorreu, pois com o esvaziamento dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e a centralização da gestão portuária em Brasília, a comunidade empresarial e os trabalhadores perderam representatividade, já que o atual modelo do CAP não prevê sua participação nas decisões, sendo um órgão meramente consultivo.

A Nova Lei buscou redução de custos, desempenho eficiente e mais investimentos. Mas não se vê muitos resultados em relação ao novo modelo de gestão. Segundo Fiorde Cargo (2014) “no Porto de Santos estão vencidos nove contratos de terminais, que funcionam a base de liminar, o que demonstra a precariedade do atual modelo regulatório. Até o final do ano, mais cinco terminais terão seus contratos vencidos, mas o governo ainda não se deu ao trabalho de abrir o edital de licitações.

Como a situação não é clara, obviamente, muitos empresários recuaram e investimentos privados estão congelados até segunda ordem. Afinal, embora o governo tenha anunciado a abertura de licitações de terminais em Santos e Belém, as concessões continuam suspensas em razão de problemas técnicos e administrativos”.

Logo se percebe que a Nova Lei não teve grandes avanços práticos, mas possui grande expectativa por parte de investidores e autoridades do setor. Wladimir D'Andrade possui uma opinião mais positiva em relação à nova lei “O principal projeto do novo marco regulatório, a realização de licitações de áreas portuárias, ainda esbarra no Tribunal de Contas da União (TCU) e poucos no setor acreditam que algum leilão será disputado em 2014. Mas quando concretizadas as concessões, a expectativa do governo é de que elas demandem investimentos de R\$ 17 bilhões e devolvam ao País parte da competitividade perdida em anos de gargalos logísticos”.

Esse leilão é necessário porque logo após a aprovação da Nova Lei, os TUPs irão se desenvolver. O site portos e navios afirma que a criação de nove terminais foi autorizada pela Secretaria Especial de Portos (SEP), somando investimentos pouco acima de quatro bilhões. Mas a expansão e modernização dos portos estão emperrando nas concessões dos terminais localizados em portos organizados. Por isso é necessário leiloar essas áreas.

Se isso ocorrer, a competitividade no setor portuário irá possibilitar alcançar os objetivos da Nova Lei. Alguns autores dizem que a Lei 12.815 está sendo caracterizada pela reorganização do setor público e a expectativa da iniciativa privada em relação a investimentos portuários. Matheus Miller, Presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários (ABTRA) afirma que “a nova legislação precisa do atual período de maturação, então ainda precisamos aguardar para medir efeitos positivos e negativos do novo marco”.

Sérgio Aquino (2014) diz que a Nova Lei "foi uma importante sinalização do governo de modernização da gestão portuária" reconhecendo assim os benefícios na nova legislação portuária. Para ele o setor hoje possui uma estrutura de planejamento uniformizada, apesar de ainda pecar na execução dos projetos.

Os comandantes da Secretaria de Portos, o ministro Antônio Henrique Silveira, e Angelino Caputo da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), comentam que a modernização nos portos não depende somente do que está na Lei: "agora os avanços dependem muito mais das decisões do governo e da desburocratização do setor do que da Lei 12.815".

A comissão dos portos, movimento que reúne associações ligadas à gestão e operação do setor, tece duras críticas à regulamentação da lei, considerada diferente das propostas discutidas no governo. Conforme Eduardo Paes de Barros “A legislação só favorece aos dirigentes sindicais, mas não aos trabalhadores. Perdemos uma oportunidade de simplificar a legislação, com interesse em ganhar competitividade”.

Marçal Justen Filho, advogado, doutor e mestre em direito elaborou a seguinte crítica acerca da Nova Lei: “Insere-se no esforço para modernizar as infraestruturas brasileiras. Algumas soluções são muito apropriadas. Mas houve opções discutíveis. Meu posicionamento pessoal é favorável aos portos públicos. Acho que o Estado brasileiro não pode abrir mão de prerrogativas fundamentais na condução da atividade portuária. A Lei n. 12.815 adotou opção preferencial pelos portos privados. Discordo dessa solução sob o prisma político e em vista da interpretação que professo em face da Constituição. Acho que a Constituição impôs a preponderância do serviço público no tocante à exploração portuária”. Como se pode observar ele é contra a privatização dos portos brasileiros, discordando da Nova Lei dos Portos, que dita a abertura dos portos.

Após tantas opiniões a respeito do quão positivo ou negativo a Nova Lei veio a ser, a Gazeta online destacou seus principais aspectos que serão apresentados abaixo:

#### Pontos positivos

- 1-Terminais privados podem movimentar cargas de terceiros. Com isso, o setor pode ficar mais ágil e competitivo.
- 2-Expectativa de investimento para novos terminais privativos
- 3-A centralização das informações, por outro lado, facilita o planejamento nacional das ações da política portuária.
- 4-Os trabalhadores portuários passam a ser categoria diferenciada.
- 5-Garantia de renda mínima nas convenções coletivas.
- 6-O registro não é cancelado com a concessão de aposentadoria, e o portuário pode continuar a trabalhar, se quiser.

#### Pontos negativos

- 1-Centralização das decisões na SEP e ANTAQ.
- 2-Excesso de burocracia trava as decisões.
- 3-Tira autonomia das docas e do conselho de autoridade portuária.
- 4-O setor privado não pode ampliar investimento em área pública.
- 5-Demora no lançamento dos editais para o arrendamento de áreas e terminais portuários.
- 6-Abertura terminais privativos para movimentação de cartas de

terceiros pode prejudicar os que movimentam menor volume de cargas.

7-Faculta os terminais privativos de contratar quem não seja do OGMO.

Quanto aos pontos fortes, podemos destacar o aumento da concorrência viabilizado pelo ingresso de novas empresas, realizado de tal forma que possibilitou a ampliação e modernização da infraestrutura e dos serviços portuários do país, divergindo da legislação antiga que demonstrava restrições a estes serviços. Como exemplo, a nova lei incentiva a movimentação de cargas de terceiros por terminais situados fora dos portos organizados, resultando num aumento da concorrência no setor, melhora dos serviços e redução dos preços.

Outro ponto positivo é a anulação do decreto 6.620/2008, que restringia a movimentação de cargas de terceiros em terminais privativos. A antiga lei dos portos, baseando-se em fatores bastante abstratos, impedia que os terminais de uso privado, que apresentavam leis mais brandas e custos reduzidos, concorressem com os terminais de uso público: nos TUPs exclusivos, o particular podia movimentar somente sua carga própria, enquanto nos TUPs mistos, era permitida a movimentação de cargas de terceiros além da carga própria.

Quanto aos pontos negativos, podemos destacar algumas partes da legislação que garantem ao governo maior controle nos contratos, como o que acontece nos contratos de concessão e arrendamento, cuja possibilidade e prazo de prorrogação ficam sob a decisão do governo. Outro exemplo seria o fato da escolha de critérios de julgamento para os casos em que há mais de um projeto para exploração de portos na mesma região, ficar sob decisão exclusiva da ANTAQ. Desse modo, estes pontos da legislação representam instabilidade e insegurança dificultando assim os contratos que requerem um grande volume de investimentos como os de infraestrutura e instalação e exploração de terminais portuários, os quais são os principais responsáveis pela transformação do setor.

Essa centralização das decisões na SEP e ANTAQ está gerando excesso de burocracia, pois as decisões são todas tomadas em Brasília. Além disso, há dificuldade para controlar o sistema devido a tantas obrigações e falta de estímulo para resolver até mesmo as tarefas mais simples. Por conseguinte, a autonomia das docas e do conselho de autoridade portuária diminui cada vez mais, em virtude dessa centralização.

De acordo com Rita Bridi, um exemplo para o aumento da burocracia é a “necessidade da SEP autorizar a realização de arrendamento de determinada área e depois transferir para a ANTAQ o andamento do processo. Pela lei anterior, as companhias docas eram responsáveis pelos leilões de arrendamento, desde que autorizados pela ANTAQ”.

Outra dificuldade enfrentada diz respeito à diferença de obrigações entre terminais existentes e os terminais novos, gerando uma instabilidade nas novas decisões, sendo esses terminais novos, na maioria das vezes os de iniciativa privada. A possibilidade de movimentar cargas de terceiros pode prejudicar os que movimentam menor volume de carga, fazendo com que a abertura para a privatização não seja favorável para o setor.

Após um ano da instauração da Nova Lei dos Portos pode-se observar duras críticas do quão positivo ou negativo ela tem sido para o setor portuário brasileiro. Com tanta necessidade de modernizar os portos é preciso analisar se essa mudança na legislação portuária será eficaz para reduzir os congestionamentos e a falta de infraestrutura dos atuais terminais.

## **5 ADVENTOS DA LEI 12.815**

### **5.1- INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO**

Os portos brasileiros precisam rapidamente de investimentos. Luiz Henrique Divino, superintendente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), lembra que desde a licitação do porto até o início de uma operação demora, no mínimo, quatro anos por causa das obras e licenças ambientais exigidas. Ele afirma que “O país continuará sufocado se não tomar medidas urgentes” e “O governo tem que acenar para a sociedade portuária quando vai resolver o problema”. Em um país como o Brasil que possui uma extensa área costeira, a situação do setor portuário não vem atendendo o esperado.

O governo afirma que a nova legislação é fundamental para sustentar o aumento do comércio, pelos próximos anos. Ele pretende licitar 159 áreas em todo o país, portanto suas expectativas em relação aos portos são positivas. De acordo com a SEP anualmente até 2030, a movimentação de carga no setor portuário deve crescer 5,7%. Porém no ano de 2013 o aumento foi apenas de 2,9% sobre 2012, em um total de 931 milhões de toneladas de carga bruta.

O governo pretende investir R\$ 54,2 bilhões até 2017 no setor portuário. Segundo a SEP esses investimentos serão aplicados em arrendamentos e nos TUPs, divididos por anos, até se completar o objetivo. A expectativa é beneficiar os seguintes portos: Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Cabedelo, Itaqui, Pecém, Suape, Aratu e Porto Sul/Ilhéus, Porto Velho, Santana, Manaus/Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém/Miramar/Outeiro, Porto Alegre Paranaguá/Antonina, São Francisco do Sul, Itajaí/Imbituba e Rio Grande.

Também se pretende investir em acessos hidroviários e em pátios de regularização de tráfego nos principais portos públicos brasileiros. De acordo com Leônidas Cristino, ministro-chefe da SEP, "Precisamos modernizar a infraestrutura e gestão portuária para aumentar a movimentação e diminuir o custo do setor portuário brasileiro". Seu objetivo se iguala ao da Nova Lei de Modernização dos Portos, de aumentar a competitividade e estimular o setor privado. "Para isso, precisamos de investimento, novas concessões, todos os arrendamentos que estamos prevendo e investir recursos para melhorar acessos aquaviários e terrestres". A Nova Lei propõe

investimentos nos terminais portuários, mas seus objetivos não estão sendo alcançados por causa da burocracia.

A presidente Dilma Rousseff, comentando sobre a Nova Lei dos Portos afirma que "Temos, a partir de D. João VI, uma relação especial com portos. Agora, damos mais um passo para abrir os portos, não às nações amigas, mas às forças produtivas do país e à iniciativa privada", referindo se à abertura para a privatização do setor portuário. Além disso, a presidenta declara qual seu objetivo com a Lei 12.815 "O nosso objetivo é a maior movimentação de carga com o menor custo possível, com a menor tarifa possível", dessa forma estimulará uma competitividade entre as empresas, para alcançar seu principal objetivo que é o de modernizar os portos.

Para se alcançar esses planos de modernização todo o planejamento do setor portuário será centralizado na SEP, porém tal centralização é um ponto negativo da Nova Lei dos Portos como foi constatado no capítulo anterior. Entretanto, o ministro-chefe da SEP defende a centralização "Antes, todo porto fazia seu planejamento sem olhar o Brasil como um todo, com recursos dispersos. Assim, o aumento da competitividade e cargas ficava ao largo. Por isso, centralizamos".

## **5.2- EXPECTATIVAS DA NOVA LEI**

A Nova Lei de Modernização dos Portos trouxe vários benefícios como a expansão dos portos devido ao grande investimento dos terminais privados, a melhoria nos serviços prestados, a qualificação da mão de obra, a diminuição dos custos, a competitividade entre os terminais, e o crescimento na movimentação de mercadorias. Além disso, diferente da Lei 8.630, a Lei 12.815 apresentou celeridade na implementação das propostas de modernização dos portos, demonstrando assim o início de um progresso. Porém a ampliação das áreas portuárias pode não ser suficiente para melhorar a movimentação da carga nos portos, a falta de equipamentos e sinalização, que são problemas comuns nos portos brasileiros. Mesmo com a melhora trazida pela nova Lei o setor portuário continuará deficiente em muitos aspectos.

A solução para melhorar a realidade logística do país é investir em áreas de armazenagem, criar novos acessos terrestres, melhorar as rodovias, melhorar o uso das hidrovias e ferrovias com estímulo à multimodalidade, adotar sistemas de informação mais complexos e até mesmo descentralizar a produção. Com esses aspectos atendidos

será garantido o fluxo equilibrado de cargas nos portos, de modo que os portos deixarão de estar sobrecarregados.

Faz-se necessário ajustar toda logística interna com pesados investimentos e planejamento logístico integrado, para que a eficiência atinja o setor portuário. A Lei 12.815 juntamente com o governo poderia alcançar o objetivo de desenvolver os terminais portuários.

Para resolver as questões dos portos brasileiros o governo implantou a nova Lei, mas as expectativas de como ficará o setor portuário com essas mudanças possuem diversas opiniões.

O que se espera da nova lei para o futuro é a redução das tarifas portuárias logo que novos terminais privados comecem a operar. Estes poderão cobrar menor preço em relação aos terminais públicos, reduzindo assim o fluxo em portos públicos, que tenderão à falência. Após a extinção de portos públicos, provavelmente surgirá uma grande competitividade entre os terminais privados. Assim os terminais gerenciados por empresas com menor renda tenderão à insolvência (é um estado em que o devedor tem prestações a cumprir superiores aos rendimentos que recebe). Se essa expectativa se concluir, no final o setor portuário brasileiro será propriedade de um número pequeno de empresas, possivelmente transnacionais. Nesse ponto, acontecerá uma desnacionalização e a administração dos portos estará localizada com grupos estrangeiros.

### **5.3- DESAFIOS AO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO**

Grandes desafios ocorrem nos portos devido à carência, e à necessidade demandada. Hoje cerca de 95% das riquezas do país são transportadas por mar. Com isso, um porto torna-se vital para a economia do país. A nova Lei veio para resolver alguns desses empecilhos, mas não abrange todos eles.

Para que o sistema portuário brasileiro se desenvolva de forma eficaz, é preciso reforçar alguns pontos da legislação e procurar solucionar os seguintes desafios:

- a) Focar a logística de transporte para que a movimentação da carga ocorra de forma eficiente;

- b) Estimular a iniciativa privada para criar uma competitividade entre os terminais;
- c) Melhorar a acessibilidade dos portos e eliminar os diversos passivos para gerar investimentos das Autoridades Portuárias;
- d) Agilizar o trâmite da liberação de mercadoria: menos burocracia trará economia de tempo e dinheiro;
- e) Buscar a modernização dos portos, fazendo com que a Lei 12.815 consiga obter seus objetivos;
- f) Revisar os preços e tarifas referentes à movimentação da carga, contribuindo para a redução final do custo;
- g) Eliminar a superposição de competência entre a Autoridade Portuária, o Conselho de Autoridade Portuária, o Conselho da Administração das Companhias Docas, a Secretaria de Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- h) Instituir o comando único ou coordenação única dos diversos órgãos intervenientes no processo de movimentação e liberação de carga;
- i) Criar comissões internas nos portos para acompanhar a implantação da nova Lei e avaliar seus reais benefícios;
- j) Projetar novas instalações e esgotar a capacidade operacional dos portos já existentes, promovendo uma melhoria na sua eficiência operacional, dando-lhes maior competitividade;
- k) Implantar as novas políticas para o setor, principalmente voltadas para a evolução das leis aplicadas, focar na administração portuária, integrar diversos órgãos que compõem a operação portuária e planejamento para modernizar regiões desfavorecidas.

O nosso sistema portuário é um grande indutor do desenvolvimento de regiões e do próprio Brasil, por isso se faz necessário solucionar esses desafios, tanto os da parte física dos portos quanto os da agilização das questões burocráticas, que estão se tornando empecilhos para a efetiva concretização da Lei 12.815. Dentro da logística de transportes, os terminais portuários são utilizados para atender em pelo menos 90% das demandas por exportações e importações no fluxo do mercado internacional.

No comércio marítimo em águas nacionais (Cabotagem), o modal aquaviário tem muito a desenvolver, principalmente em questões estruturais, redução de custos e prevenção do meio ambiente.

O serviço portuário brasileiro possui grandes desvantagens em relação ao da concorrência internacional e tal situação precisa ser revestida. É preciso que o Governo planeje, invista e se preciso faça uma revisão na Nova Lei de Modernização dos Portos, pois o objetivo é alcançar um sistema portuário moderno e eficiente.

Consultando o site [www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legislacao.html](http://www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legislacao.html) podemos observar o custo que o Brasil precisa enfrentar na infraestrutura portuária: “O Brasil ocupa a 130ª posição entre 142 países quanto à qualidade de sua infraestrutura portuária, de acordo com o Fórum Econômico Mundial. Nos últimos dez anos, o tempo médio de espera para um navio conseguir atracar no Porto de Santos, o mais movimentado do país, aumentou de 6 horas para 16 horas. A liberação dos contêineres após sua chegada ao porto de Santos leva 21 dias em média, enquanto, no porto de Rotterdam, com movimentação quatro vezes maior, o prazo é de dois dias”.

## **6 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Com esse estudo pode-se observar que a reforma portuária, no intuito de modernizar os portos, é um processo em constante andamento. Essa mudança necessária no atual cenário portuário foi legalizada com a antiga Lei dos Portos, que não alcançou seus objetivos. Por isso, para se tentar uma modernização 20 anos depois da criação da antiga lei foi instaurada uma Nova Lei de Modernização dos portos. Apesar da implementação da lei ser recente, foram levantadas muitas críticas quanto ao aprimoramento no setor portuário.

O porto é um lugar com a função de carregar e descarregar mercadorias e no Brasil é responsável por uma grande parte da economia. Por isso é preciso grande eficiência nos terminais como forma de garantir a competitividade no mercado global.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORA, Dimmi. **Lei dos Portos começa a ser implantada**. Disponível em: <[www1.folha.uol.com.br/fsp/mercado/142695-lei-dos-portos-comeca-a-ser-implantada.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mercado/142695-lei-dos-portos-comeca-a-ser-implantada.shtml)> Acesso em: 02 de julho. 2014.

A TRIBUNA. **CENTRONAVE analisa pontos positivos e negativos da nova Lei dos Portos**. Disponível em: <[www.atribuna.com.br/centronave-analisa-pontos-positivos-e-negativos-d.352207](http://www.atribuna.com.br/centronave-analisa-pontos-positivos-e-negativos-d.352207)> Acesso em: 14 de junho. 2014.

BAUMGARTEN, Marcelo Zepka. **Âmbito Jurídico**. Disponível em: <[www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1181](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181)> Acesso em: 05 de maio. 2014.

BRASIL. Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

BRIDI, Rita. **Portos: Os nós que não desatam**. Disponível em: <[http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2014/03/noticias/dinheiro/1482582-portos-os-nos-que-nao-desatam.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2014/03/noticias/dinheiro/1482582-portos-os-nos-que-nao-desatam.html)>. Acesso em: 28 de junho. 2014.

DELOITTE. **Nova legislação no setor portuário brasileiro**. Disponível em: <<http://www2.deloitte.com/br/pt/pages/energy-and-resources/articles/nova-legislacao.html>>. Acesso em: 25 de junho. 2014.

DIZER O DIREITO. **Lei 12.815/2013- Nova Lei dos Portos**. Disponível em: <[www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html?m=1](http://www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html?m=1)>. Acesso em: 22 de junho. 2014.

FIRJAN. **Brasil mais competitivo: a nova Lei dos Portos e as oportunidades de investimento no setor**. Disponível em: <<http://comexdobrasil.com/brasil-mais-competitivo-nova-lei-dos-portos-oportunidades-de-investimento-setor/?lang=he>> Acesso em: 14 de junho. 2014.

G1 ECONOMIA. **Entenda a Lei dos Portos**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/04/entenda-mp-dos-portos.html>> Acesso em: 16 de junho. 2014.

GIBERTONI, Carla. **A lei de modernização dos portos**. Disponível em: <[www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1959](http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1959)> Acesso em: 02 de junho. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO. **Aspectos positivos e negativos da MP dos Portos**. Disponível em: <[www.ibpt.org.br/noticia/474/Aspectos-positivos-e-negativos-da-MP-dos-Portos](http://www.ibpt.org.br/noticia/474/Aspectos-positivos-e-negativos-da-MP-dos-Portos)> Acesso em: 08 de maio. 2014.

JORNAL DO SENADO. **Burocracia e dificuldade de acesso são gargalos em portos.** Disponível em: <[www12.senado.gov.br/jornal/edicoes/2013/12/05/burocracia-e-dificuldade-de-acesso-sao-gargalos-em-portos](http://www12.senado.gov.br/jornal/edicoes/2013/12/05/burocracia-e-dificuldade-de-acesso-sao-gargalos-em-portos)> Acesso em: 08 de junho. 2014.

JUSTEN, Marçal. **Jornal Carta Forense.** Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/entrevistas/nova-lei-dos-portos/11507>> Acesso em: 11 de junho. 2014.

MIGALHAS. **Lei dos portos: aspectos positivos e negativos.** Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI181704,21048-Lei+dos+portos+aspectos+positivos+e+negativos>> Acesso em: 15 de julho. 2014.

MOTTA, Sérgio Barreto. **Governo defende centralização portuária.** Disponível em: <<http://www.monitormercantil.com.br/index.php?pagina=Noticias&Noticia=142740>> Acesso em: 28 de junho. 2014.

PITA, Antônio. **Lei dos Portos faz 1 ano sob duras críticas.** Disponível em: <[m.estadao.com.br/noticias/economia,lei-dos-portos-faz-1-ano-sob-duras-criticas-,1506485,0.htm](http://m.estadao.com.br/noticias/economia,lei-dos-portos-faz-1-ano-sob-duras-criticas-,1506485,0.htm)> Acesso em: 03 julho. 2014.

PRISCILA. **Lei dos Portos: um ano depois.** Disponível em: <<http://www.fiorde.com.br/wordpress/blog/lei-dos-portos-um-ano-depois-2/>> Acesso em: 04 de julho. 2014.

PORTOGENTE. **A nova Lei dos Portos, os gargalos logísticos e o agronegócio brasileiro.** Disponível em: <<http://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/a-nova-lei-dos-portos-os-gargalos-logisticos-e-o-agronegocio-brasileiro-80121>> Acesso em: 16 de junho. 2014.

PORTOS E NAVIOS. **Concessão dos portos ainda esbarra em questões legais.** Disponível em: <<http://www.portosenavios.com.br/portos-e-logistica/25268-concessao-dos-portos-ainda-esbarra-em-questoes-legais>>. Acesso em: 25 de julho. 2014.

SOARES, Pedro. **Nova Lei dos Portos faz empresas acelerarem interesse por terminais.** Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/04/1436123-nova-lei-dos-portos-faz-empresas-acelerarem-interesse-por-terminais.shtml>>. Acesso em: 27 de julho. 2014.

VERÍSSIMO, Renata. **Investimentos em portos somará R\$ 54,2 bilhões até 2017.** Disponível em: <[m.estadao.com.br/noticias/economia,investimento-em-portos-somara-r-542-beilhoes-ate-2017,137198e,0.htm](http://m.estadao.com.br/noticias/economia,investimento-em-portos-somara-r-542-beilhoes-ate-2017,137198e,0.htm)> Acesso em: 20 abril. 2014.