

Propostas Legislativas

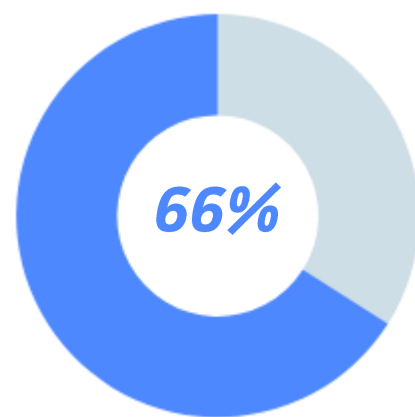
CEPORTOS



Terminais Autorizados



IIIMPORTÂNCIA DOS TERMINAIS AUTORIZADOS



**da Movimentação
Portuária**



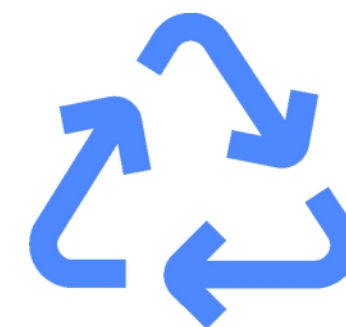
**R\$ 92,4 Bilhões
de Carteira de
Investimentos**



**47 mil
Empregos diretos
e indiretos**



**273 Terminais
218 já operacionais**



**86% Minérios
83% Combustíveis
59% Pastas de Madeira
66% Ferro e Aço
45% Soja**

Lei nº 10.233/2001

Diante das especificidades encontradas no setor portuário, os principais eixos abordados pelas sugestões elaboradas para Lei nº 10.233/2001, todos contendo o mesmo grau de relevância, são:

- Separação dos princípios aplicáveis ao **transporte terrestre** e daqueles aplicáveis à **infraestrutura portuária**;

É necessário rever os princípios previstos, uma vez que no âmbito do setor portuário o estímulo à concorrência e à liberdade de preços é fundamental, divergindo do transporte terrestre, enquadrado como serviço público. Além disso, as modificações visam segregar a aplicação regulatória da Antaq no âmbito das concessões, arrendamentos e autorizações, haja vista a natureza diversa desses contratos

- **Regulação subsidiária e excepcional** sobre o exercício da atividade portuária;

A atividade portuária é considerada atividade econômica, sendo necessária a observância do exercício da liberdade de preços, além do estímulo da concorrência entre instalações portuárias. Assim sugere-se alterações que esclarecem o **princípio de não interferência regulatória na estrutura e no processo de formação dos preços**, bem como em questões comercialmente sensíveis, mantida a obrigação quanto à publicidade dos preços praticados. Ainda, em nome do regime de livre concorrência e de liberdade de preços normatizado pela Lei nº 14.047/2020, sugere-se afastar a **competência da Antaq para promover estudos aplicados às definições de preços**, mantida a promoção de estudos de demanda para subsídio à atividade de planejamento do MPor, uma vez que os preços devem ser estabelecidos em regime de livre mercado

- Separação dos princípios aplicáveis ao **transporte terrestre** e daqueles aplicáveis à **infraestrutura portuária**;

É necessário rever os princípios previstos, uma vez que no âmbito do setor portuário o estímulo à concorrência e à liberdade de preços é fundamental, divergindo do transporte terrestre, enquadrado como serviço público. Além disso, as modificações visam segregar a aplicação regulatória da Antaq no âmbito das concessões, arrendamentos e autorizações, haja vista a natureza diversa desses contratos

- **Afastar a ausência de direito adquirido aos contratos de autorização portuária;**

- **Competência exclusiva da Antaq** para normas relativas à exploração da infraestrutura portuária;

Sugere-se estabelecer a competência exclusiva da Antaq para elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração da infraestrutura portuária, a fim de mitigar os efeitos da sobreposição de competências atualmente identificados.

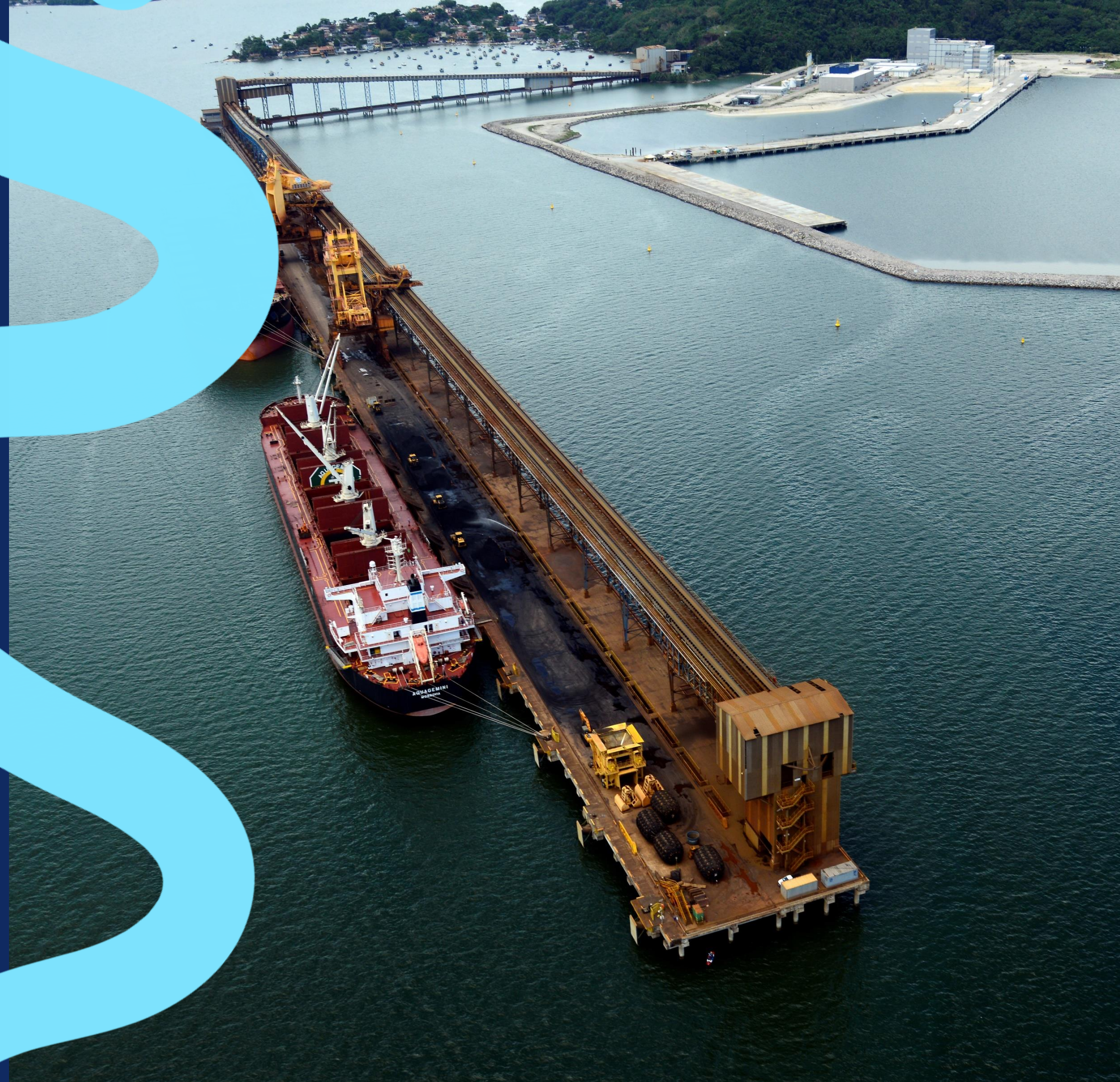
- Celebração dos contratos de concessão, arrendamento e autorização deve configurar **declaração de utilidade pública**, para casos de: i) **desapropriação; e ii) supressão de vegetação;**

A referida sugestão visa facilitar o procedimento de implantação das instalações portuárias que, atualmente, estão submetidas à diversas esferas reguladoras, diminuindo consideravelmente a celeridade dos procedimentos.

- **Controle do TCU e CGU aos atos concretos das Agências** deve se ater à conformidade e à legalidade;

Sugere-se a explícita delimitação do controle do TCU e da CGU em atos concretos das Agências, de modo que os órgãos se atenham à conformidade e à legalidade, não sendo cabível controle que implique reanálise de motivação ou de mérito regulatório. Isso porque o poder normativo das Agências não deve estar sujeito ao controle abstrato de legalidade por parte de Tribunais de Contas, salvo em hipóteses excepcionais previstas em lei.

Licenciamento Ambiental



- **O Projeto de Lei nº 2.159, de 2021 (PL 3.729/2004, de origem da Câmara dos Deputados).**

Aspectos Positivos do PL: O projeto avança ao estabelecer conceitos e modalidades para o licenciamento ambiental, além de criar um sistema de informações integrado, o que facilita o processo.

Sugestões de Emendas e Justificativas:

- **Artigo 5º, §6º e §7º: Inclusão de parágrafos que flexibilizam a pré-operação de empreendimentos por um prazo mínimo de 6 meses, possibilitando ajustes antes da concessão da Licença de Operação (LO).**

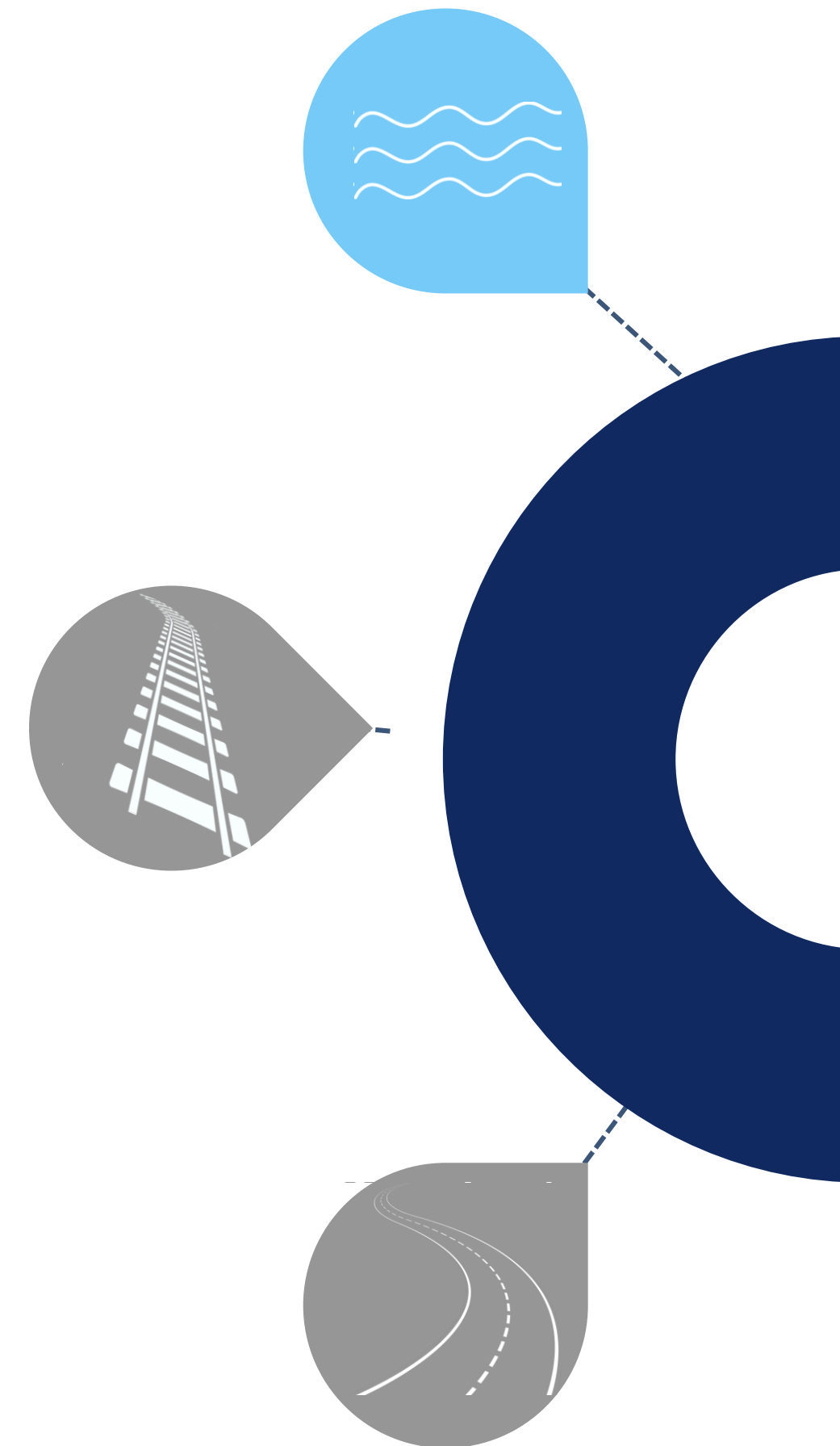
Essa inclusão visa alinhar o projeto com a legislação estadual, como o Decreto nº 46.890/2019 (RJ), que já prevê a pré-operação, permitindo coleta de dados para análise do impacto ambiental. É uma medida que uniformiza o entendimento sobre licenciamento em âmbito nacional e simplifica o processo para empreendimentos de impacto econômico.

- **Artigo 13, §6º: Retirada do prazo de 30 dias para a revisão de condicionantes ambientais, permitindo que a revisão ocorra a qualquer tempo.**

A alteração traz maior flexibilidade ao processo de licenciamento, possibilitando revisões contínuas com base em fatores externos sem prejuízo ao meio ambiente, assegurando que os pedidos de revisão passem sempre pela análise da autoridade licenciadora.

- **Artigo 14: Inclusão de desconto de 25% no valor da análise do EIA/RIMA ou 15% no valor da Licença Ambiental Única (LAU) para empreendedores que adotem tecnologias ou programas de gestão ambiental que superem os padrões estabelecidos.**

A proposta visa incentivar empreendedores a adotarem práticas ambientais superiores, desburocratizando processos e estimulando investimentos. Essa sugestão é baseada em legislações estaduais como a Resolução CONEMA nº 91 (RJ), que já prevê esse tipo de dedução.



Patrimonial SPU

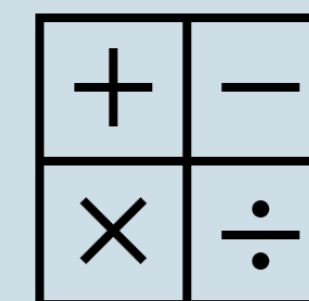


A utilização de espaços físicos em águas públicas é indispensável para qualquer empreendimento portuário.

Nesse contexto, a contribuição da ATP visa evidenciar o interesse público pelo aproveitamento econômico das infraestruturas portuárias do Brasil, a fim de que os processos burocráticos de cessão das águas públicas necessárias ao desenvolvimento das instalações portuárias autorizadas **possam ocorrer de forma célere e não onerosa**, de maneira a aumentar a segurança jurídica e a incentivar investimentos privados no mercado de infraestrutura portuária.

Subsidiariamente, **no âmbito do Navegue Simples**, a ATP propôs alteração da Portaria 7.145 e IN 05/2018: **Definição de prazos para a atuação do SPU e Nova metodologia de cálculo da cessão de uso onerosa**

- **Definição de prazos para a atuação do SPU:** Há um vácuo na Portaria 7.145/2018 no que tange aos prazos de atuação e respostas do SPU. Um exemplo é a Declaração de Disponibilidade de Áreas da União, não há prazo de resposta pelo SPU, apenas um prazo estimado de 90 dias (no site) para uma declaração de disponibilidade.
- **Alteração da metodologia de definição dos valores do preço público anual de cessão:** Portaria 7.145. Art. 55, PU - Parágrafo único. O valor do preço público a ser pago pelo cessionário é calculado na forma da Instrução Normativa de Avaliação de Imóveis da Secretaria do Patrimônio da União, vigente à época da cessão.



- Segundo a IN 05/2018:

$$\underline{Vcuo} = \underline{Vefap} \times A \times 0,02$$

I - Vcuo = Valor do preço público anual da cessão de uso onerosa em reais;

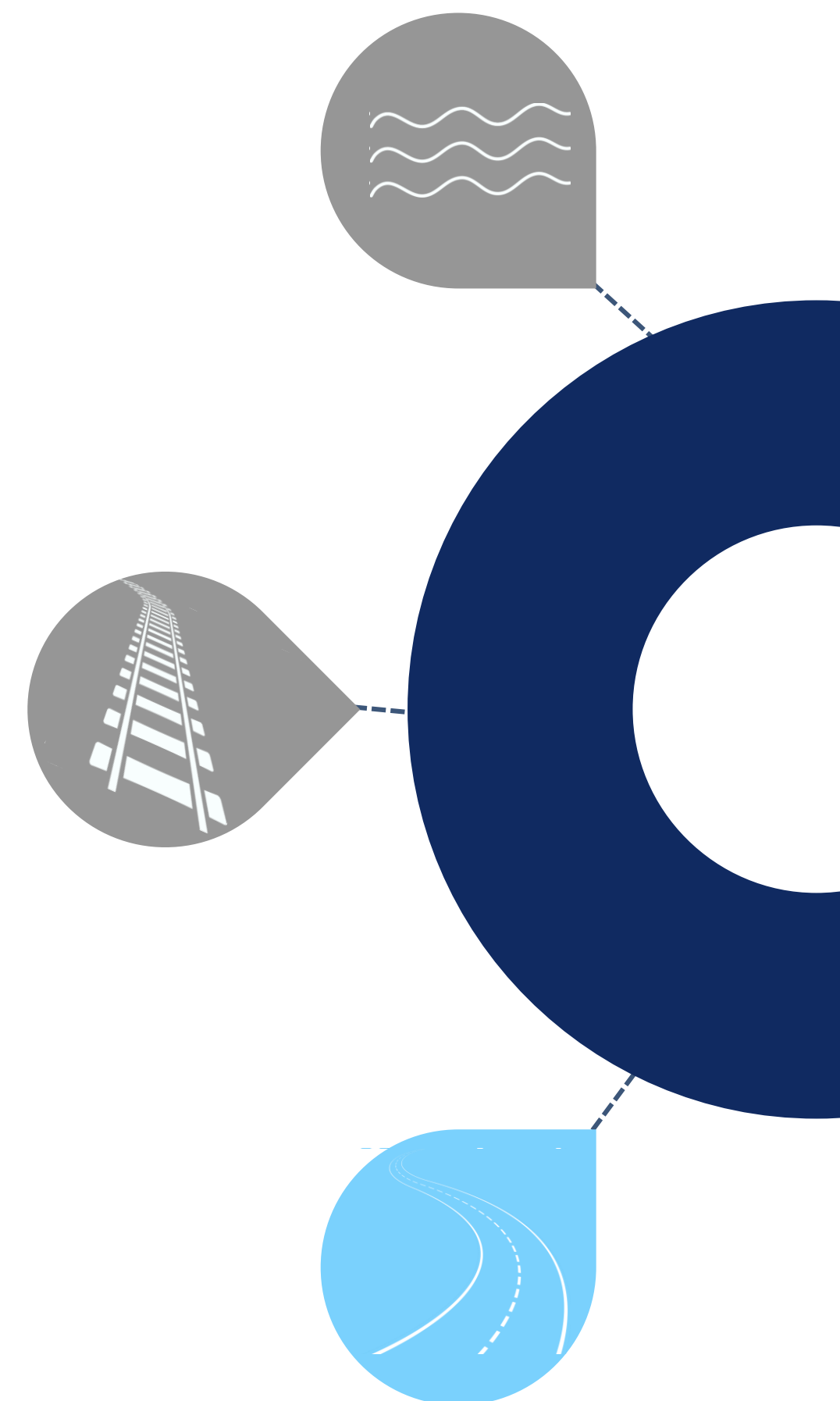
II - Vefap = **Valor do espaço físico em águas públicas** em reais por metro quadrado; (Planta de Valores ou média de valores dos trechos de logradouro do município)

III - A = Área de utilização **privativa** do espaço físico em águas públicas federais e de terrenos da União, se for o caso, em metros quadrados

- Problemas da metodologia:

- O VEFAP em geral é calculado pelo valor do m2 previsto na Planta de Valores OU pela média dos valores dos trechos de logradouro do Município – Demora para a definição do valor
- Conceito de “área de utilização **privativa**” - Casos onde a utilização não é privativa e é cobrado
- Limbo metodológico: A portaria 5.629/2022 revoga o Art.33 da IN 05, mas não reformula a metodologia aplicável aos terminais portuários

Solução: Nova metodologia com tabelas de valores com m2 por estado.



Lei nº 12.815/2013

Para os terminais autorizados, destacam-se:

- **Exclusão da obrigatoriedade de se realizar anúncios públicos** que precedem a emissão das autorizações às instalações portuária;

No caso dos terminais privados, a obrigação não deve ser de fazer um procedimento público semelhante a uma licitação, mas apenas dar publicidade ao projeto de empreendimento e, quando muito, avaliar qualquer tipo de impedimento operacional. Frisa-se que a sugestão da COALIZÃO EMPRESARIAL PORTUÁRIA mantém a Chamada Pública, que poderá ser aberta pela Antaq para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária.

- **Aumento do prazo** de vigência da autorização portuária de **25 para 35 anos**;
- **Necessidade de realização de consultas e audiências públicas** para alteração da área dos portos organizados e para **revisão da poligonal**;

A delimitação da área deverá resguardar os direitos de áreas privadas e instalações portuárias adjacentes às áreas impactadas.

 atp@portosprivados.org.br

 portosprivados.org.br

 [portosprivados](https://www.instagram.com/portosprivados)

 [ATPportosprivados](https://www.linkedin.com/company/ATPportosprivados)