



# Sumário Executivo

Manual do Investidor  
do Setor Portuário

JUNHO  
2019



PORTOS  
DO BRASIL  
MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



ELABORAÇÃO DE ESTUDOS AFETOS AO PLANEJAMENTO E À GESTÃO DE OUTORGAS  
PORTUÁRIAS E À SUSTENTABILIDADE DOS SISTEMAS DE INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA  
PORTUÁRIA

## **MANUAL DO INVESTIDOR DO SETOR PORTUÁRIO**

### **- Sumário Executivo -**

OBJETO 1 – ESTUDOS AFETOS AO PLANEJAMENTO E A GESTÃO DE OUTORGAS  
PORTUÁRIAS

FASE 1 – ATUALIZAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DO PLANO GERAL DE OUTORGAS – PGO



# SUMÁRIO

<b>1. Contextualização do Setor Portuário .....</b>	<b>5</b>
1.1. Investindo no setor portuário brasileiro .....	5
1.2. Principais órgãos e entidades intervenientes no setor portuário.....	7
1.3. O sistema portuário nacional .....	7
1.4. O planejamento setorial.....	8
<b>2. Oportunidades de Investimentos em Outorgas Portuárias .....</b>	<b>10</b>
2.1. Tipos e modalidades de outorgas portuárias.....	10
<b>2.1.1. Porto organizado .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1.2. Instalações portuárias localizadas dentro do porto organizado.....</b>	<b>11</b>
2.1.2.1. Áreas afetas às operações portuárias.....	11
2.1.2.2. Áreas não afetas às operações portuárias.....	11
<b>2.1.3. Instalações portuárias localizadas fora do porto organizado .....</b>	<b>11</b>
2.2. Programa de Parcerias de Investimentos.....	12
2.3. Potencial de investimento identificado pelo <i>deficit</i> de capacidade extraído do PNLN.....	12
<b>3. Requisitos e Procedimentos para Novos Negócios e Renovações Contratuais....</b>	<b>13</b>
3.1. Concessão de porto organizado e arrendamento de áreas e infraestruturas públicas.....	13
3.2. Autorização de instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado .....	13
3.3. Prorrogação antecipada de contrato de arrendamento portuário.....	14
3.4. Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento.....	14
3.5. Instrumentos para viabilização dos pleitos em outorgas portuárias.....	15
<b>4. Linhas de financiamento e incentivos fiscais .....</b>	<b>16</b>
<b>Referências .....</b>	<b>17</b>
<b>Lista de abreviaturas e siglas .....</b>	<b>19</b>
<b>Lista de figuras .....</b>	<b>20</b>



# 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO

O Manual do Investidor do Setor Portuário tem por objetivo apresentar, aos potenciais investidores, nacionais e internacionais, as principais alternativas de investimento no setor portuário brasileiro. Aborda características inerentes ao setor, oportunidades de investimentos com base nos programas e nas diretrizes governamentais, bem como nos instrumentos de planejamento setorial; as definições e as características das modalidades de outorgas para investimentos em portos organizados, áreas e infraestruturas públicas e instalações portuárias localizadas fora do porto organizado; a descrição dos fluxos processuais e procedimentais para novos pleitos e renovações contratuais de arrendamentos vigentes; os instrumentos para viabilização de pleitos em concessão e arrendamento; e, por fim, as linhas de financiamento e os incentivos fiscais disponíveis.

## 1.1. Investindo no setor portuário brasileiro

O transporte aquaviário é o modal de transportes de maior relevância para a movimentação de mercadorias que compõem a pauta do comércio exterior brasileiro. Dentre esses setores, destacam-se o agronegócio; a mineração; e os setores automotivo, de petróleo e gás, de bens semimanufaturados e manufaturados.

No setor portuário, ações em infraestrutura vêm impulsionando o seu desenvolvimento, reduzindo gargalos logísticos e promovendo novas integrações regionais, proporcionando mais acesso de pessoas e de produtos aos grandes centros e ao mercado externo. Os investimentos são realizados em parceria com o setor privado, sendo que o governo se responsabiliza pelos investimentos em infraestruturas portuárias públicas e o setor privado pelo desenvolvimento e pela manutenção dos terminais portuários. Conforme apresentado na figura a seguir, o Brasil possui fatores que favorecem a busca por investimentos.



Figura 1 – Por que investir no Brasil

Fontes: IBGE (2018); Food and Agriculture Organization (FAO) (2019); Banco mundial (2018); UNCTAD (2018); WebPortos (2019); Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

Desde 2002, o país tem concentrado-se em um novo ciclo de crescimento sustentável, baseado em um amplo processo de ajustes e na adoção de medidas destinadas à melhoria da competitividade e da produtividade. Além disso, ocupa a posição de forte ator global, sendo a nona economia do mundo atualmente. O país também tem uma localização privilegiada na parte centro-leste da América do Sul, fazendo fronteira com quase todos os demais países. Isso permite às empresas acesso fácil aos mercados latino-americano e africano.



## 1.2. Principais órgãos e entidades intervenientes no setor portuário

Com a edição da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, couberam ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) as competências inerentes à formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres e a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e das instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres.

Além do MInfra, outros órgãos e entidades são intervenientes do setor portuário, sendo eles: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Caixa Econômica Federal (CEF).

## 1.3. O sistema portuário nacional

A exploração direta e indireta dos portos organizados, bem como das instalações portuárias, localizadas dentro e fora do porto, é realizada conforme legislação de regência do setor portuário, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida como nova Lei dos Portos. Nesse sentido, a exploração dos portos e dos serviços portuários caracteriza o sistema portuário nacional segundo o modelo internacionalmente conhecido como *landlord port*.

A figura a seguir apresenta a distribuição, no território brasileiro, dos portos organizados e das instalações portuárias autorizadas, classificados em *clusters* portuários de acordo com o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) de 2018.

## Portos Organizados e Instalações Autorizadas

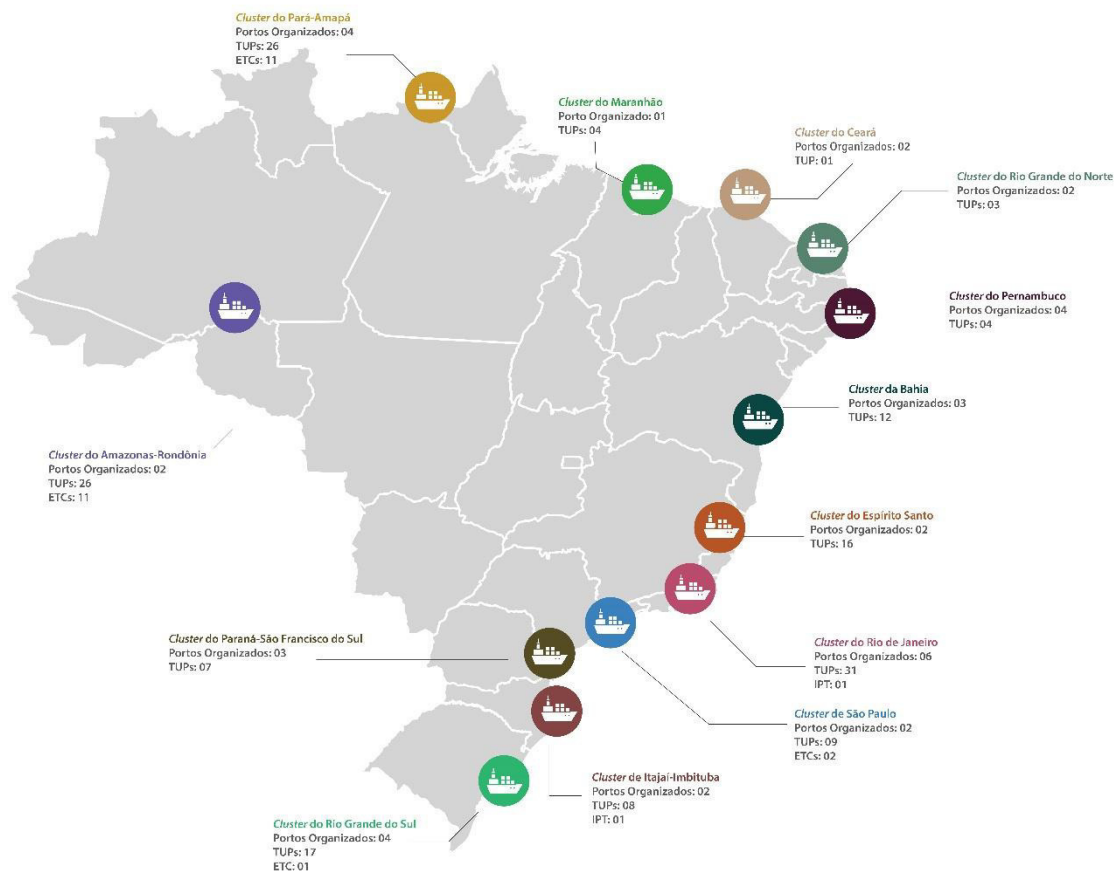


Figura 2 – Distribuição dos portos organizados e das instalações autorizadas no território brasileiro  
 Fonte: Ministério da Infraestrutura; LabTrans/UFSC (PNLP, 2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

O sistema portuário nacional é composto por 37 portos organizados, cuja administração é exercida diretamente pela União, por meio das Companhias Docas; ou por estados e municípios, por meio de Convênios de Delegação. Também é composto por mais de 190 instalações portuárias autorizadas, as quais são administradas pelos próprios autorizatários.

### 1.4. O planejamento setorial

A partir do novo marco regulatório do setor (Lei nº 12.815/2013), conferiu-se lugar de destaque à atividade de planejamento. Em consequência, a extinta Secretaria de Portos editou a Portaria SEP/PR nº 03, de 7 de janeiro de 2014, que institucionalizou, além do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), outros instrumentos, os quais passaram a formar a matriz do planejamento do setor portuário nacional, a saber: o Plano Mestre, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PGO). As definições e os principais objetivos dos instrumentos de planejamento do setor portuário são descritos na figura a seguir.



Figura 3 – Definições e principais objetivos dos instrumentos de planejamento do setor portuário  
 Fonte: Brasil (2014). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

O planejamento setorial sistemático como auxílio à tomada de decisão, por sua vez, é embasado em pesquisa e análise da situação corrente de cada complexo portuário, na previsão de cenários de demanda futura e no estabelecimento de diretrizes. Essa ferramenta tem mostrado-se importante para o Estado na implementação de ações e políticas públicas.

## 2. OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS EM OUTORGAS PORTUÁRIAS

A via marítima representa atualmente 46% do comércio exterior brasileiro em valor FOB (*free on board*), em um total aproximado de 111 bilhões de dólares, movimentados no ano de 2018 (COMEX STAT, 2019). Nos últimos anos, o setor portuário cresceu em média 3% ao ano, acima do crescimento médio do PIB brasileiro, dado esse referente ao período compreendido entre 2010 e 2016, conforme consta no documento denominado “Anuário Estatístico” (ANTAQ, 2016). Para os próximos anos, a expectativa do mercado é de retomada do crescimento econômico, o que, conseqüentemente, refletirá em maior demanda por serviços portuários.

### 2.1. Tipos e modalidades de outorgas portuárias

A legislação brasileira prevê a possibilidade de investimentos em portos organizados e instalações portuárias localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, conforme as modalidades descritas na figura a seguir.

Tipos de outorga			
Instalações de caráter público x Instalações de caráter privado			
Tipo	Modalidade		
Administração e Exploração do Porto Organizado	Concessão		Delegação
Áreas afetas às operações portuárias	Arrendamento	Contrato de transição	Contrato de passagem
Áreas não afetas às operações portuárias	Autorização de uso	Cessão de uso não onerosa	Cessão de uso onerosa
Terminal de Uso Privado (TUP)	Autorização		
Estação de Transbordo de Carga (ETC)	Autorização		
Instalação Portuária de Turismo (IPTur)	Autorização		
Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) <sup>1</sup>	Autorização		

Instalações de caráter público, dentro do porto organizado

Instalações de caráter privado, fora do porto organizado<sup>2</sup>

<sup>1</sup> A atividade relacionada à atualização e aperfeiçoamento do PGO prevista no TED nº 02/2018, objetiva a atualização e sistematização do Guia de Procedimentos Internos de Outorgas Portuárias publicado pela então SNP/MTPA em julho de 2017, motivo pelo qual as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 não foram abordadas no presente estudo, uma vez que nos termos do Primeiro Termo Aditivo ao TED nº 1/2015, essas instalações foram excluídas do escopo do PGO disponibilizado em julho de 2017

Figura 4 – Tipos de Outorgas

Fonte: Brasil (Lei nº 12.815, 2013; Decreto nº 8.033, 2013) e ANTAQ (Resolução Normativa nº 7, 2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

Nos tópicos a seguir, são apresentados os conceitos legais inerentes aos tipos e às modalidades de outorgas citados anteriormente.

### **2.1.1. Porto organizado**

Nos termos da nova Lei dos Portos, o porto organizado é um “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” (BRASIL, 2013b). Ainda de acordo com a Lei nº 12.815/2013, a exploração indireta do porto organizado ocorrerá mediante concessão, que consiste na cessão onerosa do porto organizado com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado, sempre precedida de procedimento licitatório.

### **2.1.2. Instalações portuárias localizadas dentro do porto organizado**

A legislação portuária confere duas formas de exploração de instalações portuárias dentro do porto organizado: de um lado, o arrendamento de áreas e infraestruturas públicas afetas à operação portuária; de outro, a exploração de áreas não afetas às operações portuárias.

#### **2.1.2.1. Áreas afetas às operações portuárias**

São consideradas afetas às operações portuárias as áreas e instalações portuárias localizadas dentro do porto organizado destinadas à movimentação e à armazenagem de mercadorias e ao embarque e ao desembarque de passageiros, sendo que tais mercadorias e passageiros devem estar destinados a ou serem provenientes de transporte aquaviário. Áreas e infraestruturas públicas afetas à operação portuária serão exploradas, em regra, por arrendamento, havendo, ainda, no contexto da exploração de áreas e instalações portuárias afetas às operações portuárias sob gestão da administração do porto, a possibilidade de celebração contrato de passagem, conforme a Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016.

#### **2.1.2.2. Áreas não afetas às operações portuárias**

Considera-se não afeta às operações portuárias a área localizada dentro da poligonal do porto organizado que, de acordo com o PDZ do porto, não seja diretamente destinada ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, as quais deverão estar previstas no PDZ do porto. A exploração indireta de áreas não afetas às operações portuárias será realizada por meio de autorização de uso ou cessão de uso onerosa (BRASIL, 2013a).

### **2.1.3. Instalações portuárias localizadas fora do porto organizado**

Nos termos da nova Lei dos Portos, a exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora do porto organizado ocorrerá mediante autorização, a qual consiste na “outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão” (BRASIL, 2013b), compreendendo as modalidades de

Terminal de Uso Privado (TUP); Estação de Transbordo de Carga (ETC); Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4)<sup>1</sup>; e Instalação Portuária de Turismo (IPTur).

## 2.2. Programa de Parcerias de Investimentos

O governo brasileiro implementou recentemente um conjunto de incentivos para a atração de investimentos em infraestrutura por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O referido programa foi instituído por meio da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, com o objetivo de reformular o modelo de concessões no Brasil, além de fortalecer a segurança jurídica e a estabilidade regulatória e modernizar a governança, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos.

A ideia é ter um novo fluxo de decisões para a priorização e o acompanhamento dos projetos que serão executados por meio de concessões, arrendamentos, Parcerias Público-Privadas (PPP) e privatizações, além de garantir um ambiente propício à expansão da infraestrutura, do desenvolvimento econômico e das oportunidades de investimento e emprego no país.

No setor portuário, o projeto possibilitará oportunidades de negócios e ajudará o Brasil a retomar o crescimento do PIB. Além de aumentar a movimentação com ganhos de escala e melhorias operacionais, a meta do governo é reduzir custos e aumentar a eficiência dos portos, reduzindo, assim, o chamado “Custo Brasil”. Outros benefícios são o aumento da concorrência, a modernização e a reestruturação logística dos portos e a possibilidade de planejamento das atividades portuárias de longo prazo.

## 2.3. Potencial de investimento identificado pelo *deficit* de capacidade extraído do PNL

Como instrumentos de planejamento do setor portuário, o Ministério da Infraestrutura mantém atualizados o PNL e os Planos Mestres dos Complexos Portuários, nos quais são avaliadas as expectativas futuras quanto à demanda e à capacidade portuária. Assim, é possível identificar gargalos, possíveis *deficit* de capacidade de movimentação e, como consequência, a necessidade de melhorias e investimentos a curto, médio e longo prazos nas instalações, na armazenagem e nos acessos.

Nesse sentido, apresentam-se, no Manual do Investidor, mapas com os dados de projeção de demanda, capacidade e *deficit* de capacidade extraídos do PNL, expostos por *clusters* portuários e por natureza de carga. Os mapas detalhados visam a retratar o potencial de possíveis investimentos no setor face aos *deficit* de capacidade demonstrados.

---

<sup>1</sup> A atividade relacionada à atualização e aperfeiçoamento do PGO prevista no TED nº 02/2018, objetiva a atualização e sistematização do Guia de Procedimentos Internos de Outorgas Portuárias publicado pela então SNP/MTPA em julho de 2017, motivo pelo qual as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4, não foram abordadas no presente estudo, uma vez que nos termos do Primeiro Termo Aditivo ao TED nº 1/2015, estas instalações foram excluídas do escopo do PGO, disponibilizado em julho de 2017.

## 3. REQUISITOS E PROCEDIMENTOS PARA NOVOS NEGÓCIOS E RENOVAÇÕES CONTRATUAIS

Para que novos negócios e renovações contratuais sejam realizados, é necessário conhecer os requisitos e os procedimentos a serem realizados, os quais são discriminados nas seções a seguir.

### 3.1. Concessão de porto organizado e arrendamento de áreas e infraestruturas públicas

A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Os procedimentos para investimentos em concessão de porto organizado ou arrendamento de área e infraestrutura pública constam na figura a seguir.



Figura 5 – Rito para novos arrendamentos

Fonte: Brasil (Lei nº 12.815, 2013; Decreto nº 8.033, 2013) e ANTAQ (Resolução nº 3.220, 2014; Resolução Normativa nº 7, 2016; Resolução nº 5.464, 2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

### 3.2. Autorização de instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado

A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora do porto organizado ocorrerá mediante autorização. O fluxograma indicando os procedimentos para investimentos em autorização de instalação portuária pode ser conferido na figura a seguir.





Figura 6 – Rito para novas autorizações

Fonte: Brasil (Lei nº 12.815, 2013; Decreto nº 8.033, 2013) e ANTAQ (Resolução Normativa nº 20, 2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

### 3.3. Prorrogação antecipada de contrato de arrendamento portuário

A Prorrogação Antecipada de Contrato de Arrendamento Portuário consiste na possibilidade, a critério do poder concedente, de antecipar a prorrogação de contrato de arrendamento firmado sob a vigência da Lei nº 8.630/1993 e que tenha previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, mediante a execução de investimentos imediatos pela arrendatária.

São requisitos para fins da prorrogação antecipada: que os contratos de arrendamento tenham sido firmados sob a vigência da Lei nº 8.630/93; que possuam a previsão expressa de prorrogação ainda não realizada; que o arrendatário atenda aos requisitos necessários à prorrogação ordinária previstos no § 3º do Decreto nº 8.033/2013; e que o arrendatário aceite a obrigação de realizar investimentos novos e imediatos, não amortizáveis, durante a vigência original do contrato.

### 3.4. Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento

O poder concedente poderá promover a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contrato de arrendamento de instalação portuária na ocorrência dos seguintes fatos geradores de desequilíbrio: impactos na equação econômico-financeira advindos da alteração na matriz de riscos contratual; materialização de riscos expressamente assumidos pelo poder concedente; descumprimento de obrigações contratuais pela arrendatária com impactos para a equação econômico-financeira contratual; determinação ou autorização de investimentos ou de prestação de serviços de interesse público não previstos originalmente em contrato, inclusive fora da área arrendada; impactos na equação econômico-financeira advindos de prorrogação contratual; impactos na equação econômico-financeira advindos de unificação



contratual; e impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato (SEP/PR, 2015).

O fluxograma para os procedimentos de prorrogação antecipada de contrato e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento consta na figura a seguir.



Figura 7 – Rito para ampliação de prazos contratuais

Fonte: SEP/PR (Portaria nº 349, 2014; Portaria nº 499, 2015) e ANTAQ (Resolução nº 3.220, 2014; Resolução nº 5.464, 2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2019).

### 3.5. Instrumentos para viabilização dos pleitos em outorgas portuárias

De acordo com as legislações correlatas ao setor portuário, alguns instrumentos viabilizarão os processos de outorgas portuárias. A concessão do porto organizado e o arrendamento de áreas e infraestruturas públicas, as prorrogações ordinárias e antecipadas, a realização de investimentos não previstos em contrato originalmente, a unificação contratual e a modificação da área arrendada, entre outros fatos geradores de desequilíbrio contratual, deverão ser precedidos de EVTEA, de Plano de Investimentos, quando couber, e, quando se tratar da realização de investimentos imediatos e urgentes, de Termo de Risco de Investimentos (TRI).

## 4. LINHAS DE FINANCIAMENTO E INCENTIVOS FISCAIS

Para estimular e atrair investimentos, o Governo Federal criou incentivos fiscais para o setor portuário, entre eles a desoneração da filia de pagamento; debêntures de infraestrutura; Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO); depreciação acelerada incentivada e desconto da contribuição para o PIS/Pasep e Cofins; e Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).

Quanto às linhas de financiamento, o governo fornece condições de apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a leilões públicos e concessões de infraestrutura; financiamento para expansão e modernização da infraestrutura lógica por meio do BNDES Finem; e financiamento a projetos por meio do BNDES Project Finance.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Anuário Estatístico Aquaviário – 2016**. 2016a. Disponível em:

<http://web.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Resolução Normativa nº 7- ANTAQ, de 30 de maio de 2016. Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do porto, no âmbito dos portos organizados. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, maio. 2016b. Disponível em: [http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/resolucao/Resolucao\\_Normativa\\_007\\_2016.pdf](http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/resolucao/Resolucao_Normativa_007_2016.pdf). Acesso em: 22 abr. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Resolução Normativa nº 20- ANTAQ, de 15 de maio de 2018. Aprova a Norma que dispõe sobre a autorização para a construção e exploração de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, maio 2018. Disponível em: [http://www.lex.com.br/legis\\_27647139\\_RESOLUCAO\\_NORMATIVA\\_N\\_20\\_DE\\_15\\_DE\\_MAIO\\_DE\\_2018.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27647139_RESOLUCAO_NORMATIVA_N_20_DE_15_DE_MAIO_DE_2018.aspx). Acesso em: 17 abr. 2019.

BRASIL. Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, jun. 2013a. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm). Acesso em: 17 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, jun. 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). Acesso em: 17 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016. Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, set. 2016a. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Lei/L13334.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13334.htm). Acesso em: 22 abr. 2019. COMEX STAT. 2019. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br>. Acesso em: 22 abr. 2019.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA; LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (LabTrans/UFSC). **Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP 2018: Projeção de Demanda e Carregamento da Malha (Ano Base 2017)**. Brasília: SNPTA, 2018.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (SEP/PR). Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015. Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, nov. 2015. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/upfiles/legislacao/portaria-sep-499-de-2015.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2019.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	National Agency of Waterway Transports
BNDES	Brazilian Development Bank
CEF	Caixa Econômica Federal
EPL	Planning and Logistics Company Inc.
ETC	Cargo Trainshipment Station
EVTEA	Technical, Economical and Environmental Feasibility Study
FOB	<i>Free on board</i>
IBGE	Brazilian Institute of Geography and Statistics
IP4	Small Public Port Installation
IPTur	Tourism Port Installation
MInfra	Ministry of Infrastructure
MTPA	Ministry of Transportation, Ports and Civil Aviation
PIB	Gross Domestic Product
PDZ	Port Development and Zoning Plan
PGO	General National Leasing Plan
PNLP	National Ports and Logistics Master Plan
PPI	Investment Partnerships Program
PPP	Public-Private Partnership
SEP	Special Secretariat of Ports
SEP/PR	Secretariat of Ports of the Presidency of the Republic
SNPTA	Secretariat of National Ports and Waterway Transports
TRI	Investors Risk Statement
TUP	Private Use Terminals

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Por que investir no Brasil.....	6
Figura 2 – Distribuição dos portos organizados e das instalações autorizadas no território brasileiro.....	8
Figura 3 – Definições e principais objetivos dos instrumentos de planejamento do setor portuário .....	9
Figura 4 – Tipos de Outorgas.....	10
Figura 5 – Rito para novos arrendamentos.....	13
Figura 6 – Rito para novas autorizações .....	14
Figura 7 – Rito para ampliação de prazos contratuais .....	15

## **APÊNDICE 5 – PORT SECTOR INVESTOR’S MANUAL 2018**

