

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH)

**DIAGNÓSTICO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS
DE USO PRIVADO**

AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2021/2024

Brasília/DF

2025

Sumário

1 APRESENTAÇÃO.....	7
2 INTRODUÇÃO	8
3 LEGISLAÇÃO	11
4 METODOLOGIA	14
4.1 COLETA DE DADOS	14
4.2 ANÁLISE DOS DADOS	17
4.2.1 Análise Exploratória de Dados	17
4.2.2 Limpeza e Preparação de Dados:.....	17
4.2.3 Técnicas de Análise de Dados:.....	18
5 RESULTADOS.....	18
5.1 UNIVERSO DO ESTUDO	18
5.2 AMOSTRAS.....	19
5.2.1 TUPs 2013/2019 com outorgas pré-2013 e pós-2013	19
5.2.1.1 Situação operacional	20
5.2.2 TUPs 2013/2019 não operacionais com outorgas pós-2013	21
5.2.2.1 Perfis de cargas	21
5.2.2.2 Investimentos e áreas previstos.....	23
5.2.2.3 Descumprimento do prazo legal - motivos e situação dos pedidos de prorrogação	26
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
ANEXO I TUPS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS.....	39
ANEXO II RELAÇÃO DOS TUPS NÃO OPERACIONAIS	41
ANEXO III RELAÇÃO DOS TUPS COM OUTORGAS PÓS-2013.....	42
ANEXO IV MOTIVOS DO NÃO ENVIO DOS DADOS DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	45
ANEXO V PERFIS DE CARGAS, INVESTIMENTO E ÁREA PREVISTOS PARA OS TUPS NÃO OPERACIONAIS	53
ANEXO VI PERFIS DE CARGAS, INVESTIMENTO E ÁREA PREVISTOS PARA OS TUPS COM OUTORGAS PÓS-2013	57

ANEXO VII DESCUMPRIMENTO DO PRAZO LEGAL - MOTIVOS E SITUAÇÃO DOS PEDIDOS DE PRORROGAÇÃO DOS TUPS COM OUTORGAS PRÉ-2013	61
REFERÊNCIAS	67

NÃO DIAGRAMADO

Lista de Figuras

Figura 1 – Painel de Instalações Privadas.....	15
Figura 2 - Cálculo da geração de empregos por investimento - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	26
Figura 3 - Terminal Buritirama – Barcarena.....	33
Figura 4 - Terminais Ponta Negra.....	34
Figura 5 - Terminal de Matérias-Primas.....	35
Figura 6 - Painel Estatístico Aquaviário.....	46
Figura 7 - Cálculo da geração de empregos por investimento - TUPs não operacionais.....	56
Figura 8 - Cálculo da geração de empregos por investimento - TUPs com outorgas pós-2013.....	59
Figura 9 - Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá.....	62
Figura 10 - Terminal Portuário Porto Pontal – TPPP (atualmente Maralto Terminal de Contêineres).64	64
Figura 11 - TUP Mearim.....	65
Figura 12 - Terminal Privativo de Imbituba.....	66

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Quantidade de TUPs com instrumentos de outorgas celebrados/adaptados a partir de 2013 até 2019.....	18
Tabela 2 – Quantidade de TUPs com outorgas pré e pós 2013 no período do estudo.....	20
Tabela 3 – Situação operacional dos TUPs pré e pós 2013 no período do estudo.....	20
Tabela 4 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	22
Tabela 5 - Quantidade de perfis de carga - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	23
Tabela 6 – Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	28
Tabela 7 - Situação acerca da prorrogação do prazo legal.....	31
Tabela 8 - Categorização da situação operacional do TUP por ano.....	39
Tabela 9 - Categorização da situação operacional do TUP por ano.....	39
Tabela 10 - Relação de TUPs não operacionais.....	41
Tabela 11 - Relação de TUPs com outorgas pós-2013.....	42
Tabela 12 - Situação dos TUPs quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.....	48
Tabela 13 - Situação dos TUPs quanto à apresentação das justificativas pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.....	49
Tabela 14 - Situação dos TUPs quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.....	50
Tabela 15 - Situação dos TUPs com outorga pós-2013 quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.....	50
Tabela 16 - Situação dos TUPs pós-2013 quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.....	51
Tabela 17 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais.....	53
Tabela 18 - Quantidade de perfis de carga - TUPs não operacionais.....	54
Tabela 19 - Perfis de cargas - TUPs com outorgas pós-2013.....	57
Tabela 20 - Quantidade de perfis de carga - TUPs com outorgas pós-2013.....	58
Tabela 21 - Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pré-2013.....	61
Tabela 22 - Situação acerca da prorrogação do prazo legal.....	63

Lista de Gráficos

Gráfico 1 – Quantidade de TUPs com instrumentos de outorga celebrados/adaptados no período do estudo.....	19
Gráfico 2 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	22
Gráfico 3 - Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	31
Gráfico 4 - Situação acerca da prorrogação do prazo legal.....	32
Gráfico 5 - Categorização da situação operacional do TUP no período do estudo.....	40
Gráfico 6 - Situação dos TUPs quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.....	48
Gráfico 7 - Situação dos TUPs quanto à apresentação das justificativas pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.....	49
Gráfico 8 - Situação dos TUPs quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.....	50
Gráfico 9 - Situação dos TUPs com outorga pós-2013 quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.....	51
Gráfico 10 - Situação dos TUPs pós-2013 quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.....	52
Gráfico 11 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais.....	54
Gráfico 12 - Perfis de cargas - TUPs com outorgas pós-2013.....	58
Gráfico 13 - Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.....	63

Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado

RESUMO

O presente estudo tem, como propósito central, analisar o panorama da implantação dos Terminais de Uso Privado (TUPs) com outorgas expedidas no período de 2013 a 2019 que não iniciaram suas operações dentro do prazo de cinco anos após a celebração do respectivo instrumento, conforme estabelecido pelo [Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013](#). São apresentados os motivos declarados pelos TUPs para o atraso, bem como a situação dos pedidos de prorrogação do prazo. São também detalhados os perfis de cargas, os investimentos não realizados e suas consequências. Inicialmente, é fornecido um panorama da legislação aplicável à matéria. Em seguida, aborda-se a metodologia empregada neste trabalho, que se fundamenta no método da pesquisa bibliográfica/documental. Posteriormente, são apresentados os resultados do levantamento realizado com os TUPs com outorgas celebradas entre 2013 e 2019. Adiante, são analisados os TUPs operacionais e não operacionais desse universo. Concluindo essa etapa, realiza-se a depuração dessa amostra, separando os terminais com contrato de adaptação à [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), obtendo-se assim o objeto deste estudo: os TUPs não operacionais com outorgas pós-2013. Para esses terminais, são listadas as previsões de perfis de cargas, investimentos e áreas, os motivos pelos quais não entraram em operação no prazo legal e analisada a situação dos pedidos de prorrogação desse prazo. Por fim, destacam-se algumas percepções obtidas ao longo do estudo, como as consequências significativas decorrentes da não realização dos investimentos previstos, a necessidade de monitoramento rigoroso das outorgas para construção e operação de TUPs para evitar atrasos e descumprimento do prazo legal, e a importância de uma ação coordenada para se antecipar aos possíveis entraves, minimizando-os, dada a relevância desses terminais no comércio e desenvolvimento econômico do País.

Palavras-chave: Terminais de Uso Privado. Entrada em Operação. Prazo Legal.

Diagnosis on the Implementation of Private Use Terminals

ABSTRACT

The central purpose of this study is to analyze the implementation landscape of Private Use Terminals (TUPs, portuguese acronym) with authorizations granted between 2013 and 2019 that did not begin operations within five years after the execution of the respective instrument, as established by [Decree No. 8.033, dated June 27, 2013](#). The reasons declared by the TUPs for the delays are presented, as well as the status of the requests for deadline extensions. The study also details the cargo profiles, the investments that were not carried out, and their consequences. Initially, an overview of the legislation applicable to the subject is provided. Next, the methodology employed in this work is addressed, based on bibliographic and documentary research. Subsequently, the results of the survey conducted with TUPs authorized between 2013 and 2019 are presented. Then, both operational and non-operational TUPs within this group are analyzed. At the conclusion of this stage, the sample is refined by separating terminals with adaptation contracts under [Law No. 12.815, dated June 5, 2013](#), thus defining the object of this study: non-operational TUPs with post-2013 authorizations. For these terminals, the projected cargo profiles, investments, and areas are listed, along with the reasons for not commencing operations within the legal timeframe, and the status of the extension requests is analyzed. Finally, the study highlights several insights, such as the significant consequences of not carrying out the planned investments, the need for rigorous monitoring of authorizations for the construction and operation of TUPs to avoid delays and non-compliance with legal deadlines, and the importance of coordinated action to anticipate and minimize potential obstacles, given the relevance of these terminals to the country's trade and economic development.

Keywords: Private Use Terminals. Commencement of Operations. Legal Deadline

1 APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta o relatório do projeto designado "P40 - Diagnóstico sobre a implantação de terminais de uso privado", integrante da Agenda Plurianual de Estudos - 2021/2024, aprovada pelo [Acórdão nº 115-2024-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2024a). O projeto é um dos elementos do planejamento institucional que busca promover a transparência e previsibilidade das ações da ANTAQ, bem como o cumprimento de sua competência legal na produção de estudos e geração de conhecimento sobre o setor regulado, visando reduzir as assimetrias de informação entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e os agentes econômicos regulados.

Assim como os demais estudos da Agenda, este projeto visa subsidiar, com maior confiabilidade, as decisões regulatórias da Agência que envolvam a matéria, produzindo evidências mais assertivas, robustas e eficazes. Nesse contexto, integra a sequência de estudos designados à Gerência Especial de Estudos da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (GEE/SEPH), destinados a desenvolver conhecimento e agregar valor às diversas competências exercidas por outras setoriais técnicas da ANTAQ.

A concepção do estudo em questão deriva do Projeto P17 (Análise concorrencial da implantação das instalações portuárias autorizadas frente aos terminais portuários arrendados) da Agenda Plurianual de Estudos - 2021/2024, desenvolvido no Processo nº [50300.004140/2022-64](#), mais especificamente, no Voto do Diretor-Relator, que culminou com a determinação constante do Item 5.6 do [Acórdão nº 499-2023-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2023):

5.6. determinar que seja incluído na Agenda Plurianual de Estudos, em caráter prioritário, demanda de estudo sobre terminais privados autorizados que não iniciaram suas operações após cinco anos da outorga, cujas conclusões deverão ser utilizadas em eventual revisão da Resolução ANTAQ nº 71, de 30 de março de 2022;

2 INTRODUÇÃO

O presente estudo versa sobre os Terminais de Uso Privado (TUPs) que não iniciaram suas operações após cinco anos da outorga, conforme prescrito pelo [Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013](#)¹ (BRASIL, 2013a).

Conforme mencionado anteriormente, a concepção do estudo em questão advém do Projeto P17 da Agenda Plurianual de Estudos - 2021/2024, constante do Processo nº [50300.004140/2022-64](#).

No estudo desenvolvido pelo Projeto P17, constatou-se que a [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#) (BRASIL, 2013b), foi essencial para o aumento do número de autorizações a partir daquele ano. **No período de 2013 a 2021, a ANTAQ concedeu 94 autorizações para TUPs, uma taxa média de 10,4 autorizações por ano, quase o dobro da taxa média anual de autorizações observada no período de 1993 a 2012, que foi de 5,8 autorizações por ano.** Todavia, embora tenha sido verificado um expressivo aumento das autorizações concedidas a partir de 2013, esse incremento não se refletiu proporcionalmente no aumento da movimentação de cargas por terminais outorgados após a edição do aludido diploma legal, o que levou a serem exaradas as seguintes sugestões de aprofundamento de averiguações:

- a) Verificação dos motivos pelos quais os terminais de uso privado outorgados pela Agência e já aptos a operar não o estão fazendo. Tal verificação deve contemplar, inclusive, a existência de terminais que já movimentam carga e, porventura, não informam tal movimentação à Antaq, por intermédio do Sistema de Desempenho Portuário - SDP, obrigação estipulada à [sic] todas as instalações portuárias na Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022;
- b) No caso de terminais ainda em construção, elaboração de levantamento pormenorizado confrontando as datas de outorga e o prazo legal para conclusão da construção dos terminais de uso privado;

Na apreciação e deliberação pela Diretoria Colegiada da ANTAQ do Projeto 17 da Agenda Plurianual de Estudos - 2021/2024, os seguintes trechos do Voto do Diretor-Relator focaram nas questões levantadas pelas mencionadas sugestões, que retratam bem o cerne da questão objeto deste estudo:

¹ art. 2º, caput, inciso IV; art. 3º, caput, inciso I; art. 26, caput, inciso I, §§ 1º e 2º; art. 27, caput, incisos I ao VI; art. 30, caput, § único.

34. É evidente que um dos intutos da Lei nº 12.815/2013, qual seja, promover a entrada do setor privado no mercado portuário, foi atingido. Ao menos em números absolutos de autorizações de terminais privados, já que houve um aumento de quase 100% na quantidade de autorizações para celebração de contratos de adesão expedidas pela Antaq anualmente a partir do novo marco regulatório.

35. No entanto, algumas considerações devem ser feitas sobre esse dado. Em primeiro lugar, em que pese o evidente aumento no número de TUPs, há de se destacar que, das 94 autorizações para TUPs outorgadas após a Lei 12.815/2013 (ano de referência 2021), apenas 39 movimentaram carga (41,1%) (até 2021). É compreensível que a maturação de investimentos vultuosos como a construção de um terminal portuário demore a começar a surtir efeitos, no entanto, a modificação trazida pelo Decreto nº 9.048/2017, que estendeu o prazo para início da operação dos TUPs, passando a ser de cinco anos, prorrogáveis a critério do Poder Concedente, contribui sobremaneira para a letargia dos novos autorizatários.

36. Para ilustrar o descrito acima, dados do Painel de Instalações Privadas da Antaq indicam que, nos últimos 5 anos (ou seja, a partir de 12/06/2018), 63 autorizações foram concedidas. Destas, apenas 30 (47,62%) encontram-se em operação, 5 já têm sua construção concluída e uma delas iniciou suas obras. Restam, portanto, 27 (42,86%) instalações que sequer iniciaram suas obras ainda e, muito provavelmente, irão recorrer à prorrogação de prazo para início de suas operações prevista pelo Decreto nº 9.048/2017.

37. Surpreende, também, a representatividade dos investimentos previstos por essas instalações que ainda não iniciaram suas obras. As 63 autorizações dos últimos 5 anos têm previstos R\$ 47,05 bilhões em investimentos, sendo que as 27 que ainda não iniciaram as obras correspondem à R\$ 45,15 bilhões (96%).

38. Considerando que as instalações autorizadas nos últimos cinco anos ainda estão dentro de seu prazo legal para início da operação, apresento a mesma análise para os terminais outorgados entre 27/06/2013 (entrada em vigor do decreto nº 8033) e 27/06/2018: 11 instalações (12,64%) não iniciaram suas obras e 3 (3,45%) iniciaram as obras mas ainda não as concluíram. Juntas, essas 14 instalações representam R\$ 18,54 bilhões em investimentos previstos, 76,4% do total.

39. Estendendo essa lógica ao marco temporal definido pelo estudo, 25,33% dos TUPs autorizados após o novo marco regulatório não iniciaram suas obras, representando R\$ 62,36 bilhões de investimentos previstos, 87% do total. Excluindo os TUPs autorizados nos últimos três anos, ainda assim 77% dos investimentos previstos (R\$ 26,98 bilhões) não foram iniciados.

40. Esta simples conta revela que as autorizações mais relevantes e que projetaram o maior investimento no setor sequer saíram do papel. Ainda que o investimento seja por conta e risco do autorizatário, ele carrega consigo uma declaração do Poder Concedente de adequação às diretrizes das políticas para o setor e informa a intenção de investir à Antaq quando da apresentação de seu projeto. A Antaq, por sua vez, empreende grandes esforços na análise do terminal privado pretendido para, muitas vezes, não ver qualquer resultado para o mercado. Repetindo: 77% dos investimentos previstos em TUPs, de julho/2013 a jun/2020, ainda não foram iniciados.

41. A reflexão que proponho aos meus pares, a partir dos dados apresentados, é sobre a leniência da Antaq e do Poder Concedente frente a projetos que não saem do papel e maquiam os dados de investimentos para o setor, poluindo as estatísticas e previsões do mercado com volumes de investimentos sem previsão concreta de início.

42. Em que pese a complexidade do setor e as inerentes dificuldades do mercado, é inadmissível, a meu ver, que interessados demandem uma análise para autorização para celebração de contratos de adesão desta Antaq, sinalizando bilhões de reais em investimentos, tomando os escassos recursos da Agência para a célere análise de seus projetos - gratuitamente, frise-se - para, dez anos depois, não terem ao menos fincado uma estaca em seus terrenos.

43. Reputo ser de extrema relevância e urgência que a Antaq se debruce sobre as outorgas já concedidas que ainda não concluíram suas obras para compreender os motivos que fizeram com que os projetos se atrasassem ou não saíssem do papel e quais seus impactos para a Agência e para o setor. Neste ponto, entendo como medida cabível a cassação das outorgas para TUPs que ainda não entraram em operação e sequer solicitaram prazo adicional para entrada em operação ou mesmo aqueles que desvirtuam a sua autorização. Afinal, não faz sentido a manutenção de um contrato de adesão vigente com autorizatários que não têm interesse genuíno em realizar quaisquer investimentos no setor ou mesmo aqueles que desvirtuam o instituto.

44. Além disso, creio que seja necessário que esta Agência desenvolva mecanismos para evitar que nossos preciosos e escassos recursos sejam destinados a projetos sem qualquer contrapartida. É dizer, deve haver uma análise criteriosa do projeto apresentado, considerando os volumes movimentados pretendidos, o histórico do mercado, o impacto concorrencial em terminais arrendados ao redor, as instalações a serem construídas e a viabilidade do cronograma de obras apresentado, com horizonte no prazo de cinco anos para início de suas atividades. A prorrogação da entrada em operação de uma instalação privada deveria ser uma ocasional exceção, não a regra.

45. Desse modo, entendo que seja imprescindível propor ao Poder Concedente a revisão do prazo para entrada em operação de instalações privadas dado pelo Decreto nº 9.048/2017 bem como que tais análises em relação à prorrogação do prazo retornem à análise da Antaq, uma vez que o artigo 20 da Portaria MINFRA nº 1064 atribuiu tal competência para o poder concedente, caso futuros estudos concluam que este prazo contribui para o atraso dos investimentos.

46. Acredito, também, que deve haver uma contrapartida financeira à Antaq para a realização de uma análise de outorga de terminal privado, bem como para a manutenção desta outorga ao longo dos anos, de forma a desencorajar projetos inexequíveis e desonrar as setoriais de outorgas e fiscalização.

47. A mesma lógica se aplica aos terminais em Portos Organizados, cujos dados de 2021 indicaram haver 35% de terminais arrendados ou transitórios sem movimentação alguma de carga.

48. Os entendimentos elencados acima têm como propósito fortalecer as análises e a reputação da Antaq frente ao mercado e focar nossos esforços para empreendimentos que, de fato, investirão no setor. Da mesma forma, é preciso filtrar, para fins de planejamento setorial, os projetos que realmente trarão crescimento ao setor daqueles puramente especulativos.

Dessa forma, este estudo foi desenvolvido pela GEE/SEPH, visando levantar as informações disponíveis sobre a situação da implantação dos TUPs que não iniciaram suas operações após cinco anos da outorga e, assim, dotar a Agência de informações fidedignas para o bom desempenho de suas atribuições.

O estudo é iniciado revisitando a legislação aplicável a matéria, apontando os principais diplomas legais.

Em seguida, apresenta-se a metodologia empregada, com a exposição de:

- a) como foi realizada a macroatividade Coleta de Dados, quais critérios, fontes e datas da coleta foram utilizados na definição do universo do estudo, bem como os preceitos das atividades de determinação das amostras e subamostras; e
- b) a macroatividade Análise dos Dados, que foi subdividida nas seguintes etapas:
 - Análise Exploratória de Dados;
 - Limpeza e Preparação de Dados;
 - Técnicas de Análise de Dados; e
 - Interpretação dos Dados.

Adiante, são reveladas algumas percepções auferidas no decorrer do trabalho, as dificuldades verificadas, as nuances observadas, as oportunidades reveladas, as peculiaridades evidenciadas, bem como os potenciais impactos decorrentes da situação analisada, os quais demandam atenção e aprofundamento por parte da ANTAQ.

Por fim, são expostas algumas considerações e recomendações obtidas no transcorrer de todo o estudo em questão.

3 LEGISLAÇÃO

No que concerne à legislação aplicável à matéria, deve-se destacar, como marco regulatório, a [Lei nº 12.815, de 2013](#), a nova Lei dos Portos, que dispõe sobre a exploração de portos e instalações portuárias.

O citado diploma legal estabelece em seu art. 8º que as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, entre elas, os TUPs, serão explorados mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, de processo seletivo público.

Já na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#) (BRASIL, 2001), foram estruturadas as competências da ANTAQ quanto ao tema da seguinte forma:

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:
(...)

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária,

garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

(...)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

(...)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

(...)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

(...)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), por sua vez, disciplinou os procedimentos relativos ao pedido de autorização de instalações portuárias privadas por meio de requerimento encaminhado à ANTAQ e acompanhado dos documentos elencados no seu art. 27 para instrução e posterior encaminhamento ao poder concedente para celebração do ato.

Ainda no citado Decreto, foi estabelecido o prazo para entrada em operação no § 1º do seu art. 26:

Art.26 ...

(...)

§ 1º O início da operação da instalação portuária deverá ocorrer no prazo de até cinco anos, contado da data da celebração do contrato de adesão, prorrogável a critério do poder concedente.

A [Portaria 1.064, de 12 de maio de 2020](#) (MINFRA, 2020), do antigo Ministério da Infraestrutura (MINFRA), estabelece procedimentos para a gestão de contratos de adesão e para a outorga de autorização para instalações portuárias.

O pleito de prorrogação do prazo para início da operação segue os ditames dos arts. 20 e 21 da citada Portaria, ocorrendo o seu processamento na Secretaria Nacional de Portos (SNP, antiga Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR):

Art. 20. O prazo para o início da operação em instalação portuária autorizada poderá ser prorrogado pelo poder concedente mediante requerimento do interessado.

Art. 21. O interessado na prorrogação do prazo para o início da operação deverá apresentar requerimento à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários que contenha justificativa do pleito e acompanhado de documentação que comprove a exequibilidade do novo cronograma.

Parágrafo único. O requerimento de que trata o caput deverá ser apresentado com antecedência mínima de um ano em relação ao encerramento do prazo em vigor.

No que concerne à ANTAQ, cabe à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) proferir as manifestações relativas ao andamento e ao estágio das obras civis, enquanto a Superintendência de Outorgas (SOG) trata de questões do processo de outorga propriamente dito, mais precisamente quanto ao atendimento dos pressupostos no art. 29 da [Resolução ANTAQ nº 71, de 2022](#):

Art. 29. O início da operação de instalação portuária deverá ocorrer em até cinco anos, contados a partir da celebração do contrato de adesão, prorrogável a critério do poder concedente, mediante pedido justificado do autorizatário e apresentação de documentação comprobatória da exequibilidade do novo cronograma.

§ 1º O autorizatário deverá remeter, semestralmente à fiscalização da ANTAQ, por meio de correspondência protocolizada eletronicamente, relatório de acompanhamento do projeto, contendo o percentual de evolução da obra (cronograma físico-financeiro sintético), acompanhado de registro fotográfico.

§ 2º Eventuais procedimentos fiscalizatórios da ANTAQ não afastam a exigência de que trata o § 1º.

No tocante ao início da operação do TUP, o tema é tratado no art. 30 da [Resolução ANTAQ nº 71, de 2022](#), e está condicionado à emissão do Termo de Liberação de Operação (TLO):

Art. 30. O início da operação de instalação portuária ficará condicionado à emissão, pelo ANTAQ, do TLO, após o cumprimento das seguintes etapas:

I - aprovação em vistoria técnica a ser realizada mediante solicitação formal do autorizatário à ANTAQ;

II - apresentação da licença de operação emitida pelo órgão ambiental competente;

III - apresentação da autorização para operação expedida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), quando estiver prevista a movimentação de petróleo ou seus derivados, gás natural ou biocombustíveis;

IV - apresentação da certificação do Corpo de Bombeiros com jurisdição sobre a área, quanto à segurança das instalações que integram o terminal;

V - apresentação do plano de segurança do terminal protocolado pelas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), quando cabível;

VI - apresentação da licença de funcionamento, emitida pelo poder público municipal; e

VII – a fixação de placa identificadora da instalação portuária e indicativa dos meios de comunicação dos usuários com a ANTAQ, confecionada de acordo com os padrões e cores estabelecidos em normativo da Agência.

§ 1º A continuidade da operação após o término de ampliação, autorizada nos termos do art. 36, fica sujeita ao cumprimento do procedimento estabelecido neste artigo.

§ 2º Caberá à ANTAQ a expedição da HTI da instalação portuária, quando couber, condicionada à prévia lavratura do TLO e apresentação do plano de segurança do terminal protocolado pelas CESPORTOS.

§ 3º A ANTAQ comunicará ao poder concedente sobre a lavratura do TLO.

§ 4º A aferição do cumprimento do inciso VII do caput ocorrerá durante a vistoria técnica referida no inciso I.

§ 5º A vistoria técnica, a critério da ANTAQ, poderá ser substituída por outros meios que permitam verificar a instalação portuária, como vídeos ou relatórios fotográficos produzidos pela requerente.

4 METODOLOGIA

Quanto à metodologia adotada no estudo, trata-se de uma pesquisa que procura alinhar a pesquisa quantitativa à qualitativa, ou seja, busca-se dados e informações quantitativas que permitem descrever, entender e analisar o objeto do estudo.

Em relação aos fins, trata-se de uma pesquisa exploratória que tem como propósito principal traçar um panorama sobre a situação dos TUPs autorizados após a edição da [Lei nº 12.815, de 2013](#), que, após vencido o prazo legal de 5 anos, não entraram em operação, bem como apresentar as razões que ocasionaram isso.

No que concerne aos procedimentos, foi realizada uma pesquisa bibliográfica/documental, a partir de documentos e informações da própria Agência, bem como por meio de esclarecimentos obtidos junto aos autorizatários ou de suas associações representativas.

4.1 COLETA DE DADOS

A primeira atividade da Coleta de Dados foi a definição do universo do estudo, tendo sido efetuado um levantamento de dados sobre os TUPs que tiveram os seus instrumentos de outorga adaptados ou celebrados sob à égide da [Lei nº 12.815, de 2013](#), a partir de **junho de 2013**, data em que ocorreram as edições da citada Lei e do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), até **dezembro de**

2019 (TUPs 2013/2019), objetivando um panorama da situação até o fim do ano de 2024, face ao término do prazo legal de 5 anos.

Nessa atividade foram utilizadas como fontes as bases de dados da ANTAQ (por exemplo, o [Painel de Instalações Privadas](#), conforme Figura 1), sendo a **data-base outubro de 2024**.

Cumpre ressaltar que, nesse período, o número de contratos de adesão celebrados é maior do que o de TUPs autorizados, em virtude da adaptação dos contratos anteriormente celebrados à [Lei nº 12.815, de 2013](#), conforme estabelecido em seu art. 58.

Figura 1 – Painel de Instalações Privadas.



Fonte: ANTAQ.

Estabelecido o citado universo do estudo, partiu-se para a definição da situação operacional dos TUPs. Para tanto, foram cruzadas informações de duas bases de dados da ANTAQ, sendo que uma das fontes informa apenas se a instalação portuária está operando ou não, enquanto a outra adota a seguinte categorização:

- Construção Iniciada: Instalação autorizada com obras em andamento;
- Construção Não Iniciada: Instalação autorizada que, por algum motivo, ainda não deu início às obras do terminal;
- Em Operação: Instalação autorizada com TLO, ainda que parcial, autorizando o início das atividades. Também abrange terminais que não possuem TLO, mas contam com autorização especial para operar;
- Construção Concluída: Etapa natural no processo de outorga, em que as obras foram finalizadas, sem início das atividades operacionais, pois o TLO ainda não foi emitido. Geralmente, o terminal aguarda a emissão de licenças ou

- autorizações necessárias, sendo esperado que o status mude para “em operação” em breve; e
- e) Sem Operação: A construção está concluída, mas o terminal não está em operação ou interrompeu suas atividades por algum motivo. Essa situação não é considerada parte natural do processo, indicando alguma intercorrência que pode resultar no retorno à operação ou, eventualmente, na extinção da autorização.

Neste estudo, baseado nos supracitados critérios utilizados pelas fontes, foram adotados os seguintes preceitos:

- a) TUPs operacionais: os TUPs em operação e os com construção concluída. **Todavia, isso não significa que tais TUPs efetivamente estão movimentando cargas, mas têm capacidade para tanto; e**
- b) TUPs não operacionais: os TUPs sem operação, com a construção não concluída ou não iniciada.

Em seguida, foi efetuada uma depuração dos dados, para obter-se as amostras dos TUPs que, no período do estudo, celebraram ou não contratos de adesão de adaptação à [Lei nº 12.815, de 2013](#), para se ter uma perspectiva da quantidade de contratos de adesão pré-2013 e pós-2013 foram firmados, posto que os TUPs que pactuaram contratos de adesão de adaptação já tinham instrumentos de outorga celebrados anteriormente, ocorrendo apenas uma adaptação aos ditames da citada Lei. Obteve-se assim, as amostras dos TUPs pré-2013 e pós-2013.

No que tange aos TUPs pós-2013 não operacionais, foram levantadas as seguintes informações:

- a) perfis de cargas definidos no instrumento contratual; e
- b) valor do investimento e área previstos, bem como as consequências pela não realização desse investimento.

Além disto, também foram investigados os motivos apresentados para o atraso em relação ao cumprimento do prazo legal, bem como a situação acerca dos pedidos de prorrogação do prazo em questão.

Essas informações foram levantadas nas bases de dados da ANTAQ e junto a fontes externas à Agência. As datas-bases de acesso às citadas fontes foram novembro de 2024 e fevereiro de 2025, respectivamente.

Complementarmente ao objeto principal deste trabalho, foram também estudados os seguintes temas:

- a) os números de TUPs operacionais e não operacionais (ANEXO I:);

- b) a relação de TUPs não operacionais (ANEXO II:);
- c) a relação de TUPs com outorgas pós-2013 (ANEXO III:);
- d) o levantamento dos motivos do não envio à ANTAQ dos dados da movimentação de cargas por alguns TUPs operacionais (ANEXO IV:);
- e) os perfis de cargas, o investimento e a área previstos para os TUPs não operacionais (ANEXO V:);
- f) os perfis de cargas, o investimento e a área previstos para os TUPs com outorgas pré-2013 (ANEXO VI:); e
- g) os motivos para o descumprimento do prazo legal e a situação dos pedidos de prorrogação dos TUPs com outorgas pré-2013(ANEXO VII:).

Por fim, considera-se que os dados aqui apresentados constituem uma “fotografia” das informações disponíveis nas citadas fontes e nas datas indicadas, podendo apresentar variações em consultas posteriores em função da característica de atualização constante das informações prestadas pelas empresas.

4.2 ANÁLISE DOS DADOS

4.2.1 Análise Exploratória de Dados

A análise exploratória de dados (AED), também conhecida como *Exploratory Data Analysis* (EDA), é uma abordagem utilizada para analisar e investigar conjuntos de dados, resumindo suas principais características frequentemente com o uso de métodos de visualização de dados (IBM, s.d.) (MONTENEGRO, 2023).

A AED é um processo essencial na ciência de dados que permite compreender a estrutura dos dados, identificar padrões, tendências e anomalias, além de fornecer *insights* valiosos para a tomada de decisões e desenvolvimento de modelos preditivos (AWARI, 2023).

4.2.2 Limpeza e Preparação de Dados:

A limpeza e preparação de dados garantem que os dados estejam em um formato adequado para análise e modelagem, removendo inconsistências e preenchendo lacunas.

A limpeza e preparação de dados envolvem várias tarefas, como a remoção de duplicatas, tratamento de valores faltantes, padronização de formatos e transformação de dados. Esse

processo pode consumir até 80% do tempo investido em um projeto de *machine learning* (ML) (AWS, s.d.).

4.2.3 Técnicas de Análise de Dados:

Algumas das principais técnicas de análise de dados são (MONTENEGRO, 2023a) (INSTITUTO INFNET, s.d.):

- a) Análise Descritiva: estatísticas descritivas como média, mediana, desvio padrão, mínimo, máximo etc.;
- b) Análise Exploratória de Dados (AED): visualizações como histogramas, gráficos de dispersão, diagramas de caixa etc., para explorar padrões e insights;
- c) Análise de Regressão: entender a relação entre duas ou mais variáveis e prever valores futuros com base nessa relação;
- d) Análise de Clusterização: identificar grupos de objetos semelhantes dentro do conjunto de dados; e
- e) Análise de Séries Temporais: analisar dados ao longo do tempo para identificar tendências e padrões sazonais.

As técnicas de análises descritiva e AED serão as utilizadas neste estudo.

5 RESULTADOS

5.1 UNIVERSO DO ESTUDO

Conforme relatado no Tópico 4.1 - COLETA DE DADOS, para definição do universo do estudo foi efetuado um levantamento dos TUPs que tiveram instrumentos de outorga celebrados sob à égide da [Lei nº 12.815, de 2013](#), ou adaptados aos seus ditames, a partir junho de 2013 até dezembro de 2019 (vide Tabela 1).

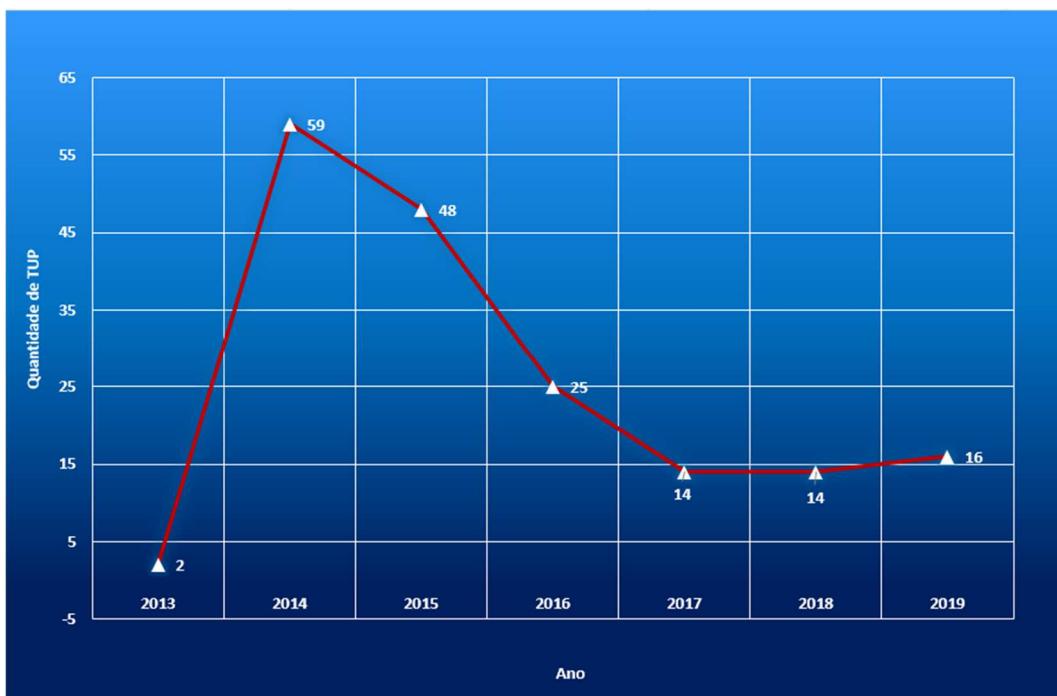
Tabela 1 - Quantidade de TUPs com instrumentos de outorgas celebrados/adaptados a partir de 2013 até 2019.

Ano	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Quantidade de TUP	2	59	48	25	14	14	16	178
	1,12%	33,15%	26,97%	14,04%	7,87%	7,87%	8,99%	100,00%

Fonte: ANTAQ

O Gráfico 1 apresenta a disposição da quantidade de TUPs com instrumentos de outorga celebrados/adaptados no período do estudo, de acordo com a Tabela 1.

Gráfico 1 – Quantidade de TUPs com instrumentos de outorga celebrados/adaptados no período do estudo.



Fonte: ANTAQ.

5.2 AMOSTRAS

5.2.1 TUPs 2013/2019 com outorgas pré-2013 e pós-2013

Conforme relatado no Tópico 4.1 - COLETA DE DADOS, em relação ao universo do estudo, efetuou-se uma depuração dos dados, separando os terminais que tiveram celebrados, no período do estudo, contratos de adesão de adaptação à [Lei nº 12.815, de 2013](#), os TUPs 2013/2019 com outorgas pré-2013 (TUPs pré-2013), e aqueles que celebraram contratos de adesão já compatíveis com a referida Lei, os TUPs 2013/2019 com outorgas pós-2013 (TUPs pós-2013).

Na Tabela 2 apresenta-se a distribuição da quantidade de TUPs com outorgas pré e pós 2013, no período do estudo.

Tabela 2 – Quantidade de TUPs com outorgas pré e pós 2013 no período do estudo.

Categorização	Ano	Ano							Total
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
TUPs com outorgas pré-2013	0	44	43	13	6	2	0	108	
	0,00%	40,74%	39,81%	12,04%	5,56%	1,85%	0,00%	100,00%	
	0,00%	74,58%	89,58%	52,00%	42,86%	14,29%	0,00%	60,67%	
TUPs com outorgas pós-2013	2	15	5	12	8	12	16	70	
	2,86%	21,43%	7,14%	17,14%	11,43%	17,14%	22,86%	100,00%	
	100,00%	25,42%	10,42%	48,00%	57,14%	85,71%	100,00%	39,33%	
Total	2	59	48	25	14	14	16	178	
	1,12%	33,15%	26,97%	14,04%	7,87%	7,87%	8,99%	100,00%	

Fonte: ANTAQ.

Conforme pode ser constatado, **no período de 2013 a 2019, houve 70 novas outorgas de TUPs, o que dá em média 10,0 outorgas por ano no referido período (7 anos), que, segundo informações do estudo desenvolvido no Projeto P17, é próximo ao dobro da média de outorgas expedidas antes da [Lei nº 12.815, de 2013](#), que é de 5,8.**

5.2.1.1 Situação operacional

Neste subtópico, é apresentado o panorama geral da situação operacional para os terminais pré e pós 2013 (Tabela 3).

Tabela 3 – Situação operacional dos TUPs pré e pós 2013 no período do estudo.

Categorização	Ano	Ano							% Pré ou Pós 2013	% Situação Operacional		
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019				
Pré-2013	Não Operacional	0	1	2	0	1	0	0	4	3,70%	19,05%	
		0,00%	25,00%	50,00%	0,00%	25,00%	0,00%	0,00%	100,00%			
Pós-2013	Operacional	0	43	41	13	5	2	0	104	96,30%	66,24%	
		0,00%	41,35%	39,42%	12,50%	4,81%	1,92%	0,00%	100,00%			
Pós-2013	Não Operacional	0	4	2	1	3	4	3	17	24,29%	80,95%	
		0,00%	23,53%	11,76%	5,88%	17,65%	23,53%	17,65%	100,00%			
	Operacional	2	11	3	11	5	8	13	53	75,71%	33,76%	
		3,77%	20,75%	5,66%	20,75%	9,43%	15,09%	24,53%	100,00%			
Pré-2013		0	44	43	13	6	2	0	108			
Pós-2013		2	15	5	12	8	12	16	70			
Não Operacional		0	5	4	1	4	4	3	21			
Operacional		2	54	44	24	10	10	13	157			
Total		2	59	48	25	14	14	16	178			

Fonte: ANTAQ.

O ANEXO I: apresenta a metodologia utilizada para obtenção dos dados referentes à categorização da situação operacional de todos os TUPs que compõem o universo deste estudo.

Constata-se que há 21 terminais não operacionais, do quais **4 (19,05%) são terminais com outorgas pré-2013 e 17 (80,95%) são pós-2013.**

No tocante especificamente aos 70 TUPs pós-2013, verifica-se que 53 (75,71%) terminais estão operacionais, enquanto 17 (24,29%) não estão operando.

A relação dos TUPs não operacionais (pós e pré 2013) é apresentada no ANEXO II; enquanto no ANEXO III: pode ser visualizada a relação de terminais com outorgas pós-2013.

Nos próximos tópicos, aprofundar-se-á a questão dos TUPs com outorgas pós-2013 não operacionais, objeto principal deste estudo.

5.2.2 TUPs 2013/2019 não operacionais com outorgas pós-2013

Neste item, baseado nas informações constantes das bases de dados da ANTAQ, assim como em fontes externas à Agência, foi feito o levantamento dos perfis de cargas, dos investimentos e das áreas previstos dos **17 TUPs 2013/2019 não operacionais com outorgas pós-2013**.

Também são investigados os motivos apresentados pelos terminais que não entraram em operação, após decorrido o prazo legal de 5 anos da sua outorga, bem como levantar a situação dos pedidos de prorrogação do prazo em questão.

5.2.2.1 Perfis de cargas

Neste segmento, analisar-se-ão os perfis de cargas previstos para serem movimentados pelos **17 TUPs 2013/2019 não operacionais com outorgas pós-2013**. Para isso, foram utilizadas as informações disponíveis nas bases de dados da ANTAQ.

De acordo com os perfis de cargas apresentados na Tabela 4 e no Gráfico 2, observa-se que, dos 17 TUPs em questão, 14 (82,35% das menções) indicaram a intenção de movimentar granel sólido; 12 (70,59% das menções) pretendem movimentar granel líquido e/ou gasoso; 10 (58,82% das menções) planejam movimentar carga geral; e apenas 4 (23,53% das menções) têm a intenção de movimentar carga conteinerizada.

Tabela 4 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.

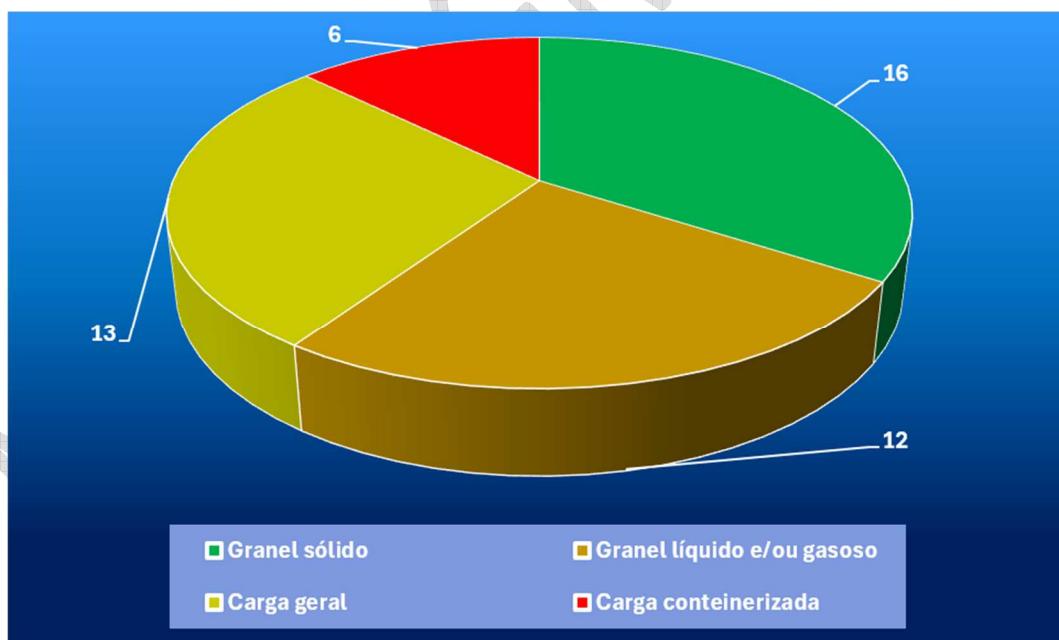
Perfil de Carga	Quantidade	% Quantidade
Granel sólido	14	82,35%
Granel líquido e/ou gasoso	12	70,59%
Carga geral	10	58,82%
Carga conteinerizada	4	23,53%
Total TUPs	17	

Fonte: ANTAQ.

Vale destacar que, entre os 17 TUPs não operacionais pós-2013, a distribuição dos perfis de carga de granel sólido, granel líquido e/ou gasoso e carga geral foi bastante equilibrada, enquanto a movimentação de carga conteinerizada ficou significativamente menor.

Importante ressaltar que o somatório dos perfis de carga dos terminais é superior ao número total de terminais, porque a maioria das instalações declarou, quando requereu a outorga, o interesse em movimentar mais de um perfil.

Gráfico 2 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.



Fonte: ANTAQ.

Na Tabela 5 apresenta-se o número de perfis de carga que cada TUP não operacional com outorga pós-2013 informou que pretende trabalhar quando requereu a outorga.

Tabela 5 - Quantidade de perfis de carga - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.

Quantidade de Perfil de Carga	Quantidade de TUP	% Quantidade
1 perfil de carga	7	41,18%
2 perfis de carga	1	5,88%
3 perfis de carga	5	29,41%
4 perfis de carga	4	23,53%
Total	17	100,00%

Fonte: ANTAQ.

5.2.2.2 Investimentos e áreas previstos

Em relação aos investimentos e áreas planejados dos **17 TUPs 2013/2019 não operacionais**, a coleta das informações foi realizada a partir das bases de dados da ANTAQ e, quando necessário, nos instrumentos contratuais nos processos de outorga.

Os valores dos investimentos obtidos são históricos, ou seja, não estão atualizados monetariamente. A atualização desses valores foi realizada utilizando o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), com referência em outubro de 2024, por meio da [Calculadora do Cidadão](#)² (BACEN, 2024b), adotando como data-base inicial as datas de celebração dos contratos de adesão.

Dessa forma, identificou-se o valor histórico do investimento de cada empreendimento, que, somados, totalizou R\$ 24.832.791.824,82. Atualizou-se cada um desses valores históricos para outubro de 2024, que, somados, resultou em **R\$ 36.800.757.701,04 em investimentos previstos para os 17 terminais não operacionais pós-2013**.

É essencial destacar que a falta desses investimentos resultou na indisponibilidade de uma área portuária de **48.330.373,36 m²** para movimentação e armazenamento de cargas. Levando em consideração que um campo de futebol oficial tem dimensões de aproximadamente 105 m

² A Calculadora do Cidadão do Banco Central do Brasil (BACEN) é uma ferramenta online que permite aos usuários realizarem diversos cálculos financeiros de forma prática e rápida. O dispositivo oferece simulações para operações financeiras comuns, como correção de valores, financiamento com prestações fixas e valor futuro de capital, permitindo atualizar quantias usando índices de inflação, taxa Selic e remuneração da poupança, além de simular o valor final de aplicações com depósitos regulares e o valor das prestações de financiamentos com juros fixos. A ferramenta é utilizada por cidadãos que desejam planejar suas finanças pessoais, calcular o valor de prestações de empréstimos, corrigir valores monetários ao longo do tempo, e simular investimentos. É especialmente útil para quem busca entender melhor o impacto de juros e inflação em suas finanças (BACEN, 2024a).

por 68 m, totalizando uma área de 7.140 m², isso equivale a cerca de **6.769 campos de futebol oficiais**.

No ANEXO V: são apresentados os investimentos previstos dos 21 TUPs não operacionais, incluindo os dos 4 terminais com outorgas pré-2013. O montante global de investimentos estimado perfaz R\$ 45.708.782.757,79. Deste total, 19,94% — equivalentes a R\$ 8.908.025.056,75 — correspondem aos aportes previstos para os 4 terminais cujas outorgas antecedem o ano de 2013. Os 80,51% remanescentes, representando R\$ 36.800.757.701,04, referem-se aos investimentos projetados para os 17 terminais cujas outorgas foram concedidas após 2013.

Já no ANEXO VI:, o valor agregado de investimentos projetados para os 70 TUPs com outorgas pós-2013 operacionais e não operacionais. alcança R\$ 47.130.652.392,20, dos quais R\$ 36.800.757.701,04 — correspondentes a 78,08% do total — concentram-se nos 17 terminais não operacionais. Por sua vez, R\$ 10.329.894.691,16, equivalentes a 21,92% do montante, referem-se aos 53 terminais já operacionais³. Observa-se, assim, que o volume de investimentos estimados, porém não efetivados, para os terminais não operacionais outorgados após 2013 supera em aproximadamente 3,6 vezes o previsto para os terminais operacionais concedidos no mesmo período.

Há que se ter em mente que investimentos dessa envergadura têm um impacto significativo no setor portuário e na economia brasileira. Esses aportes, especificamente, contribuem para a expansão da capacidade logística, melhorando a eficiência operacional e reduzindo custos. Isso é crucial para aumentar a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional. Além disso, esses investimentos ajudam a modernizar a infraestrutura portuária, o que é essencial para superar os gargalos logísticos que compõem o chamado "Custo Brasil" (INSTITUTO MILLENIUM, 2023).

Os investimentos em empreendimentos portuários beneficiam diversos setores da economia, especialmente:

- a) Logística e Transporte: A melhoria na infraestrutura portuária aumenta a eficiência no transporte de mercadorias, reduzindo custos e tempo de entrega (AMORA, 2023);

³ Investimentos previstos contratualmente, os quais foram atualizados monetariamente. Portanto, podem não ser os valores dos investimentos que ocorreram na prática.

- b) Indústria de Exportação e Importação: Setores como agronegócio, mineração e manufatura se beneficiam diretamente, pois a capacidade de movimentação de cargas é ampliada, facilitando o comércio exterior (MPOR, 2025);
- c) Construção Civil: A construção e modernização dos terminais geram demanda por materiais de construção e mão de obra especializada (MPOR, 2023);
- d) Tecnologia e Inovação: Investimentos em tecnologia para operações portuárias, como automação e sistemas de gestão, impulsionam o setor de tecnologia (MPOR, 2025); e
- e) Emprego e Renda: A geração de empregos diretos e indiretos, além do efeito renda, fortalece a economia local e nacional (MPOR, 2023).

Portanto, investimentos como esses são fundamentais para o desenvolvimento econômico sustentável e para a competitividade do Brasil no mercado global.

De posse do valor total dos investimentos atualizados, por intermédio da [Calculadora de Geração de Empregos](#), foi calculado o número de empregos que não foram gerados face à não execução desses investimentos.

Assim, para um montante de **R\$ 36.800.757.701,04** de investimentos não concretizados, **533.195 empregos deixaram de serem gerados**, sendo 177.061 empregos diretos, 83.500 empregos indiretos e 272.633 empregos via Efeito Renda, consonante ao apresentado na Figura 2. Esses números evidenciam a enorme oportunidade de geração de empregos que foi desperdiçada devido à não implementação dos investimentos planejados. A falta de ação resultou na perda de milhares de postos de trabalho que poderiam ter impulsionado a economia e melhorado a qualidade de vida de muitas pessoas.

Figura 2 - Cálculo da geração de empregos por investimento - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.



Fonte: INFRA (2024a).

5.2.2.3 Descumprimento do prazo legal - motivos e situação dos pedidos de prorrogação

Serão expostos aqui os motivos apresentados pelos **17 TUPs 2013/2019 com outorgas pós-2013** que, após decorrido o prazo legal de 5 anos da sua outorga, não entraram em operação (não operacionais), bem como levantar a situação dos pedidos de prorrogação dos prazos em questão.

Para este estudo, será adotada a seguinte categorização:

- a) Ambiental: embaraços concernentes à obtenção de licenças ambientais, bem como questões envolvendo a flora e fauna locais;
- b) Fundiário: dificuldades associadas ao direito de uso e posse da área destinada ao empreendimento;
- c) Financeiro: obstáculos na captação de recursos financeiros necessários para a realização do empreendimento, incluindo desde a estratégia adotada para a atração desses recursos, até a concordata, a recuperação judicial/extrajudicial, bem como a falência;
- d) Judicial: impedimentos decorrentes de decisões judiciais que inviabilizaram a continuidade do empreendimento;

- e) Climático: adversidades climáticas, como enchentes, vendavais e secas, que causaram atrasos na conclusão do empreendimento;
- f) Gestão do empreendimento: questões relacionadas ao gerenciamento da construção e/ou reconstrução, incluindo alterações de projeto, mudanças na estratégia de execução dos serviços de engenharia, na metodologia de construção e no uso de equipamentos, bem com alteração dos perfis de cargas a serem movimentadas;
- g) Pendência administrativa: entraves ocasionados por exigências da Administração Pública em seus diversos níveis, excetuando-se às de cunho ambiental;
- h) Emergência de saúde pública: situação que represente um risco significativo para a saúde de uma população, como por exemplo, surtos de doenças infecciosas, desastres naturais, acidentes químicos ou nucleares, entre outros eventos que podem afetar a saúde pública de maneira ampla e rápida, sendo necessária declaração oficial de emergência de saúde pública por meio da publicação de decretos ou portaria. O caso mais recente foi a Pandemia de COVID-19;
- i) Omissão: situações em que se verifica que a empresa responsável não adotou as ações necessárias para a realização do empreendimento ou adotou de modo desidioso como, por exemplo, não apresentou os motivos, mesmo quando solicitado pela ANTAQ, ou forneceu razões inadequadas para o não cumprimento do prazo legal para a operação do TUP, não atendeu ou demorou excessivamente e injustificadamente a atender as devidas determinações de órgãos públicos que impedem a emissão de licenças, certidões, etc.; e
- j) Sem restrições: não há entraves que impeçam o início, desenvolvimento e conclusão das obras e serviços do empreendimento, mas não foi iniciada ou está paralisada. Entretanto, diferentemente da omissão, foram adotadas ações para se chegar ao *status quo*.

Cumpre observar que, muitas vezes, ocorre concomitantemente, para o mesmo empreendimento, mais de um motivo que está impedindo a sua consecução como, por exemplo, ambiental e fundiário. Devido a isso, na Tabela 6 são apresentados 29 motivos para apenas 17 terminais.

De acordo com o consoante da Tabela 6, observa-se que o principal problema enfrentado pelos titulares de outorga de TUPs para iniciar as obras e a operação das instalações portuárias

é de cunho ambiental, pela dificuldade na obtenção da licença ambiental. Dos 17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013, 8 relataram dificuldades na obtenção do licenciamento ambiental, o que equivale a 27,59% dos entraves informados.

Tabela 6 – Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.

Categorização do Motivo/Entrave	Quantidade	% Quantidade	Acumulado
Ambiental	8	27,59%	27,59%
Financeiro	4	13,79%	41,38%
Judicial	4	13,79%	55,17%
Fundiário	3	10,34%	65,52%
Emergência de Saúde Pública	3	10,34%	75,86%
Gestão do Empreendimento	2	6,90%	82,76%
Pendência Administrativa	2	6,90%	89,66%
Sem Restrições	2	6,90%	96,55%
Climático	1	3,45%	100,00%
Omissão	0	0,00%	100,00%
Total	29	100,00%	

Fonte: ANTAQ.

Esses empreendimentos, que normalmente envolvem a utilização de grandes áreas, estão frequentemente localizados em regiões ambientalmente sensíveis, com grande biodiversidade, como áreas de preservação, restingas, manguezais, foz de rios e ilhas. Além disso, a presença de populações tradicionais nessas áreas aumenta o grau de exigências e rigor na análise dos pedidos de licenciamento ambiental, o que dificulta ainda mais o início, o desenvolvimento e a conclusão desses empreendimentos.

Em seguida aos problemas para alcançar a regularidade ambiental, foram citados os entraves financeiros e os judiciais, cada um com 4 (13,79%) menções.

No tocante à questão financeira, foi observado que alguns terminais começam seus projetos sem uma carga claramente definida ou um investidor assegurado, buscando essas parcerias somente depois de celebrarem o contrato de adesão. Embora essa abordagem possa tornar o projeto mais atraente para investidores — pois ter um projeto em andamento, com contrato assinado e licenciamento ambiental obtido, diminui a exposição à insegurança jurídica e à burocracia do país —, essa pode não ser a melhor situação. A falta de um planejamento sólido desde o início do empreendimento pode gerar incertezas e atrasos adicionais,

dificultando e até mesmo impedindo a viabilização do terminal. Contudo, esses casos foram a exceção na análise realizada, sendo mais frequente a situação em que os terminais tinham investidores iniciais, mas os perderam devido aos impactos econômicos da pandemia de COVID-19, que afetou negativamente não somente na estruturação do financiamento dos projetos, principalmente pela necessidade de novas fontes de financiamento, mas também no aumento significativo dos custos. Esse aumento nos custos elevou consideravelmente o investimento inicial, devido a fatores como alta nos preços do aço, concreto, combustível e variação cambial.

Ainda em relação à questão financeira, foi verificado, em processo de fiscalização, ao ser consultado o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) junto à Receita Federal do Brasil (RFB), que uma empresa outorgada constava como extinta e com o CNPJ baixado.

No que diz respeito aos obstáculos que estão ligados a ações judiciais, especialmente Ações Civis Públicas, a análise das informações prospectadas das fontes revelou que esses litígios estão majoritariamente relacionados a questões ambientais, à preservação do patrimônio histórico-cultural ou à presença de comunidades indígenas nas áreas afetadas pelo empreendimento. Observou-se que o Estado do Paraná se destaca como a região onde o Ministério Público tem atuado de forma mais incisiva nesse tipo de demanda, resultando na paralisação de diversos projetos portuários.

Com relação ao tema, em uma das fontes do estudo, é apresentado o seguinte relato:

Embora **algumas dessas ações apresentem fundamentos legítimos**, buscando garantir a conformidade dos empreendimentos com normas ambientais e sociais, há casos em que a judicialização parece ser utilizada como instrumento de **terceiros interessados em impedir ou retardar as obras por razões alheias ao interesse público**. Esse cenário reforça a necessidade de maior previsibilidade regulatória e segurança jurídica para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, garantindo um equilíbrio entre a preservação socioambiental e a viabilização de investimentos estratégicos para a logística nacional. (grifo nosso)

Somente esses três obstáculos - ambiental, financeiro e judicial – são responsáveis por mais da metade (55,17%) dos motivos que estão impedindo a execução de investimentos portuários da ordem de **R\$ 36.800.757.701,04**, a geração de **533.195 empregos** e a disponibilização de uma área portuária de **48.330.373,36 m²**.

As questões fundiárias e as relacionadas à emergência de saúde pública, cada uma citadas por 3 (10,34%) autorizatários, vieram a seguir.

Um aspecto frequente observado na análise, muitas vezes relacionado a litígios judiciais, foi a ocupação das áreas destinadas aos projetos. As invasões irregulares não só dificultam o progresso das obras, mas também geram conflitos legais prolongados, intensificando a insegurança jurídica para os investidores. Nesse contexto, seria interessante a implementação de diretrizes mais objetivas para a prevenção e gestão dessas invasões, incluindo a articulação com outros órgãos competentes para a rápida regularização das áreas e a criação de mecanismos de apoio aos empreendedores afetados. A ausência de uma abordagem mais estruturada nesse aspecto contribui para o prolongamento dos entraves e desestimula novos investimentos no setor.

Ainda em relação às questões fundiárias, a dificuldade em obter junto à Secretaria de Patrimônio da União (SPU) a cessão de uso do espelho d'água e problemas relativos à comprovação do direito de fruição de toda a área do TUP foram também relatados por algumas empresas outorgadas, merecendo também ações coordenadas das partes interessadas objetivando minimizar o problema.

A pandemia de COVID-19 foi incorporada na categoria Emergência de Saúde Pública, tendo sido verificado que os casos de atraso relacionados a essa questão e ao aspecto financeiro (falta de financiamento) estão intimamente ligados, visto que a crise sanitária gerou uma expressiva fuga de investimentos, forçando muitos terminais a revisarem seus projetos e buscarem novos financiadores.

A gestão do empreendimento e a pendência administrativa vieram a seguir, cada categoria foi mencionada por 2 (6,90%) dos terminais.

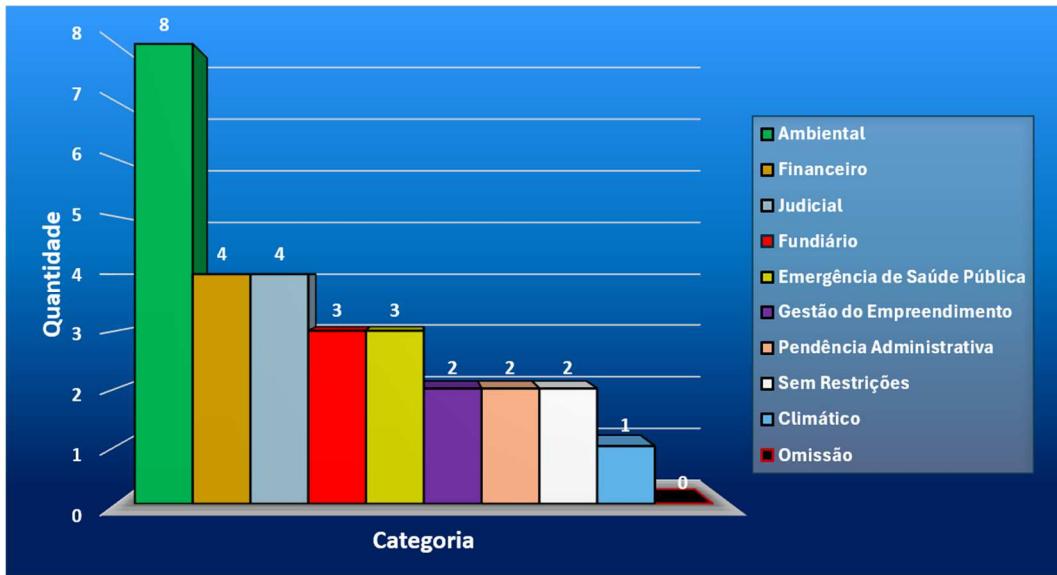
No que concerne aos fatores climáticos, há o relato da empresa TGSC Terminal de São Francisco do Sul/SC, que foi obrigada a adiar o início de suas operações devido a danos na sua instalação portuária provocados por uma enchente ocorrida na Região Sul no 1º semestre de 2024.

Verificou-se que há 2 terminais que não apresentam entraves para o início do empreendimento (sem restrições).

Por fim, não foram observados casos de omissão.

As informações constantes da Tabela 6 estão ilustradas no Gráfico 3.

Gráfico 3 - Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.



Fonte: ANTAQ.

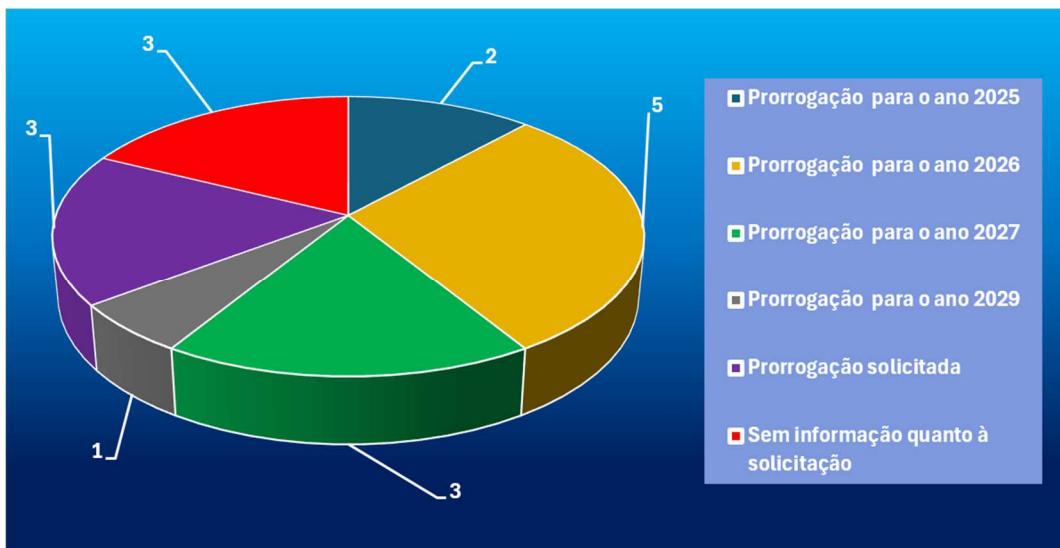
Com relação à situação acerca da prorrogação do prazo legal dos **17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013**, conforme pode ser visto na Tabela 7 e no Gráfico 4, 11 – equivalente a 64,71% dos citados terminais - já tiveram os seus prazos para entrarem em operação prorrogados e 3, ou 17,65%, já solicitaram a prorrogação do prazo em questão. Entretanto, em relação a 3 terminais, até a conclusão deste estudo, não foram encontradas informações quanto à solicitação de prorrogação do citado prazo.

Tabela 7 - Situação acerca da prorrogação do prazo legal.

Situação quanto à Prorrogação do Prazo Legal	Quantidade	% Quantidade
Prorrogação para o ano 2025	2	11,76%
Prorrogação para o ano 2026	5	29,41%
Prorrogação para o ano 2027	3	17,65%
Prorrogação para o ano 2028	0	0,00%
Prorrogação para o ano 2029	1	5,88%
Prorrogação solicitada	3	17,65%
Sem informação quanto à solicitação	3	17,65%
Total	17	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Gráfico 4 - Situação acerca da prorrogação do prazo legal.



Fonte: ANTAQ.

No que se refere aos 3 terminais em relação aos quais não há informação quanto ao pedido de prorrogação do prazo legal, tem-se a relatar que:

- a) o Terminal Buritirama - Barcarena (Figura 3) teve a falência decretada em julho de 2023, por decisão judicial da 2^a Vara de Falências e Recuperações Judiciais da Comarca de São Paulo, sendo que a última informação que se tem, é que o caso encontra-se em tramitação no Superior Tribunal de Justiça (STJ), sob o nº AREsp 2722451, aguardando parecer do Ministério Público Federal. Em decorrência disso, a ANTAQ, por meio do [Acórdão nº 487-2024-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2024b), nos autos do Processo [50300.011615/2023-50](#), encaminhou ao MPOR proposta para a declaração de extinção da outorga de autorização;

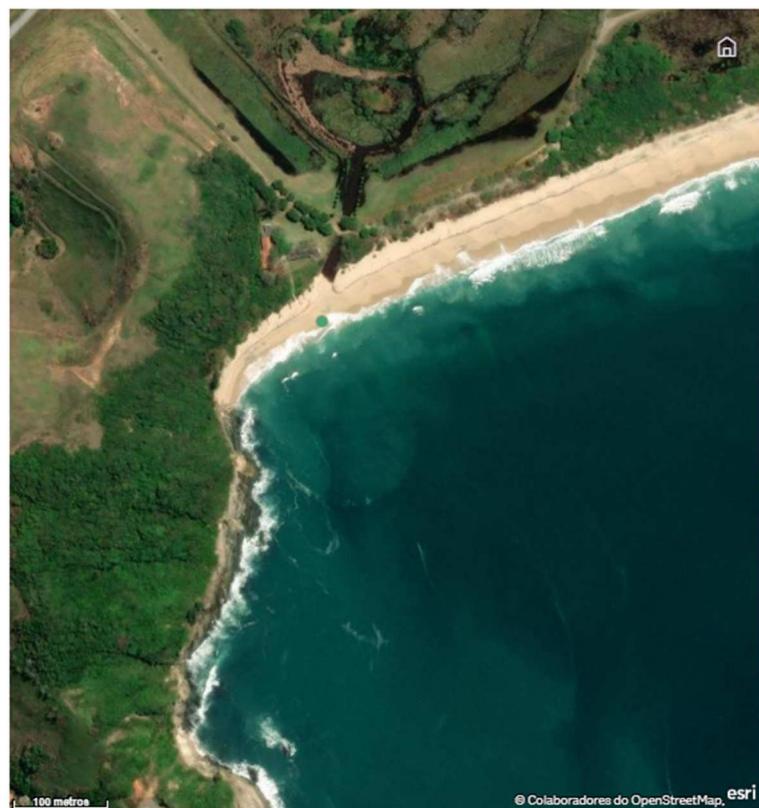
Figura 3 - Terminal Buritirama – Barcarena.



Fonte: ANTAQ.

- b) o TUP Terminais Ponta Negra (Figura 4) está impedido de iniciar as obras de implantação do projeto devido a decisões judiciais. Além desse obstáculo, o terminal aguarda a emissão de Instrução Técnica pela Prefeitura Municipal de Maricá para a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), necessário para obter o Alvará de Construção. O terminal enfrenta três Ações Civis Públicas devido à sua localização, que pode impactar o patrimônio cultural e arqueológico dos *beachrocks* de Jaconé. Essas ações visam anular os procedimentos de licenciamento ambiental e quaisquer outras licenças ou autorizações, além de buscar o tombamento judicial dos arenitos de Jaconé. A ação mais antiga data de 2015; e

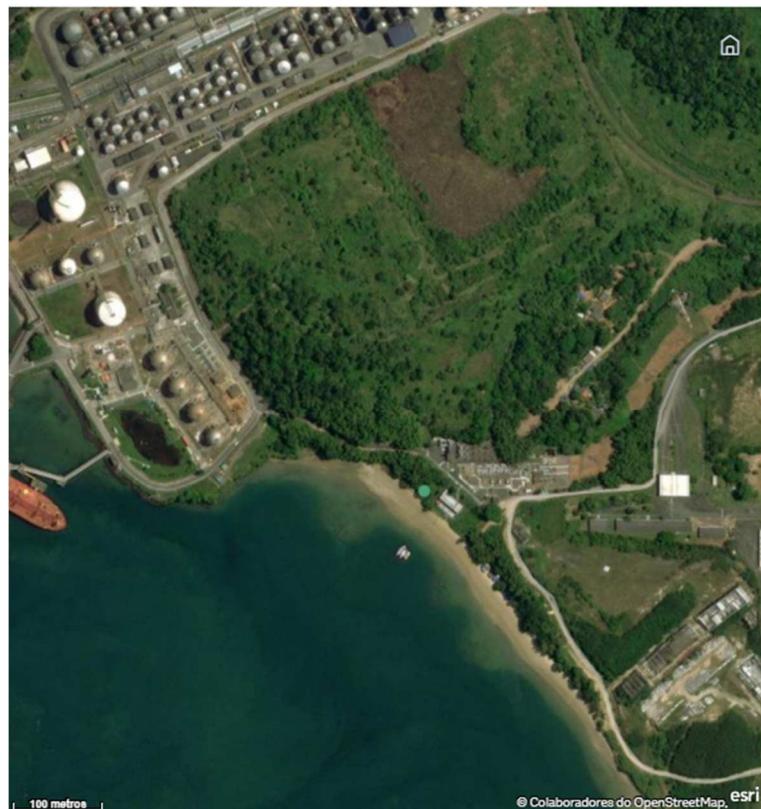
Figura 4 - Terminais Ponta Negra.



Fonte: ANTAQ.

- c) A empresa Braskem, autorizatária do Terminal de Matérias-Primas, por decisão da 12ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária da Bahia, no Processo nº 1005845-92.2018.4.01.3300, está impedida de realizar qualquer construção ou instalação física na área devido uma ação que tramita no Supremo Tribunal Federal (STF) que discute uma suposta inconstitucionalidade do art. 77, alínea *a* da Lei Municipal nº 924/2015 (Plano Diretor de Candeias). O prazo para início da operação terminou em 29/07/2024, sem informações sobre prorrogação. A empresa solicitou renúncia à outorga em 08/08/2024 (Processo nº [50300.008997/2023-34](#); Documento SEI nº 2366023), reiterado em 29/11/2024 (Processo nº [50300.023155/2024-93](#); Documento SEI nº 2417919). Por meio do [Acórdão nº 208-2025-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2025), esta Agência Reguladora, no mérito, reconheceu a possibilidade de extinção da outorga da referida empresa e encaminhou os autos ao MPOR.

Figura 5 - Terminal de Matérias-Primas.



Fonte: ANTAQ.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve por objetivo principal identificar e diagnosticar a situação da implantação dos TUPs com outorgas expedidas após a edição da [Lei nº 12.815, de 2013](#), no período de 2013 até 2019, que não iniciaram suas operações após cinco anos da outorga, conforme prescrito pelo [Decreto nº 8.033, de 2013](#). Além disso, foram evidenciados os motivos apresentados pelos TUPs para o atraso, bem como a situação acerca dos pedidos de prorrogação do citado prazo.

Foram expostos os perfis de cargas, os investimentos não realizados e as áreas não disponibilizadas para a movimentação de cargas dos terminais em questão.

No tocante à legislação que rege o tema, cabe destacar que, conforme os termos dos arts. 20 e 21 da [Portaria 1.064, de 2020](#), a prorrogação do prazo para o início da operação de um TUP está sob a competência do Poder Concedente, devendo o interessado apresentar, com antecedência mínima de 1 ano em relação ao encerramento do prazo em vigor, requerimento à Secretaria Nacional de Portos (SNP, antiga SNPTA) do MPOR com justificativa do pleito e documentação que comprove a exequibilidade do novo cronograma.

O universo do estudo abrangeu 178 TUPs, o que representa 79,46% dos 224 informados pelo [Painel de Instalações Privadas](#). Observou-se que 60,11% desse total (107 terminais) se concentrou nos anos de 2014 e 2015. Cabe destacar que nesse universo constam também os contratos de adesão de adaptação à [Lei nº 12.815, de 2013](#), visando assegurar a conformidade com a nova legislação dos TUPs que já possuíam autorização.

Ao explorar o conjunto de TUPs, tanto operacionais quanto não operacionais, 108 terminais, ou 60,67%, tiveram outorgas expedidas antes da edição da [Lei nº 12.815, de 2013](#) (pré-2013), os quais celebraram contrato de adesão de adaptação, enquanto 70 terminais, ou 39,33%, após a edição da citada Lei (pós-2013), ou seja, no período do estudo (2013 à 2019) foram expedidas 70 novas outorgas de TUPs, uma média de 10 outorgas por ano.

No tocante à situação operacional dos 178 TUPs, verificou-se que, dos 108 terminais com outorgas pré-2013, 4 (3,70%) estão não operacionais e 104 (96,30%) estão operacionais, enquanto dos 70 terminais com outorgas pós-2013, 17 (24,9%) não estão operacionais e 53 (75,71%) estão operacionais. Portanto, no período do estudo, há um total de 21 (11,80%) TUPs não operacionais e 157 (88,20%) operacionais.

Em relação aos perfis de cargas dos 17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013, houve 14 menções referentes ao perfil granel sólido, 12 citações ao granel líquido e/ou gasoso, 10 à carga geral e apenas 4 mencionaram carga conteinerizada.

No que se refere aos investimentos e áreas previstos para os 17 terminais não operacionais com outorgas pós 2013, apesar de parecer um percentual reduzido de TUPs, isso equivale a mais de R\$ 36,80 bilhões em investimentos não realizados e à perda de mais de 533 mil empregos que seriam gerados. Além disso, isso resultou na indisponibilidade de uma área portuária de aproximadamente 48,33 milhões m² para movimentação e armazenamento de cargas, principalmente granel sólido.

Ao investigar os motivos que impediram os 17 TUPs de entrarem em operação no prazo legal, constatou-se que as questões ambientais, financeiras e judiciais correspondem a 55,17% dos entraves que dificultam o início, o desenvolvimento e a conclusão desses empreendimentos, sendo que 11 terminais, ou 64,71%, já obtiveram a prorrogação do prazo em questão e outros 3 já têm pedido de prorrogação em andamento.

É fundamental reconhecer que investimentos da magnitude expostos neste estudo exercem um impacto profundo no setor portuário e na economia brasileira. Eles são essenciais para a expansão da capacidade logística, aprimorando a eficiência operacional e reduzindo custos. Isso é vital para aumentar a competitividade das empresas brasileiras no mercado

internacional. Além disso, esses investimentos são cruciais para a modernização da infraestrutura portuária, ajudando a superar os gargalos logísticos que compõem o chamado "Custo Brasil".

Constatou-se, portanto, que os impactos econômicos e sociais de um TUP que não inicia suas atividades no prazo legal são substanciais. Economicamente, o atraso resulta em perdas financeiras significativas para o operador do terminal, clientes e parceiros comerciais, incluindo custos adicionais de armazenamento, uso de vias de transporte alternativas mais dispendiosas e perda de oportunidades de negócios, afetando negativamente a competitividade e a eficiência logística.

Quando investimentos não são concretizados, as expectativas de melhorias e avanços são frustradas, mantendo o *status quo* e impedindo o desenvolvimento. A falta de inovação significa que os antigos cenários e infraestruturas permanecerão, limitando a capacidade de crescimento e competitividade no mercado global.

Socialmente, a comunidade local sofre com a falta de geração de empregos diretos e indiretos que o terminal traria, aumentando o desemprego ou subemprego, já que a criação de empregos diretamente ligada à construção e operação do terminal é adiada, novamente, frustrando as expectativas. Além disso, há um impacto negativo na confiança e reputação do setor portuário do país, prejudicando o potencial de atração de novos investimentos e desenvolvimento econômico. A falta de operação de um terminal também pode sobrecarregar outros portos e terminais, resultando em congestionamentos e impactos negativos na cadeia de suprimentos nacional.

Para a ANTAQ, os impactos de um TUP que não inicia suas atividades no prazo legal são significativos e multifacetados, gerando desafios adicionais para a fiscalização e no que concerne ao cumprimento dos contratos. A credibilidade da Agência pode ser prejudicada, pois ela é responsável por fiscalizar e garantir o cumprimento das obrigações dos autorizatários. Além disso, a não ativação de TUPs pode afetar negativamente o setor portuário, resultando em ineficiências logísticas, falta de investimentos e impactos econômicos. Cabe à ANTAQ assegurar que os autorizatários cumpram os prazos e obrigações estabelecidos, pois, caso contrário, a Agência corre o risco de ter sua eficácia regulatória questionada.

Outra questão diz respeito à necessidade de monitoramento constante dos cronogramas e prazos estipulados, ocasionando a necessidade de recursos adicionais para a verificação de conformidade. A detecção de atrasos implica em ações corretivas rápidas, que podem envolver

processos complexos e demorados para resolver disputas entre a ANTAQ e os titulares da outorga dos terminais.

Além disso, a não construção ou operação da instalação portuária no prazo estabelecido representa desperdício de recursos públicos, uma vez que a concessão da outorga é gratuita, mas seu processo desde a instrução até a assinatura do contrato de adesão demanda o empenho de um número considerável de servidores e horas de trabalho por parte da Agência.

Ademais, a Agência pode enfrentar a insatisfação das partes interessadas, incluindo investidores, clientes e a comunidade local, que esperam a operação do terminal, bem como críticas de órgãos de controle externo por não assegurar o cumprimento dos cronogramas estabelecidos, o que pode afetar sua credibilidade e a percepção pública de sua capacidade de gestão.

Há também um impacto negativo na atratividade do setor portuário brasileiro para investimentos futuros, uma vez que atrasos podem minar a confiança de investidores e operadores internacionais. Assim, a incerteza gerada pode reduzir o fluxo de capital e limitar o desenvolvimento.

Outro desafio significativo é a imposição de sanções e multas por descumprimento contratual. A ANTAQ deve garantir que essas penalidades sejam eficazes para incentivar a conformidade, mas também proporcionais para não comprometer a viabilidade econômica dos operadores. Isso requer um equilíbrio delicado entre rigor e flexibilidade.

Por fim, a falta de operação do terminal impacta o planejamento setorial, a logística e a eficiência do transporte aquaviário no país, podendo resultar em congestionamentos e sobrecarga de outros portos. Isso exige uma revisão e adaptação constantes das políticas e estratégias regulatórias para mitigar os impactos negativos.

ANEXO I: TUPs OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS

Neste tópico, do universo da pesquisa, são definidas as amostras de TUPs operacionais e não operacionais, conforme explicado no Tópico 4.1 - COLETA DE DADOS.

Do universo da pesquisa, inicialmente, é definida a amostra dos TUPs com a categorização utilizada pelo [Painel de Instalações Privadas](#), conforme Tabela 8:

Tabela 8 - Categorização da situação operacional do TUP por ano.

Ano Categorização	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total	%
Em Operação	2	54	44	24	10	10	12	156	87,64%
	100,00%	91,53%	91,67%	96,00%	71,43%	71,43%	75,00%	87,64%	
Sem Operação	0	0	1	0	0	0	0	1	0,56%
	0,00%	0,00%	2,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%	
Construção Iniciada	0	1	1	0	1	0	0	3	1,69%
	0,00%	1,69%	2,08%	0,00%	7,14%	0,00%	0,00%	1,69%	
Construção Não Iniciada	0	4	2	1	3	4	3	17	9,55%
	0,00%	6,78%	4,17%	4,00%	21,43%	28,57%	18,75%	9,55%	
Construção Concluída	0	0	0	0	0	0	1	1	0,56%
	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,25%	0,56%	
Total	2	59	48	25	14	14	16	178	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Posteriormente, seguindo os preceitos utilizados neste trabalho no supracitado tópico, foi estabelecida a amostra dos TUPs operacionais e não operacionais, obtendo-se então a distribuição dos terminais de acordo com a Tabela 9. **É importante destacar que TUP operacional não significa necessariamente que há movimentação de cargas, apenas que esse está em condições para tanto.**

Tabela 9 - Categorização da situação operacional do TUP por ano.

Ano Categorização	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total	%
Operacional	2	54	44	24	10	10	13	157	88,20%
	100,00%	91,53%	91,67%	96,00%	71,43%	71,43%	81,25%	88,20%	
Não Operacional	0	5	4	1	4	4	3	21	11,80%
	0,00%	8,47%	8,33%	4,00%	28,57%	28,57%	18,75%	11,80%	
Total	2	59	48	25	14	14	16	178	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Tem-se então que, dos 178 TUPs do universo da pesquisa, 157 terminais, ou 88,20%, estão operacionais, enquanto 21, ou 11,80%, não estão operacionais. No Gráfico 5 é apresentada a distribuição no decorrer dos anos de 2013 a 2019.

Gráfico 5 - Categorização da situação operacional do TUP no período do estudo.



Fonte: ANTAQ.

ANEXO II: RELAÇÃO DOS TUPs NÃO OPERACIONAIS

Na Tabela 10, em sua 1^a parte tem-se os **17 TUPs pós-2013 não operacionais (80,95%)**, apresentados na cor vermelha, enquanto em sua 2^a parte tem-se os **4 TUPs pré-2013 não operacionais (19,05%)**, os quais são apresentados na cor preta, totalizando os 21 terminais não operacionais.

Tabela 10 - Relação de TUPs não operacionais.

TUPs pós-2013		
Item	Código	Identificação do TUP
1	BRAP006	Terminal Cianport Santana
2	BRBA011	Terminal Bamin
3	BRPA037	Terminal Buritirama - Barcarena
4	BRSC023	Terminal TGSC
5	BRES015	Terminal Industrial Imetame
6	BRSP012	Terminal Portuário Brites
7	BRMA005	Terminal Portuário de São Luis
8	BRES025	Porto Central Complexo Industrial e Portuário S.A.
9	BRSC027	TGB - Terminal Graneleiro da Babitonga
10	BRSP016	Terminal Marítimo da Alemoa
11	BRES027	Itaoca Offshore
12	BRMA007	Terminal Portuário de Alcântara
13	BRPR008	Novo Porto Terminais Multicargas e Logísticas LTDA
14	BRRJ065	Terminais Ponta Negra
15	BRAM152	Potassio do Brasil
16	BRBA015	Terminal de Matérias Primas
17	BRSC042	Mar Azul
TUPs pré-2013		
Item	Código	Identificação do TUP
1	BRPR001	Terminal Portuário Porto Pontal - TPPP
2	BRAP004	Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá
3	BRMA003	TUP Mearim
4	BRSC014	Terminal Privativo de Imbituba

Fonte: ANTAQ.

ANEXO III: RELAÇÃO DOS TUPS COM OUTORGAS PÓS-2013

A Tabela 11 apresenta os **70 TUPs com outorgas pós-2013**, dos quais **17 (24,29%)** não estão operacionais (cor vermelha) e **53 (75,71%)** estão operacionais (cor preta).

Tabela 11 - Relação de TUPs com outorgas pós-2013.

TUPs pós-2013 não operacionais		
ITEM	Código	Designação do TUP
1	BRAP006	Terminal Cianport Santana
2	BRBA011	Terminal Bamin
3	BRPA037	Terminal Buritirama - Barcarena
4	BRSC023	Terminal TGSC
5	BRES015	Terminal Industrial Imetame
6	BRSP012	Terminal Portuário Brites
7	BRMA005	Terminal Portuário de São Luis
8	BRES025	Porto Central Complexo Industrial e Portuário S.A.
9	BRSC027	TGB - Terminal Graneleiro da Babitonga
10	BRSP016	Terminal Marítimo da Alemoa
11	BRES027	Itaoca Offshore
12	BRMA007	Terminal Portuário de Alcântara
13	BRPR008	Novo Porto Terminais Multicargas e Logísticas LTDA
14	BRRJ065	Terminais Ponta Negra
15	BRAM152	Potassio do Brasil
16	BRBA015	Terminal de Matérias Primas
17	BRSC042	Mar Azul

(Continua)

NÃO

TUPs pós-2013 operacionais		
ITEM	Código	Designação do TUP
1	BRRJ025	TERMINAL TECHNIP BRASIL AÇU
2	BRSP009	Base Logística de Dutos
3	BRAM034	Ipiranga Manaus
4	BRBA012	TUP Enseada Naval
5	BRES013	Estaleiro Jurong
6	BRES020	Terminal Portuário da Glória - TPG
7	BRGO009	Caramuru Alimentos São Simão
8	BRPA043	Terminal Vila do Conde
9	BRRJ026	TUP Intermoor - Base de Apoio Marítimo Intermoor Açu
10	BRRJ039	Terminal Nov Flexibles
11	BRRO011	Terminal Amazonágás
12	BRRO013	Terminal de Expedição de Grãos Portochuelo
13	BRSC011	Porto Itapoá Terminais Portuários
14	BRES023	TUP Zemax
15	BRRJ051	Terminal de Combustíveis Marítimos do Açu - TECMA
16	BRRJ022	Porto do Açu - Terminal TMULT e TCAR
17	BRMS008	Porto Eldorado
18	BRRJ053	Brasil Logística Offshore e Estaleiro Naval
19	BRRJ054	Terminal Portuário da Nuclep
20	BRRJ055	Estaleiro Renave
21	BRRJ056	Terminal CCPN
22	BRRJ057	Terminal Ilha do Governador
23	BRRO010	ATEM PVH
24	BRRO025	Base Secundária Ipiranga de Porto Velho
25	BRRS025	Metasa SA Indústria Metalurgica
26	BRRS013	CMPC Guaíba
27	BRBA007	Terminal Portuário Cotelgipe

(Continua)

TUPs com outorga pós-2013 (continuação)		
ITEM	Código	Designação do TUP
28	BRAM039	J. F. de Oliveira Humaitá
29	BRRJ041	Estaleiro Camorim
30	BRRJ017	Terminal Portuário Wellstream - TPW
31	BRRJ013	UTC Engenharia
32	BRRJ067	Terminal de Petróleo TPET/TOIL - Açu
33	BRAM087	Amazon Aço Indústria e Comércio Ltda
34	BRAM091	Terminal Portuário Novo Remanso
35	BRPA091	ATEM Miritituba
36	BRPA108	Terminal Saint-Gobain Icoaraci
37	BRRJ027	Estaleiro Locar
38	BRRJ066	Subsea 7 do Brasil Serviços LTDA
39	BRRN003	Terminal de Embarque Marítimo da Salina Diamante Branco
40	BRAM006	Porto Chibatão
41	BRAC005	Atem's Distribuidora de Petróleo
42	BRAM088	Terminal Distribuidora Equador Manaus
43	BRAM155	Petróleo Sabbá - Terminal Manaus
44	BRAP019	TERMINAL DE MACAPA
45	BRPA061	TUP CESARI
46	BRPA208	Terminal de Munguba
47	BRPA214	ABI Miritituba
48	BRRJ078	Terminal Dome
49	BRRN004	Terminal de Uso Privado de Macau
50	BRRN005	Tup da Salina Francisco Menescal
51	BRR0030	Administradora de Bens de Infraestrutura Ltda. - ABI
52	BRRJ074	Terminal de Regaseificação do Açu
53	BRCE002	Terminal Petrobras Paracuru

Fonte: ANTAQ.

ANEXO IV: MOTIVOS DO NÃO ENVIO DOS DADOS DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Como dito anteriormente neste trabalho, o estudo desenvolvido pelo Projeto P17 constatou que o expressivo aumento de autorizações concedidas a partir da edição da [Lei nº 12.815, de 2013](#) não se refletiu proporcionalmente no aumento da movimentação de cargas por terminais outorgados após a edição do aludido diploma legal, levando a ser sugerido que fosse verificada “a existência de terminais que já movimentam carga e, porventura, não informam tal movimentação à ANTAQ, por intermédio do Sistema de Desempenho Portuário - SDP, obrigação estipulada a todas as instalações portuárias na Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022” (ANTAQ, 2022c).

No voto do Diretor-Relator, quando da apreciação e deliberação pela Diretoria Colegiada da ANTAQ do Projeto 17 da Agenda Plurianual de Estudos - 2021/2024, foi também aludida essa questão sob o contexto da falta de movimentação de cargas, mas para os terminais arrendados ou transitórios.

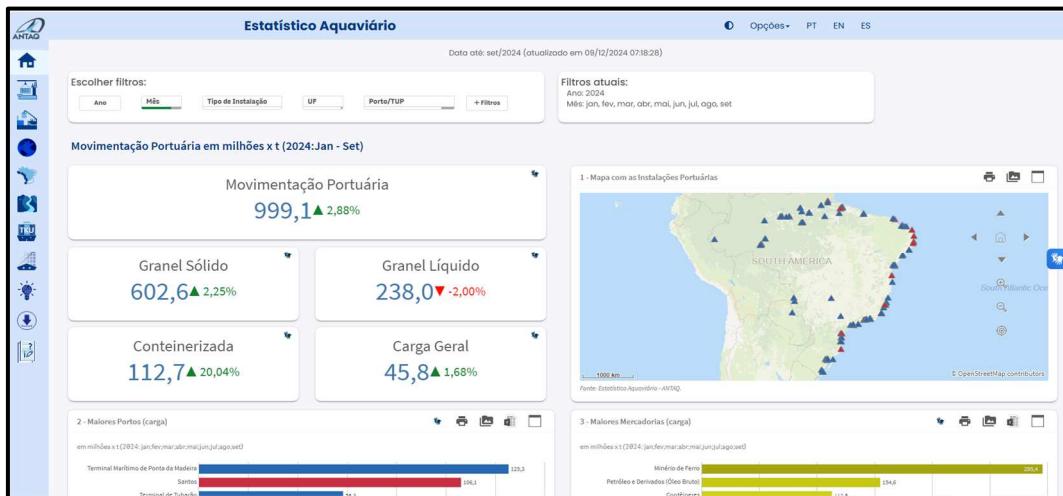
47. A mesma lógica se aplica aos terminais em Portos Organizados, cujos dados de 2021 indicaram haver 35% de terminais arrendados ou transitórios sem movimentação alguma de carga.

Desse modo, de forma acessória ao objetivo primordial deste estudo, objetivando obter um panorama dos TUPs operacionais que estão e que não estão efetivamente operando, será avaliada a situação dos terminais quanto ao envio dos dados da sua movimentação de cargas para a ANTAQ, para então se chegar as razões apresentadas por aqueles que não estão encaminhando os dados em questão. Para tanto, realizou-se um levantamento junto às bases de dados da ANTAQ, cruzando as informações obtidas junto ao [Painel de Instalações Privadas](#) com as do [Painel Estatístico Aquaviário](#) (Figura 6).

Em relação à amostra de TUPs operacionais obtida, subdividiu-se nos grupos dos terminais que estão e os que não estão enviando informações da sua movimentação de cargas para ANTAQ. **Essa prospecção de dados foi restrita aos anos de 2023 e 2024, sendo que, para o ano de 2024, somente até o mês de agosto⁴.**

⁴ À época da pesquisa no Painel Estatístico Aquaviário, **novembro de 2024**, somente os dados até o mês de agosto de 2024 estavam disponíveis.

Figura 6 - Painel Estatístico Aquaviário.



Fonte: ANTAQ.

A obrigação do envio dos dados de movimentação de cargas para a ANTAQ, por meio do Sistema de Desempenho Portuário (SDP), está prevista nos seguintes normativos da ANTAQ:

- [Portaria nº 062-ANTAQ, de 27 de julho de 2005, e seu Anexo](#) (ANTAQ, 2006):

Art. 2º Ficam as Administrações Portuárias obrigadas a enviar os dados discriminados no Anexo I desta Portaria, no prazo de até 30 (trinta) dias após o encerramento da operação dos navios.
(...)

Art. 14 - São considerados participantes do Sistema e, consequentemente, usuários natos, para efeito desta Portaria:

- I - Autoridades Portuárias (Administrações dos Portos);
- II - Arrendatários de instalações portuárias;
- III - Terminais Portuários de Uso Privativo.

(...)

Art. 18 - A falta ou negativas de atendimento as solicitações, acarretarão a aplicação de sanções, previstas em lei, no regimento e nas normas estabelecidas (sic) pela ANTAQ.

(...)

Art. 23 - A recusa ou o não fornecimento das informações solicitadas, em sua forma e prazos, sujeitará o responsável as sanções estabelecidas pela ANTAQ, sem prejuízo de outras, de qualquer natureza, aplicáveis a matéria.

- [Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022](#) (ANTAQ, 2022C):

Art. 33. Constituem infrações administrativas a que se sujeitam a autoridade portuária, o arrendatário, o autorizatário e o operador portuário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a cada um desses agentes:

(...)

VII - deixar de prestar à ANTAQ, por meio de sistema informatizado relativo ao acompanhamento de preços portuários, informações relativas à

movimentação de carga e às receitas provenientes dos serviços portuários, de acordo com norma específica: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);
(...)

XXXIX - deixar de encaminhar, através de sistema eletrônico, disponível na página eletrônica da ANTAQ, até o vigésimo dia do mês subsequente, informações relativas a:

a) natureza, tipo, quantidade e peso, na unidade de medida estabelecida pela ANTAQ, do total de cargas movimentadas: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

b) quantidade de movimentação de passageiros: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); e

c) dados temporais de embarcações desatracadas no mês de referência, considerando as datas e horas registradas no momento do fundeo até a respectiva desatracação: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

- Resolução ANTAQ nº 118, de 24 de setembro de 2024 (ANTAQ, 2024c):

Art. 1º Estabelecer a obrigatoriedade de prestação de informações relativas à movimentação de carga e passageiros, atracação e desatracação de embarcações, preços, tarifas e receitas operacionais provenientes dos serviços portuários para a alimentação do Sistema de Acompanhamento de Preços (Módulo APP) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

(...)

Art. 7º O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará o infrator à cominação de penalidades, conforme o disposto no inciso VII do art. 33 da Resolução ANTAQ nº 75, de 6 de junho de 2022, observada as disposições condas no Anexo da Resolução ANTAQ nº 3.259, de 30 de janeiro de 2014, ou da norma que a suceder, disciplinando a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da Antaq.

Diante do conjunto de terminais operacionais que não estão enviando as informações em questão, efetuou-se o levantamento dos motivos apresentados pelos TUPs por intermédio do SDP. Assim, obtém-se o panorama da situação, segundo a categorização adotada pelo citado Sistema, conforme segue:

- Ausência de desatracação: indicação de que a instalação portuária não teve operação naquele mês;
- Atracação sem movimentação: indicação de que a instalação teve atracação, porém sem movimentação de carga; e
- Não informado em operação: indicação de que não foi enviada informação ao SDP.

Em relação às categorizações “ausência de desatracação” e “atracação sem movimentação”, essas indicam que, em determinado mês, não houve movimentação de cargas no terminal por meio do modal aquaviário.

Já no tocante à categorização “não informado em operação”, o terminal não envia qualquer informação à ANTAQ, portanto, o terminal não apresenta o motivo de não encaminhar os dados sobre a sua movimentação de cargas.

A data-base da consulta para o levantamento em questão foi novembro de 2024.

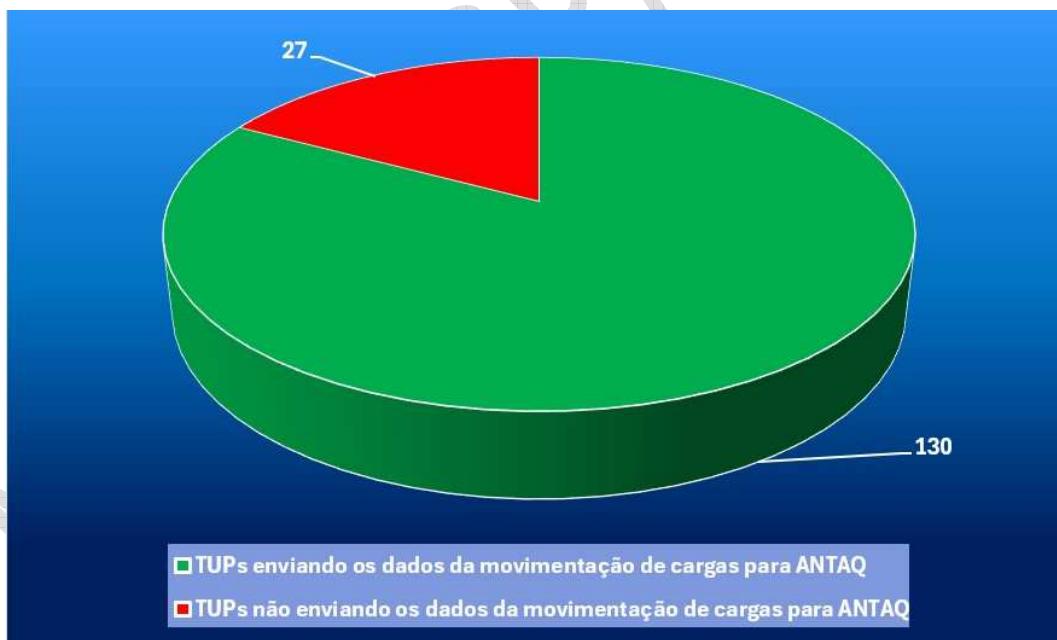
Dos 178 TUPs que compõem o universo do estudo, temos 157 TUPs operacionais. Destes terminais operacionais foi verificado que 130 (82,80%) estão enviando os dados da sua movimentação de cargas para a ANTAQ, enquanto 27 (17,20%) não (vide Tabela 12 e Gráfico 6).

Tabela 12 - Situação dos TUPs quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.

Categorização	Ano	Ano							Total
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
TUPs enviando os dados da movimentação de cargas para ANTAQ	2	47	35	19	7	9	11	130	130
	100,00%	87,04%	79,55%	79,17%	70,00%	90,00%	84,62%	82,80%	
TUPs não enviando os dados da movimentação de cargas para ANTAQ	0	7	9	5	3	1	2	27	27
	0,00%	12,96%	20,45%	20,83%	30,00%	10,00%	15,38%	17,20%	
TUPs operacionais	2	54	44	24	10	10	13	157	

Fonte: ANTAQ.

Gráfico 6 - Situação dos TUPs quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.



Fonte: ANTAQ.

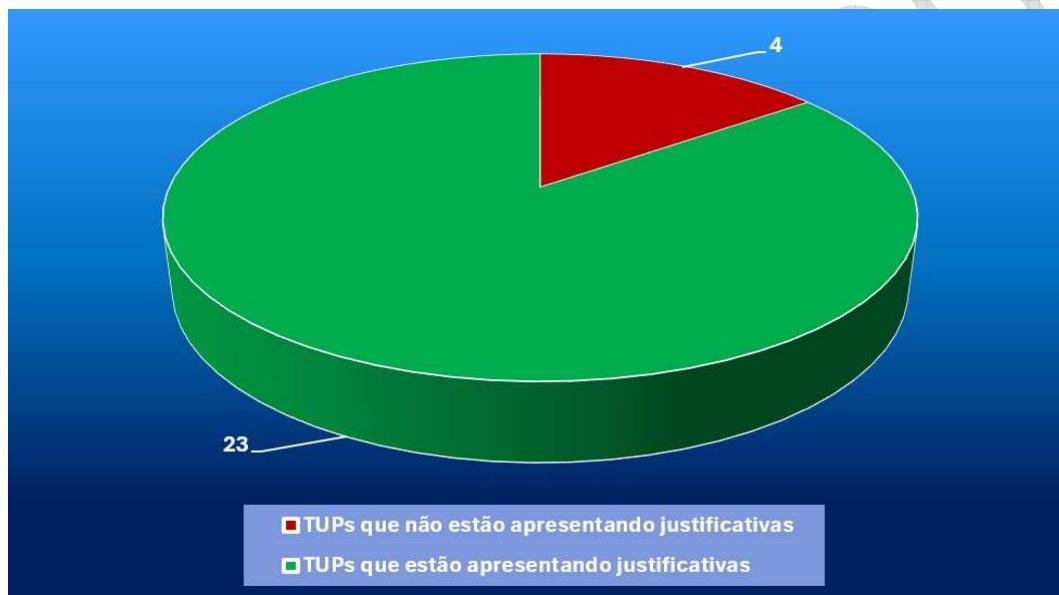
De acordo com o apresentado na Tabela 13 e no Gráfico 7, em relação ao ano de 2023, no que se refere aos 27 TUPs operacionais que não estão informando as suas movimentações de cargas, tem-se 23 (85,19%) terminais que apresentaram os motivos para tanto (ausência de desatracação ou atracação sem movimentação) e 4 (14,81%) terminais que não apresentaram (não informado em operação).

Tabela 13 - Situação dos TUPs quanto à apresentação das justificativas pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.

Status quanto à apresentação dos motivos	Ano	
	2023	
TUPs que não estão apresentando justificativas	4	14,81%
TUPs que estão apresentando justificativas	23	85,19%
Total	27	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Gráfico 7 - Situação dos TUPs quanto à apresentação das justificativas pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.



Fonte: ANTAQ.

Conforme pode ser visto na Tabela 14 e no Gráfico 8, dos 23 TUPs que justificaram o não envio dos dados das suas movimentações de cargas no ano de 2023, 14 (51,85%) terminais informaram ausência de desatracação, enquanto 9 (33,33%) relataram atracação sem movimentação.

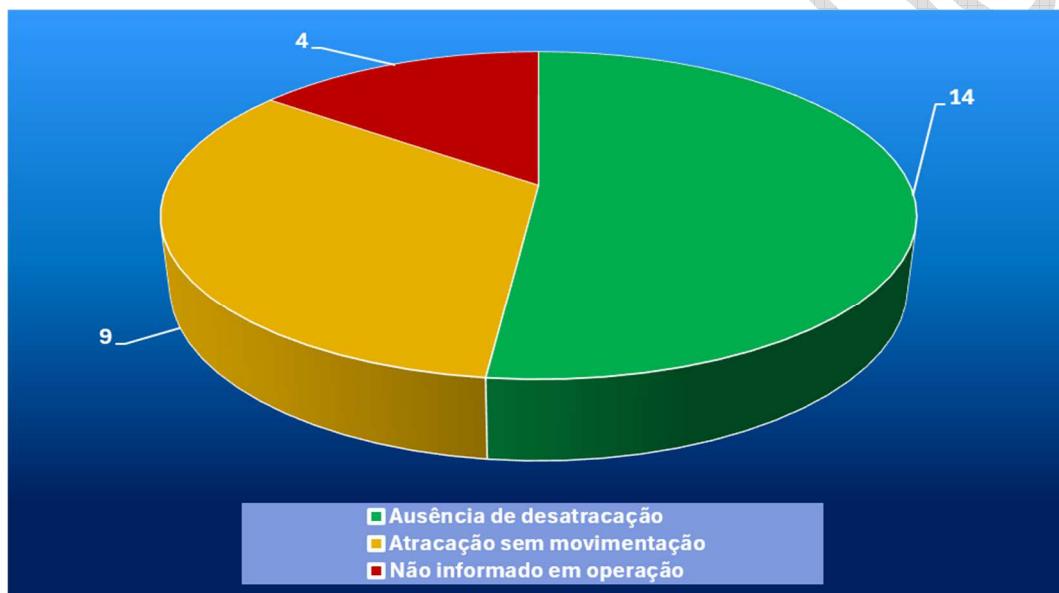
Pode-se afirmar, portanto, que, dos 27 TUPs operacionais, 23 terminais, o equivalente à 85,19%, não tiveram cargas para movimentar por meio do modal aquaviário no ano de 2023, sendo que esse número pode ser ainda maior, posto que os 4 terminais operacionais restantes simplesmente não apresentaram os motivos do não envio dos dados das suas movimentações de cargas no citado ano.

Tabela 14 - Situação dos TUPs quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.

Motivo	Ano	
	2023	
Ausência de desatracação	14	51,85%
Atracação sem movimentação	9	33,33%
Não informado em operação	4	14,81%
Total	27	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Gráfico 8 - Situação dos TUPs quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.



Fonte: ANTAQ.

Levando em consideração agora apenas os TUPs pós-2013, segundo o que consta da Tabela 15 e no Gráfico 9, tem-se que dos 53 terminais, 42 (79,25%) estão encaminhando as informações acerca da movimentação de cargas, sendo que 11 (20,25%) não estão enviando.

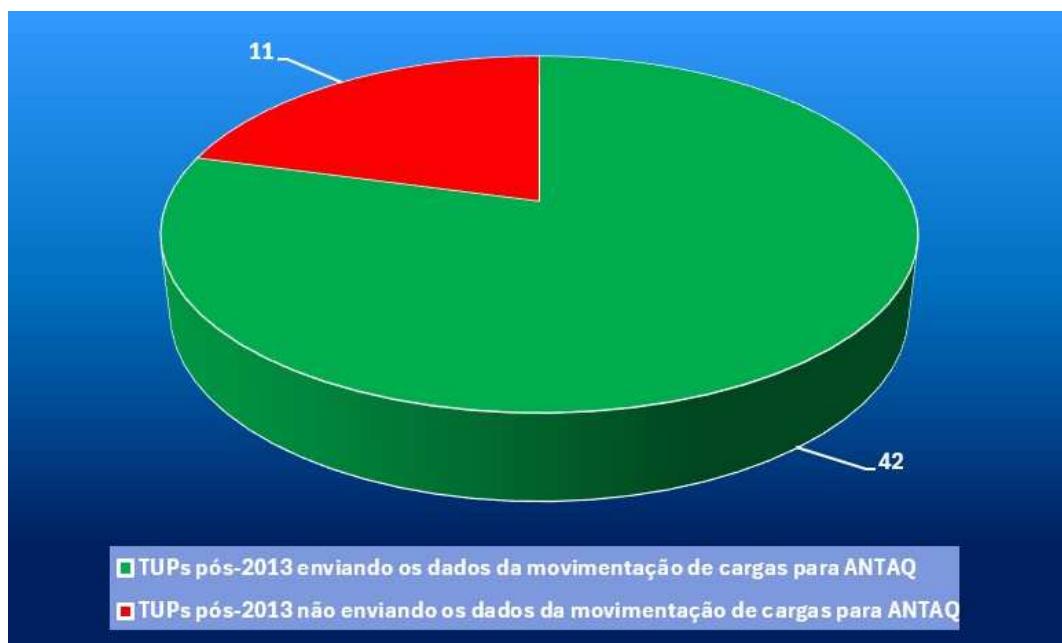
Conclui-se, portanto, que, dos 27 terminais operacionais que não estão enviando os dados da sua movimentação de cargas, 11 (40,74%) são TUPs com outorgas pós-2013 e 16 (59,26%) são com outorgas pré-2013.

Tabela 15 - Situação dos TUPs com outorga pós-2013 quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.

Categorização	Ano								Total
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
TUPs pós-2013 enviando os dados da movimentação de cargas para ANTAQ	2	10	2	7	2	8	11	42	79,25%
	100,00%	90,91%	66,67%	63,64%	40,00%	100,00%	84,62%	79,25%	
TUPs pós-2013 não enviando os dados da movimentação de cargas para ANTAQ	0	1	1	4	3	0	2	11	20,75%
	0,00%	9,09%	33,33%	36,36%	60,00%	0,00%	15,38%	20,75%	
TUPs operacionais pós-2013	2	11	3	11	5	8	13	53	

Fonte: ANTAQ.

Gráfico 9 - Situação dos TUPs com outorga pós-2013 quanto ao envio dos dados da movimentação de cargas.



Fonte: ANTAQ.

Nessa situação, constata-se na Tabela 16 e no Gráfico 10 que, dos 11 TUPs com outorgas pós-2013, 5 terminais informaram ausência de desatracação para não terem enviado os dados relativos à sua movimentação de cargas. Igual número de terminais relataram atracação sem movimentação. Por fim, 1 terminal não apresentou a justificativa pelo não envio dos dados da sua movimentação de cargas.

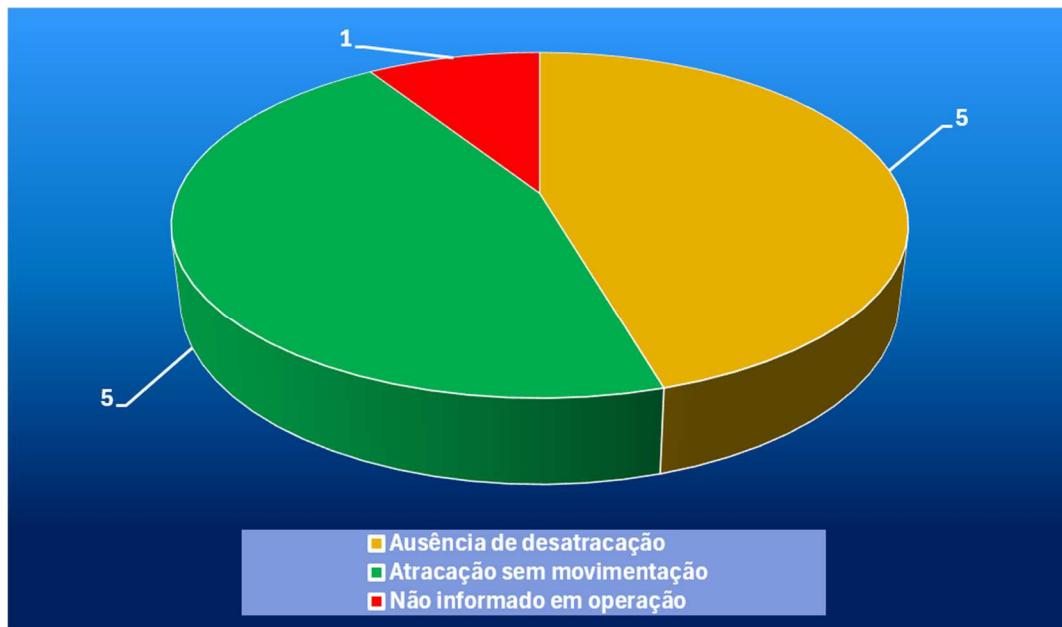
Destarte, constata-se que 10 TUPs com outorgas pós-2013 não tiveram cargas para movimentar por meio do modal aquaviário no ano de 2023.

Tabela 16 - Situação dos TUPs pós-2013 quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.

Motivo	Ano		2023
Ausência de desatracação		5	45,45%
Atracação sem movimentação		5	45,45%
Não informado em operação		1	9,09%
Total		11	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Gráfico 10 - Situação dos TUPs pós-2013 quanto à categorização dos motivos pelo não envio dos dados da movimentação de cargas.



Fonte: ANTAQ.

Por fim, sobre o assunto, cumpre salientar que:

- não é o objetivo deste estudo verificar o atendimento às determinações legais quanto ao envio das informações da movimentação de cargas; e
- o encaminhamento das informações para a ANTAQ indicando não ter existido movimentação de cargas, não significa, a princípio, que exista alguma irregularidade quanto à obrigação estabelecida nos normativos mencionados no início deste tópico.

ANEXO V:PERFIS DE CARGAS, INVESTIMENTO E ÁREA PREVISTOS PARA OS TUPs NÃO OPERACIONAIS

Neste tópico foi feito o levantamento dos perfis de cargas, dos investimentos e das áreas previstos dos **21 TUPs 2013/2019 não operacionais (pré-2013 e pós-2013)**. Para tanto, foram utilizadas informações constantes das bases de dados da ANTAQ.

No que concerne aos perfis de cargas, conforme Tabela 17 e Gráfico 11, constata-se que, dos 21 TUPs não operacionais, 16 (76,19% das menções) informaram que pretendem movimentar granel sólido; em seguida, temos 13 (61,90% das menções) que relataram que tencionam movimentar carga geral; 12 (57,14% das menções) que planejam movimentar granel líquido e/ou gasoso; e, por fim, apenas 6 (28,57% das menções) têm a intenção de movimentar carga conteinerizada⁵.

Tabela 17 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais.

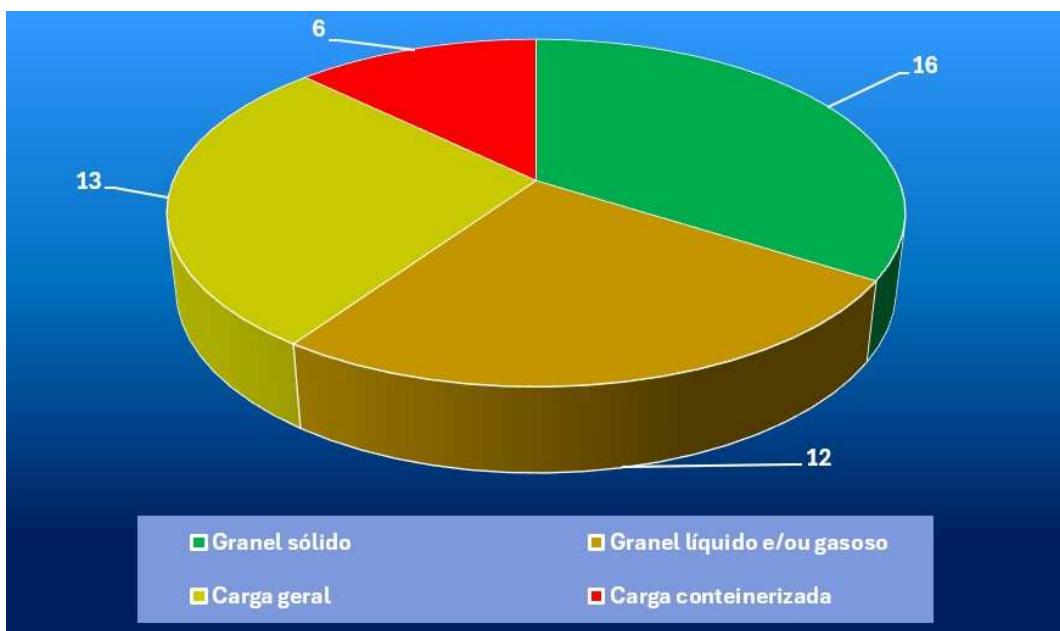
Perfil de Carga	Quantidade	% Quantidade
Granel sólido	16	76,19%
Granel líquido e/ou gasoso	12	57,14%
Carga geral	13	61,90%
Carga conteinerizada	6	28,57%
Total TUPs	21	

Fonte: ANTAQ.

É interessante observar que, dos 21 TUPs não operacionais, a grande maioria (76,19% das menções) planeja movimentar granel sólido, incluindo graneis sólidos minerais e vegetais, que estão entre as principais mercadorias da pauta de exportação do Brasil. Por outro lado, apenas 6 desses terminais pretendem movimentar carga conteinerizada, o perfil de carga que, teoricamente, foi o mais favorecido com a edição da [Lei nº 12.815, de 2013](#).

⁵ O fato do somatório da quantidade de perfis de cargas (48) ser maior do que o número de terminais não operacionais (21) é porque há terminais prevendo movimentar mais de um perfil de carga.

Gráfico 11 - Perfis de cargas - TUPs não operacionais.



Fonte: ANTAQ.

Conforme informações constantes da Tabela 18, dos 21 TUPs não operacionais, 8 (38,10%) indicaram a intenção de trabalhar com apenas um perfil de carga, enquanto 3 (14,29%) planejam trabalhar com os quatro perfis de carga.

Tabela 18 - Quantidade de perfis de carga - TUPs não operacionais.

Quantidade de Perfil de Carga	Quantidade de TUP	% Quantidade
1 perfil de carga	8	38,10%
2 perfis de carga	3	14,29%
3 perfis de carga	7	33,33%
4 perfis de carga	3	14,29%
Total	21	100,00%

Fonte: ANTAQ.

No tocante aos investimentos e áreas previstos, a prospecção das informações foi efetuada junto às bases de dados da ANTAQ e, subsidiariamente, nos instrumentos contratuais dos processos de outorga.

Os valores dos investimentos assim obtidos são históricos, ou seja, estão desatualizados monetariamente. A atualização desses valores foi efetuada utilizando o IPCA, referência outubro/2024, por meio da [Calculadora do Cidadão](#), adotando-se, como data-base inicial, as datas de celebração dos contratos de adesão.

Assim, levantou-se o valor histórico do investimento de cada empreendimento, que totalizou R\$ 27.761.048.053,20. Atualizou-se monetariamente os valores históricos obtidos

para outubro de 2024, o que resultou o valor total de **R\$ 45.708.782.757,79 de investimentos previstos dos terminais não operacionais**. Desse montante, **19,94% (R\$ 8.908.025.056,75) correspondem a investimentos previstos por 4 terminais com outorgas anteriores a 2013⁶**, enquanto os **80,51% restantes (R\$ 36.800.757.701,04) referem-se a investimentos de 17 terminais com outorgas pós-2013**.

É primordial chamar a atenção para o fato de que esses investimentos não realizados ocasionaram a não disponibilização de uma área portuária de **56.520.510,23 m²** para movimentação e armazenagem de cargas. Considerando que um campo de futebol oficial tem uma área total de 7.140 m², isto equivale a cerca de **7.917 campos de futebol oficiais**.

Novamente, é importante lembrar que investimentos dessa magnitude têm um impacto significativo no setor portuário e na economia brasileira ao expandir a capacidade logística, melhorar a eficiência operacional e reduzir custos, aumentando a competitividade internacional. Esses investimentos modernizam a infraestrutura portuária, superando desafios logísticos do "Custo Brasil" (INSTITUTO MILLENIUM, 2023). Beneficiam setores como logística e transporte, exportação e importação, construção civil, tecnologia e inovação, além de gerar empregos e fortalecer a economia local e nacional (AMORA, 2023; MPOR, 2023; MPOR, 2025). Portanto, são essenciais para o desenvolvimento econômico sustentável e a competitividade global do Brasil.

Com o valor total dos investimentos atualizados, se utilizou a [Calculadora de Geração de Empregos](#)⁷ (INFRA, 2024a) para verificar a quantidade de empregos que deixou de ser gerada pela não execução desses investimentos. Conforme apresentado na Figura 7, **a não execução dos investimentos previstos deixou de gerar 662.260 empregos**. Desses, 219.920 seriam empregos diretos, 103.712 empregos indiretos e 338.627 empregos via Efeito Renda. Esses números destacam a significativa oportunidade de geração de empregos que foi perdida devido à falta de implementação dos investimentos planejados.

⁶ O Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá, um dos TUPs não operacional pré-2013, estava em operação até a ocorrência, em março de 2013, de um desabamento na área do seu cais flutuante, não voltando a operar até a conclusão deste estudo. Nesse caso, também foi utilizado o valor histórico do investimento.

⁷ A Calculadora de Geração de Empregos da INFRA S.A. é uma ferramenta projetada para estimar a quantidade de empregos que podem ser gerados a partir de empreendimentos de infraestrutura. A ferramenta utiliza dados de projetos de infraestrutura, como construção de rodovias, ferrovias e portos, para estimar o número de empregos diretos e indiretos que serão criados durante as fases de construção e operação dos projetos. A calculadora é utilizada principalmente no setor de infraestrutura de transporte e logística, ajudando a planejar e avaliar o impacto econômico de novos projetos (ONTL, 2024) (INFRA, 2024b) (INFRA, 2024c).

Figura 7 - Cálculo da geração de empregos por investimento - TUPs não operacionais.



Fonte: INFRA (2024a).

ANEXO VI: PERFIS DE CARGAS, INVESTIMENTO E ÁREA PREVISTOS PARA OS TUPs COM OUTORGAS PÓS-2013

Neste tópico, fundamentado em informações das bases de dados da ANTAQ, foi efetuado o levantamento dos perfis de cargas, dos investimentos e das áreas previstos dos **70 TUPs 2013/2019 com outorgas pós-2013 (operacionais e não operacionais)**. No ANEXO III: é apresentada a relação dos TUPs com outorgas pós-2013.

Sobre os perfis de cargas, conforme os dados apresentados na Tabela 19 e Gráfico 12, pode-se notar que, entre os 70 TUPs que receberam outorgas após 2013, a maior parte deles, ou seja, 41 terminais (58,57% das menções), informaram trabalhar ou que pretendem trabalhar com carga geral. Em seguida, 40 terminais (57,14% das menções) mencionaram granel líquido e/ou gasoso. Depois, 31 terminais (44,29% das menções) citaram granel sólido e, por último, 16 terminais (22,86% das menções) relataram operar ou pretender operar com carga conteinerizada.

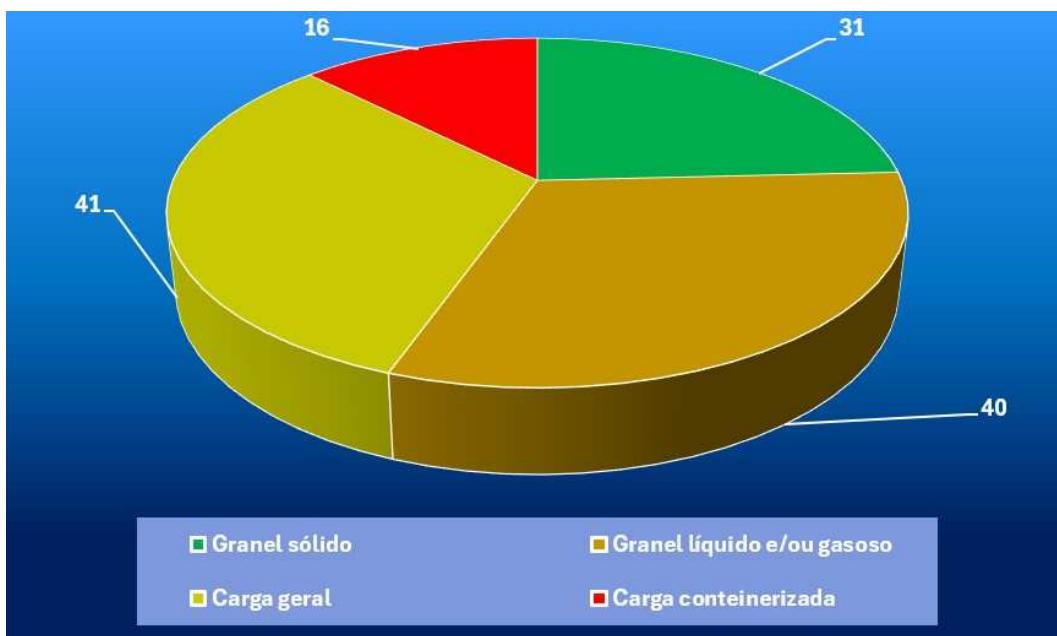
Tabela 19 - Perfis de cargas - TUPs com outorgas pós-2013.

Perfil de Carga	Quantidade	% Quantidade
Granel sólido	31	44,29%
Granel líquido e/ou gasoso	40	57,14%
Carga geral	41	58,57%
Carga conteinerizada	16	22,86%
Total TUPs	70	

Fonte: ANTAQ.

É curioso observar que, entre os 70 TUPs que receberam autorizações pós-2013, os dois perfis de cargas mais citados foram carga geral, com 41 menções, e granel líquido e/ou gasoso, com 40 referências. Essa tendência pode estar ligada aos anos em que a exploração do pré-sal no Brasil atingiu seu auge, especialmente entre 2014 e 2019. Durante esse período, a produção de petróleo e gás natural na camada do pré-sal cresceu bastante, graças a inovações tecnológicas e a investimentos significativos (SOUSA, s.d.) (BISTAFA, 2016). No tocante à carga conteinerizada, novamente se verifica que foi a que menos foi citada, com apenas 16 menções.

Gráfico 12 - Perfis de cargas - TUPs com outorgas pós-2013.



Fonte: ANTAQ.

Em relação à quantidade de perfis de carga que cada TUP com outorga pós-2013 informou trabalhar ou que pretende trabalhar, segundo à Tabela 20, dos 70 terminais, a maioria (42, ou 60,00%) relatou apenas um perfil de carga, 12 (17,14%) indicaram três perfis de carga, enquanto 9 (12,86%) informaram quatro perfis de carga. Apenas 7 TUPs (10,00%) manifestaram trabalhar ou pretender trabalhar com dois perfis de carga.

Tabela 20 - Quantidade de perfis de carga - TUPs com outorgas pós-2013.

Quantidade de Perfil de Carga	Quantidade de TUP	% Quantidade
1 perfil de carga	42	60,00%
2 perfis de carga	7	10,00%
3 perfis de carga	12	17,14%
4 perfis de carga	9	12,86%
Total	70	100,00%

Fonte: ANTAQ.

Com relação aos investimentos e áreas previstos, como relatado no ANEXO V:, as informações foram obtidas junto às bases de dados da ANTAQ e, subsidiariamente, nos instrumentos contratuais dos processos de outorga. Os valores dos investimentos assim obtidos são históricos, tendo sido atualizados pelo IPCA, referência outubro/2024, por meio da [Calculadora do Cidadão](#), adotando-se como data-base inicial as datas de celebração dos contratos de adesão.

O valor histórico total dos investimentos encontrados para os **70 TUPs com outorgas pós-2013** foi de R\$ 31.158.185.769,62. Realizada a atualização monetária dos valores de cada empreendimento, o valor total alcançou **R\$ 47.130.652.392,20**⁸, investimento esse que, segundo à [Calculadora de Geração de Empregos](#) (Figura 8), tem o potencial de gerar **682.861 empregos**.

Desse montante, **R\$ 36.800.757.701,04**, ou **78,08%**, referem-se a terminais não operacionais (17 terminais), enquanto **R\$ 10.329.894.691,16**, ou **21,92%**, dizem respeito a terminais operacionais⁹ (53 terminais). Ou seja, o total dos investimentos não realizados pelos 17 terminais não operacionais pós-2013 é aproximadamente 3,6 vezes maior do que o total dos investimentos dos 53 terminais operacionais pós-2013.

Portanto, é crucial ressaltar que **78,08%** dos investimentos previstos em outorgas emitidas de 2013 a 2019 não foram concretizados. Isso evidencia uma significativa parcela de recursos que não foi efetivamente aplicada, destacando a necessidade de ações para garantir que esses investimentos venham a ser realizados.

Figura 8 - Cálculo da geração de empregos por investimento - TUPs com outorgas pós-2013.



Fonte: INFRA (2024a).

⁸ Observar que o valor se refere ao valor total dos investimentos previsto no instrumento de outorga.

⁹ Investimentos previstos contratualmente, os quais foram atualizados monetariamente. Portanto, podem não ser os valores dos investimentos que ocorreram na prática.

Como informado neste trabalho, a não realização dos investimentos previstos para os **17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013 (R\$ 36.800.757.701,04)** deixou de gerar **533.195 empregos**, de acordo com à [Calculadora de Geração de Empregos](#).

No que se refere à área prevista nos instrumentos contratuais dos **70 TUPs com outorgas pós-2013**, apurou-se um total **76.089.299,80 m²**, dos quais **48.330.373,38 m²** correspondem às **áreas de 17 terminais não operacionais** e **27.758.926,42 m²** referem-se a **53 terminais operacionais**¹⁰.

Portanto, como já informado neste trabalho, a não consecução dos investimentos previstos dos **17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013** ocasionou a não disponibilização de uma área portuária de **48.330.373,38 m²** para movimentação e armazenagem de cargas, o equivalente a cerca de **6.769 campos de futebol oficiais**.

NAODIAGRAMAHD

¹⁰ Áreas previstas contratualmente.

ANEXO VII: DESCUMPRIMENTO DO PRAZO LEGAL - MOTIVOS E SITUAÇÃO DOS PEDIDOS DE PRORROGAÇÃO DOS TUPS COM OUTORGAS PRÉ-2013

Neste Anexo serão expostos os motivos apresentados por **3 TUPs 2013/2019 com outorgas pré-2013** que, após decorrido o prazo legal de 5 anos da sua outorga, não entraram em operação (não operacionais), bem como levantar a situação dos pedidos de prorrogação do prazo em questão.

Será também apresentado o caso *sui generis* do Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá.

Aqui serão observados também os preceitos apresentados no Item 5.2.2.3 que versa sobre assunto similar, mas para os 17 TUPs 2013/2019 com outorgas pós-2013.

O principal empecilho enfrentado pelos 3 autorizatários dos terminais com outorgas pré-2013 para começarem as obras e a operação das instalações portuárias é também de natureza ambiental, com 2 menções (33,33%), conforme pode ser constatado na Tabela 21.

Tabela 21 - Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pré-2013.

Categorização do Motivo/Entrave	Quantidade	% Quantidade	Acumulado
Ambiental	2	33,33%	33,33%
Financeiro	0	0,00%	33,33%
Judicial	1	16,67%	50,00%
Fundiário	1	16,67%	66,67%
Emergência de Saúde Pública	0	0,00%	66,67%
Gestão do Empreendimento	0	0,00%	66,67%
Pendência Administrativa	1	16,67%	83,33%
Sem Restrições	0	0,00%	83,33%
Climático	0	0,00%	83,33%
Omissão	1	16,67%	100,00%
Total	6	100,00%	

Fonte: ANTAQ.

Logo a seguir, com 1 citação cada (16,67%), vem os entraves judiciais, as questões fundiárias e as pendências administrativas.

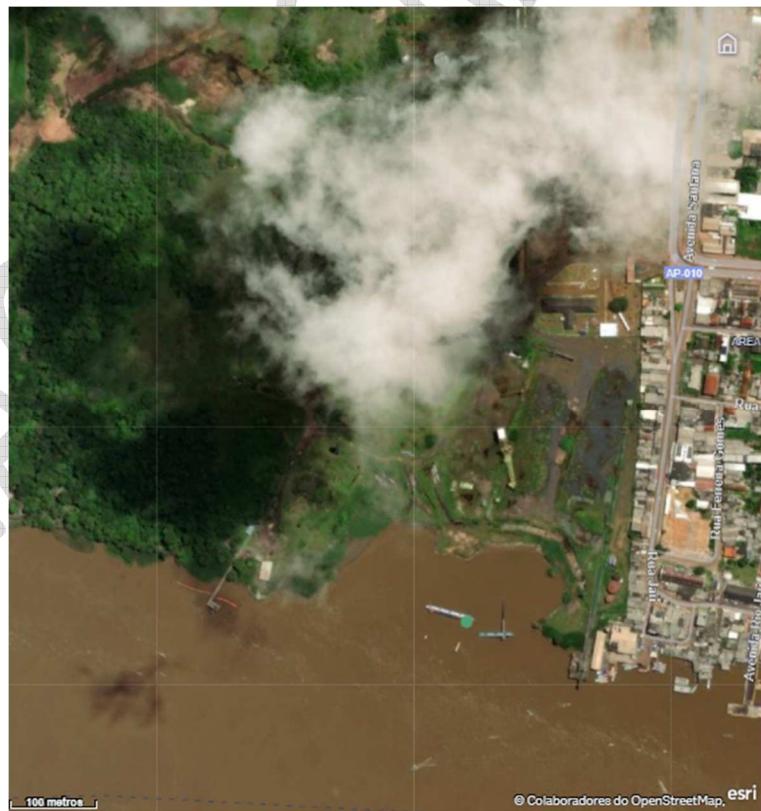
Por fim, verificou-se que há 1 terminal, o TUP Mearim, que o caso é de omissão, ou seja, não adotou as devidas providências visando à consecução do empreendimento e o início das operações.

No tocante ao Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá (Figura 9), esse estava em operação até a ocorrência, em março de 2013, de um desabamento na área do seu cais flutuante, não voltando a operar até a conclusão deste estudo.

Em 2020, a ANTAQ editou o [Acórdão n° 154-2020-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2020), aplicando multa à empresa Terminal Portuário Zamin Amapá Mineração S.A., face ao abandono da instalação portuária, e propondo ao Poder Concedente a cassação da outorga.

Por meio do [Acórdão n° 628-2021-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2021), esta Agência Reguladora conheceu e deferiu o requerimento de alteração de controle societário da empresa autorizatária do TUP em questão, DEV Mineração S.A., para a empresa Pedra Branca Alliance PTE. LTD, sob a condição de quitação dos débitos junto a esta Agência no prazo de até 30 dias após a efetivação da reorganização societária, sob pena de perda de eficácia do mencionado ato autorizativo, comunicando tal fato ao Poder Concedente.

Figura 9 - Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá.



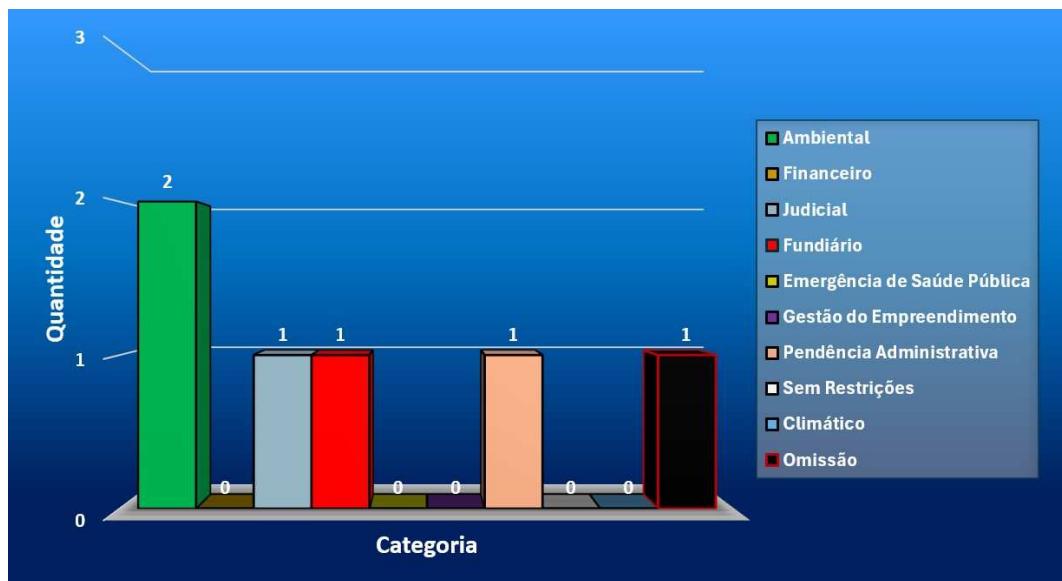
Fonte: ANTAQ.

Finalmente, por intermédio do [Acórdão n° 220-2022-ANTAQ](#) (ANTAQ, 2022a), esta Agência Reguladora tornou sem efeito a proposta de cassação constante do [Acórdão n° 154-](#)

2020-ANTAQ, que se encontrava em condição suspensiva, conforme termos do Acórdão nº 628-2021-ANTAQ.

No Gráfico 13 estão ilustradas as informações apresentadas na Tabela 21.

Gráfico 13 - Categorização dos motivos para o não atendimento do prazo legal - TUPs não operacionais com outorgas pós-2013.



Fonte: ANTAQ.

Sobre a prorrogação do prazo legal dos 3 TUPs não operacionais com outorgas concedidas antes 2013, conforme mostrado na Tabela 22, até a conclusão deste estudo, não há informações de que houve, por parte dos autorizatários, solicitação de prorrogação do prazo em questão.

Tabela 22 - Situação acerca da prorrogação do prazo legal.

Situação quanto à Prorrogação do Prazo Legal	Quantidade	% Quantidade
Prorrogação para o ano 2025	0	0,00%
Prorrogação para o ano 2026	0	0,00%
Prorrogação para o ano 2027	0	0,00%
Prorrogação para o ano 2028	0	0,00%
Prorrogação para o ano 2029	0	0,00%
Prorrogação solicitada	0	0,00%
Sem informação quanto à solicitação	3	100,00%
Total	3	100,00%

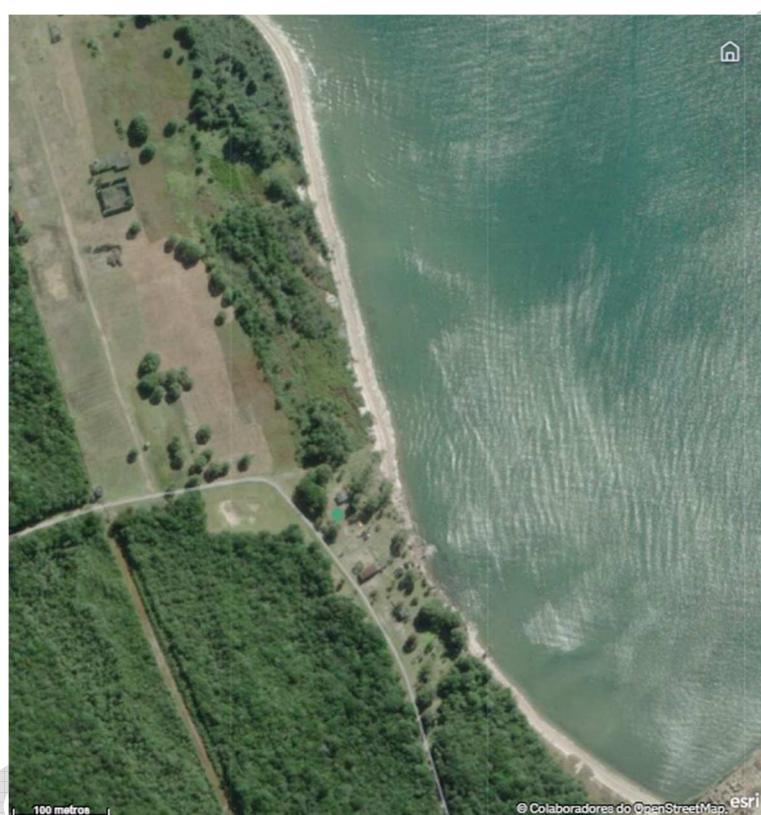
Fonte: ANTAQ.

Com relação a esses 3 terminais, tem-se a relatar que:

- a) o Terminal Portuário Porto Pontal – TPPP (Figura 10) está com os efeitos do contrato de adesão suspensos em função da determinação do Agravo de Instrumento nº 5010680-82.2015.4.04.0000.

O principal entrave à realização das obras diz respeito ao acesso terrestre à instalação portuária;

Figura 10 - Terminal Portuário Porto Pontal – TPPP (atualmente Maralto Terminal de Contêineres).



Fonte: ANTAQ.

- b) o TUP Mearim (Figura 11) justificou a situação com a ocorrência de diversas crises econômicas e obteve prazo para um novo cronograma até julho de 2024, sem que haja informação de que o tenha apresentado.

Segundo o terminal, o atraso no início das obras decorre de um conjunto de fatores, incluindo mudanças no escopo do projeto, dificuldades na captação de investidores, burocracia regulatória, impactos da pandemia e tentativas de adaptação para viabilizar novos negócios.

A empresa solicitou a alteração do perfil de carga e informou que estava aguardando o Leilão da Usina Termelétrica (UTE) a ser implantada no Complexo Termelétrico de Bacabeira. O projeto original sofreu diversas alterações devido a dificuldades no mercado e necessidade de adaptação a novas demandas.

Em 24 de julho de 2020, foi realizada a solicitação de adaptação do contrato de adesão. Todavia, a empresa não apresentou a documentação solicitada pela ANTAQ no prazo fixado, impossibilitando a adaptação em questão.

Em 5 de julho de 2024, a empresa pleiteou a alteração do perfil de carga do contrato de adesão. Entretanto, em análise preliminar desta Agência Reguladora, foi verificada a ausência e/ou necessidade de atualização da documentação. Além disso, foi informado à empresa que, inicialmente, deveria apresentar o requerimento junto ao MPOR, e após isso, a declaração de adequação seria avaliada pela ANTAQ. Até a conclusão desse estudo não há informações quanto às medidas adotadas pela empresa nesse sentido.

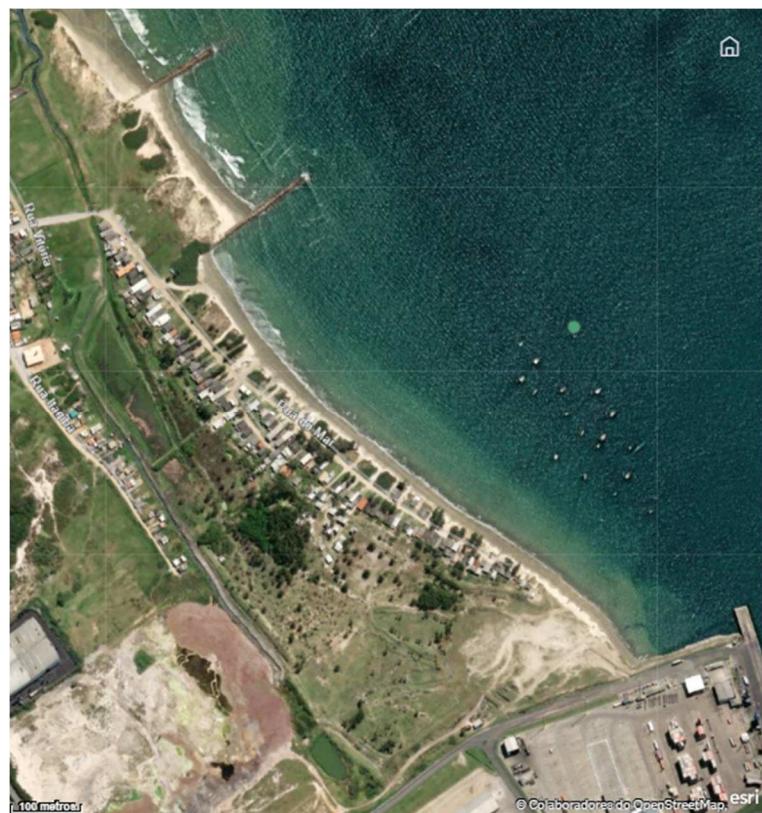
Figura 11 - TUP Mearim



Fonte: ANTAQ.

- c) o Terminal Privativo de Imbituba (Figura 12) não teve ainda suas obras iniciadas devido a três fatores cruciais: ocupações irregulares na área do terminal, que impedem a conclusão do processo de cessão; questionamentos na instância da SPU sobre o direito de gratuidade de aforamento; e a espera pelo andamento do processo para obter a licença ambiental, iniciado em junho de 2022, junto ao órgão licenciador.

Figura 12 - Terminal Privativo de Imbituba.



Fonte: ANTAQ.

REFERÊNCIAS

AMORA, Dimmi. **Estudo da ANTAQ aponta que grandes projetos privados no setor portuário não saem do papel.** Agência Infra.com. 2023. Disponível em: <https://agenciainfra.com/blog/estudo-da-antaq-aponta-que-grandes-projetos-privados-no-setor-portuario-nao-saem-do-papel/>. Acesso em: 20 dez. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Acórdão nº 115-ANTAQ, 13 de março de 2024.** Brasília/DF, 2024a. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/35871?guid=1736537699720&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1736537699720%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d35871%2335871&i=1>. Acesso em: 07 ago. 2024.

_____. **Acórdão nº 154-ANTAQ, 18 de novembro de 2020.** Brasília/DF, 2020. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/27632?guid=1743604012138&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1743604012138%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d27632%2327632&i=1>. Acesso em: 31 mar. 2025.

_____. **Acórdão nº 208-ANTAQ, 27 de março de 2025.** Brasília/DF, 2025. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/35871?guid=1736537699720&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1736537699720%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d35871%2335871&i=1>. Acesso em: 31 mar. 2025.

_____. **Acórdão nº 220-ANTAQ, 19 de abril de 2022.** Brasília/DF, 2022a. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/30680?guid=1743622141031&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1743622141031%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d30680%2330680&i=1>. Acesso em: 31 mar. 2025.

_____. **Acórdão nº 487-ANTAQ, 13 de agosto de 2024.** Brasília, 2024b. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/37090?guid=1739568231068&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1739568231068%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d37090%2337090&i=1>. Acesso em: 20 nov. 2024.

_____. **Acórdão nº 499-ANTAQ, 25 de setembro de 2023.** Brasília, 2023. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/34573?guid=1736537976272&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1736537976272%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d34573%2334573&i=1>. Acesso em: 07 ago. 2024.

_____. **Acórdão nº 628-ANTAQ, 26 de outubro de 2021.** Brasília, 2021. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/29579?guid=1743621998189&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1743621998189%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d29579%2329579&i=1>. Acesso em: 31 mar. 2025.

_____. **Portaria nº 062-ANTAQ, de 27 de julho de 2006.** Brasília/DF, 2006. Cria o Sistema Permanente de Acompanhamento dos Preços e do Desempenho Operacional dos Serviços Portuários – Desempenho Portuário. Brasília, 2005. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/2770?guid=1734484516926&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1734484516926%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d2770%232770&i=1>. Acesso em: 17 dez. 2024.

_____. **Resolução ANTAQ nº 118, de 24 de setembro de 2024.** Estabelece a obrigatoriedade da prestação de informações para alimentação do Sistema de Acompanhamento de Preços Portuários (Módulo APP) da Antaq. Brasília/DF, 2024c. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/37430?guid=1734484260666&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1734484260666%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d37430%2337430&i=1>. Acesso em: 17 dez. 2024.

_____. **Resolução ANTAQ Nº 71, de 30 de março de 2022.** Estabelece os procedimentos para autorização de 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. Brasília/DF, 2022b. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/30493?guid=1734484069312&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1734484069312%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d30493%2330493&i=1>. Acesso em: 12 out. 2024.

_____. **Resolução ANTAQ Nº 75, de 02 de junho de 2022.** Dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. Brasília/DF, 2022c. Disponível em: <https://sophia.antaq.gov.br/Terminal/acervo/detalhe/31169?guid=1734385807164&returnUrl=%2fTerminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1734385807164%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d31169%2331169&i=1>. Acesso em: 12 out. 2024.

AMAZON WEB SERVICES (AWS). **O que é preparação de dados?** s.d.. Disponível em: <https://aws.amazon.com/pt/what-is/data-preparation/>. Acesso em: 07 jun. 2024.

AWARI. **Análise Exploratória de Dados: o que é e como aplicar.** 2023. Disponível em: <https://awari.com.br/analise-exploratoria-de-dados-o-que-e-e-como-aplicar/>. Acesso em: 07 jun. 2024.

BANCO CENTRAL DO BRASIL(BACEN). **Calculadora do Cidadão.** 2024a. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/meubc/calculadoradocidadao>. Acesso em: 09 dez. 2024.

_____. **Calculadora do Cidadão.** 2024b. Disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPublico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores>. Acesso em: 09 dez. 2024.

BISTAFÁ, Rafael Campos. **Impactos econômicos da nova realidade da exploração do pré-sal. Existe uma ameaça ao etanol?** Dissertação (Mestrado Profissional em Finanças e Economia). Fundação Getúlio Vargas (FGV). São Paulo, 2016. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/6194a366-cdc4-40aa-8f71-e62735d2f1f7/full>. Acesso em: 20 dez. 2024.

BOMFIM, Nathália Felix. **Modelos de Gestão Portuária. Portos e Hidrovias. Aula 6:** Passeidireto. 2016. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/23598339/modelos-de-gestao-portuariahttps://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=5473>. Acesso em: 08 dez. 2024.

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. Brasília/DF, 2013a: Presidência da República, 2013a.

Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm. Acesso em: 15 set. 2024.

_____. **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; [...]. Brasília/DF, 2013b: Presidência da República, 2013b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 15 set. 2024.

_____. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.** Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília/DF, 2001: Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20reestrutura%C3%A7%C3%A3o%20dos,Transportes%2C%20e%20d%C3%A1%C3%A1%20outras%20provid%C3%A1ncias. Acesso em: 15 set. 2024.

INFRA S.A. (INFRA). **Calculadora de Geração de Empregos.** 2024a. Disponível em: <https://simuladores.infrasa.gov.br/simulator/4d8ff642-d62e-4f19-ae10-d506ed03d703>. Acesso em: 09 dez. 2024.

_____. **Plataforma de Simuladores do Observatório Nacional de Transporte e Logística.** 2024b. Disponível em: <https://simuladores.infrasa.gov.br/simulators/empregos>. Acesso em: 09 dez. 2024.

_____. **Simuladores.** 2024c. Disponível em: <https://www.infrasa.gov.br/planejamento-home/simuladores/>. Acesso em: 09 dez. 2024.

INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES CORPORATION. **O que é Análise Exploratória de Dados (EDA)?** s.d.. Disponível em: <https://www.ibm.com/br-pt/topics/exploratory-data-analysis>. Acesso em: 07 jun. 2024.

INSTITUTO INFNET. **Quais são as principais técnicas de análise de dados.** s.d.. Disponível em: <https://blog.infnet.com.br/data-analysis/principais-tecnicas-analise-de-dados/>. Acesso em: 07 jun. 2024.

INSTITUTO MILLENIUM. Privatização e concessão de portos: seus impactos e expectativas. Exame. 2023. Disponível em: <https://exame.com/colunistas/instituto-millenium/privatizacao-e-concessao-de-portos-seus-impactos-e-expectativas/>. Acesso em: 20 dez. 2024.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MINFRA). **Portaria 1.064, de 12 de maio de 2020.** Estabelece os procedimentos para a outorga de autorização de instalações portuárias e gestão de contratos de adesão. Brasília/DF, 2020. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=14/05/2020&jornal=515&página=46>. Acesso em: 04 nov. 2024.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPOR). **Governo Federal garante mais de R \$ 9 bilhões em contratos no setor portuário.** Brasília/DF, 2023. Disponível em:

<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2023/06/governo-federal-garante-mais-de-r-9-bilhoes-em-contratos-no-setor-portuario>. Acesso em: 20 dez. 2024.

_____. Ministério de Portos e Aeroportos e Antaq discutem investimentos em infraestrutura e sustentabilidade. Brasília/DF, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/01/ministerio-de-portos-e-aeroportos-e-antaq-discutem-investimentos-em-infraestrutura-e-sustentabilidade>. Acesso em: 27 jan. 2025.

MONTENEGRO, Bruna. **Análise de dados: metodologia, tipos e técnicas mais usadas**. Escola Britânica de Artes Criativas & Tecnologia, 2023a. Disponível em: <https://ebaconline.com.br/blog/analise-de-dados-metodologia-tecnicas-tipos>. Acesso em: 07 jun. 2024.

_____. **Análise Exploratória de Dados (AED): o que é, ferramentas, técnicas e exemplos**. Escola Britânica de Artes Criativas & Tecnologia, 2023b. Disponível em: <https://ebaconline.com.br/blog/analise-exploratoria-de-dados-o-que-e>. Acesso em: 07 jun. 2024.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (ONTL). **Calculadora de Empregos**. 2024. Disponível em: <https://ontl.infrasa.gov.br/aplicacoes/calculadora-de-empregos/>. Acesso em: 09 dez. 2024.

SOUZA, Rafaela. **Pré-sal no Brasil**. Brasil: Escola, s.d.. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/brasil/presal.htm>. Acesso em: 15 dez. 2024.