



iNFRA Debate: Terminal bandeira branca ou verticalizado? A resposta está na regulação eficiente

● fevereiro 3, 2023(<https://agenciainfra.com/blog/2023/02/03/>)



Constantemente, sou questionado acerca do meu posicionamento profissional, pois tenho me dedicado firmemente à luta por serviço adequado à associação que presido adotará em relação ao polêmico leilão do terminal STS10, no porto de Santos (SP), especificamente no que se refere ao mesmo se dá em relação ao Porto de Itajaí (SC).

Ou seja, num contexto mais amplo, trata-se de um questionamento sobre a minha percepção acerca da verticalização dos terminais portuários, o barulho causado por entidades que defendem interesses contrários a esse modelo; as que defendem os interesses de terminais não pertencentes ao modelo.

Esses questionamentos têm um motivo: como a associação que presido atuou com grande protagonismo para que as empresas usuárias dos terminais fossem resguardadas, por meio de normativos da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), algumas entidades e profissionais do setor são inimigos dos armadores, sejam estrangeiros ou nacionais, que operam no transporte de contêiner.

Neste ponto, preciso que dizer que, no meu caso (o mesmo se aplica à associação que presido), não sou inimigo de nenhuma empresa e que, nos últimos anos, tenho me esforçado para a favor da regulação eficiente, sempre em busca de um setor equilibrado e harmonizado, e de complexos, como é o caso da verticalização.  (https://agenciainfra.com/blog)

E mais: se o mercado apresenta desequilíbrios, externalidades negativas e condutas oportunistas, a responsabilidade é inteiramente da ANTAQ (Administrativo de Defesa Econômica), quando o tema é concorrencial. Afinal, são duas agências de Estado, e não de governo. Por isso, como setorial independente, principalmente no segmento de contêineres, responsável por atender à massa de empresas usuárias, não vejo a verticalização natural do mercado de transporte marítimo global.

Vivemos tempos em que há uma notória concentração de mercado no transporte marítimo mundial. Foi-se a época em que, na navegação, os armadores no mercado, incluindo os nacionais. Hoje, o cenário é bem diferente para os usuários. Há os que alegam prejuízos nessa configuração, mas também benefícios em termos de eficiência, escala. Aqui, não estamos dando razão a nenhum lado, apenas expondo fatos, vez que a intenção é fazer

Graças também aos enormes esforços da associação que presido, temos uma das melhores normas (*on paper*) para regular a relação dos usuários com a ANTAQ nº 62/2021 (antiga Resolução Normativa ANTAQ nº 18/2017), que é uma enorme quebra de paradigma, não só para o Brasil, mas para o mundo.

A norma, inédita no direito marítimo comparado, fruto de muito estudo e luta junto à ANTAQ, bem como em outras esferas, surgiu a partir de um diagnóstico que resolveu todos os problemas, mas minimizou muito os impactos sobre os usuários, obviamente, para aqueles que se valerem e se valem dela.

Já em relação aos terminais portuários de contêineres, não estamos tratando de um negócio em que encontraremos diversas empresas que tratam de investimentos bilionários e custos operacionais elevadíssimos, necessários para atender navios cada vez maiores. Mesmo assim, os terminais de contêineres, que, juntos, movimentam o mesmo ou até menos do que os principais terminais do mundo fazem sozinhos, especialmente nos grandes portos.

Essas embarcações demandam cada vez mais capacidade operacional e eficiência, fato que, consequentemente, exigirá mais investimento em infraestrutura, trata-se de quantidade de dinheiro que não permite desperdícios. Logo, não é um negócio em que qualquer um investirá, assim como é uma área que requer um olhar muito preciso para o futuro.

No Brasil, por exemplo, há estados da federação que têm apenas um terminal portuário de contêiner. Outros que nem sequer têm esse tipo de terminal, apesar das dimensões do porto de Santos e da sua região de influência em relação ao PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, entenderemos o motivo, incluindo o terminal de contêiner.

Isso ocorre, porque o porto está perto de estourar os limites da sua capacidade operacional, o que é péssimo para os usuários em termos de eficiência.

Da mesma maneira, se olharmos para Santa Catarina, um estado onde o comércio exterior não para de crescer, e movimenta sete vezes por ano o volume de cargas que São Paulo, também entenderemos os motivos de lá não ter apenas um terminal como em outras unidades da Federação.

O estado do Rio de Janeiro, por exemplo, explica muito bem a complexidade de se investir em terminais de contêineres. Lá estão instalados terminais que operam abaixo das suas capacidades e um opera quase sem contêineres, movimentando outras cargas como solução. Isso ocorre por causa da grande quantidade de portos do Rio, uma variável que só é verificada no Brasil.

Falando especificamente da regulação brasileira para o setor, lembro-me muito bem quando comecei a me reunir com a ANTAQ em nível institucional. No meu primeiro contato com a diretoria e os servidores da autarquia. Naquele momento estabelecemos a primeira agenda positiva da agência com o usuário na ANTAQ.

Até aquele dia, a agência não sabia sequer quantas empresas estrangeiras de navegação operavam no Brasil. Três anos e meio se passaram até a audiência pública, foi publicada em 26 de dezembro de 2017, a Resolução Normativa nº 18/2017, a primeira norma que equilibra os interesses dos usuários, de outro lado. De julho de 2014 para cá, a curva de aprendizado da agência tem sido alta.

No segmento portuário, tive uma experiência muito interessante com a ANTAQ, em fevereiro de 2014. Na esteira da Lei nº 12.815/2013 (marco regulatório de denúncia junto à agência, derrubar aumento abusivo de até 490%, quando o IGP-M acumulado no período de um ano era 10%, feito por um terminal de bandeira branca), que ainda foi obrigado a devolver dinheiro para os usuários que foram cobrados de forma abusiva. Ou seja, a agência deu uma lição.

Não estou afirmando que a ANTAQ se tornou uma agência reguladora perfeita, longe disso. Estou afirmando que houve uma evolução muito grande em regulação setorial, e que a ANTAQ tem hoje um corpo de servidores profissionais com condições de regular de forma eficiente os terminais de bandeira branca, de forma isonômica, tendo como missão o serviço adequado.

Aqui é importante fazer um parêntese importante, porque, se entendo que hoje a ANTAQ está capacitada para regular terminais, armadores e navios, sobre a agência serão bem maiores e bem mais intensas do que aquelas feitas num passado recente.

Hoje, não há mais espaço para erros e para falar em desconhecimento técnico da ANTAQ nos temas aqui abordados, até porque temos a Lei das Agências Reguladoras. Essa lei, além de determinar a cooperação entre a ANTAQ e os órgãos de proteção do consumidor/usuário e de defesa do consumidor (Análise de Impacto Regulatório) por parte das agências reguladoras para adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse dos usuários dos serviços prestados.

E, ainda, vale destacar que tudo deve ser publicizado, permitindo que a sociedade, as entidades e as empresas participem de todo o processo regulatório, possibilidade de se contestar os estudos técnicos das agências. Por isso, vivemos tempos em que, dificilmente, veremos a ANTAQ aprovar normas de dispositivos contidos na malfadada Resolução Normativa nº 01/2015 (que trata de afretamentos na cabotagem), devidamente afastados.

Nosso setor está num momento em que todos começam a se interessar e a buscar mais conhecimento sobre regulação. Tal fato indica que, contar com prestadores de serviço ou serem seus quadros especialistas no tema, de forma que possam participar efetivamente e de forma disso, essa *expertise* não permite que empresas e entidades sejam ludibriadas e usadas como massa de manobra para atender interesses c

E não tem jeito: será justamente este aprofundamento técnico na regulação que garantirá ao usuário aquilo que ele de fato precisa, ou seja, define como serviço adequado, a fim de satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e preços. Então, dentro da realidade dos segmentos de transporte marítimo e portuário, seja em âmbito nacional, seja em âmbito global, os u regulação eficiente.

O Brasil não pode criar “puxadinhos” para assentar interesses de empresas. Santos, por exemplo, já está com sua capacidade operacional er contêiner. E é possível afirmar que, quando o STS10 estiver operando na sua plenitude, o que deve acontecer cerca de cinco anos após o leilão mais um terminal especializado para não colapsar.

O ganhador desse leilão, bem como de outros que virão, é algo que não deve ser alvo de preocupação dos usuários. Se será bandeira branca lance, aquele que tem mais apetite para investir. O Brasil não pode ir na contramão do mundo e criar mecanismos que proíbam que empres deste ou de qualquer outro leilão de terminal portuário de contêiner, pois são negócios extremamente interdependentes.

Existem, espalhados pelo mundo, mais de três centenas de terminais verticalizados, incluindo países que movimentam volumes de contêiner ano (10 milhões de TEUs em 2021 – ANTAQ), como a China (282,7 milhões – Ministério dos Transportes da China). Ora, se a verticalização já oc ser um problema para o Brasil. É nisso que devemos focar.

Do ponto de vista dos investimentos, visando aumento da capacidade operacional, entendo que os terminais verticalizados tenham melhor terminais de bandeira branca.

Isso porque os verticalizados são terminais voltados para os negócios dos armadores do grupo e essa complementariedade traz maior robu investimentos para quem faz parte do negócio. Ou seja, o terminal verticalizado investirá no ritmo da companhia de navegação e não no seu do sistema de acordo com as demandas presentes e futuras.

Quanto a eventuais externalidades negativas, entendo que a regulação tem condições de trabalhar preços, qualidade de serviços e as taxas todos, de forma que não existam problemas com faltas de berços e pátios, omissões de portos e supressão de escalas, que podem afetar a c impactando nos custos. Trabalhar a ocupação do sistema não é novidade na regulação.

Além da ANTAQ, temos o Cade, que é um dos mais respeitados órgãos de defesa da concorrência do mundo e que, junto com a agência regi trabalhos, criando ambientes propícios para que o Brasil não destoe do mundo no segmento portuário.

Estou convicto de que essa discussão entre terminais verticalizados e de bandeira branca, sem que se faça regulação eficiente, terá o mesm que comprovado que o mercado não se autorregula.

Nessa linha, deixo algumas perguntas pertinentes para reflexão: alguém acha que, mesmo dispondo de um terminal verticalizado, algum arn ocupação acima do que é tolerável, prejudicando suas escalas? Alguém acha que um terminal de bandeira branca se negaria a fechar neg empresas do grupo, as que exploram a atividade, não possam participar dos leilões no Brasil?

Terminais portuários serão empresas constituídas no Brasil, que gerarão investimentos, empregos e arrecadação de tributos no Brasil. Portan não uma posição institucional da associação que presido, com regulação eficiente, não vejo desvantagem alguma para os usuários em per de empresas do grupo, possam participar de leilões de terminais competindo com outros terminais bandeira branca e, eventualmente ser fo Brasil, que já é uma atividade regulada pela ANTAQ e pelo Cade, e tal como já vem ocorrendo no mundo, há décadas.

***André de Seixas é diretor da Iro-Log Logistics & Trading e diretor-presidente da Logística Brasil.**

O iNFRA Debate é o espaço de artigos da Agência iNFRA com opiniões de seus atores que não refletem necessariamente o pensamento da Agência iNFRA juízos de valor e conceitos descritos no texto.

Tags:

André de Seixas (<https://agenciainfra.com/blog/tag/andre-de-seixas/>), ANTAQ (<https://agenciainfra.com/blog/tag/antaq/>), Cade (<https://agenciainfra.com/blog/tag/cade/>), cont Itajaí (<https://agenciainfra.com/blog/tag/porto-de-itajai/>), Porto de Santos (<https://agenciainfra.com/blog/tag/porto-de-santos/>), STS10 (<https://agenciainfra.com/blog/tag/sts10/>), terminal bandeira branca (<https://agenciainfra.com/blog/tag/terminal-bandeira-branca/>), TERMINAL PORTUÁRIO (<https://agenciainfra.com/blog/tag/terminal-portuario/>), terminal verticalizado (<https://agenciainfra.com/blog/tag/terminal-verticalizado/>), marítimo (<https://agenciainfra.com/blog/tag/transporte-maritimo/>), verticalização (<https://agenciainfra.com/blog/tag/verticalizacao/>)

Notícias Relacionadas



(<https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-setor-eletrico-pode-ser-encaminhada-como->



(<https://agenciainfra.com/blog/agencia-infra-e-brasil-anunciam-sociedade-e-novos-produtos-err>

**iNFRA**[mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/](https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-setor-eletrico-pode-ser-encaminhada-como-mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/)

Lula dá sinal verde e reforma do setor elétrico pode ser encaminhada como MP em até 15 dias, dizem fontes
(<https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-setor-eletrico-pode-ser-encaminhada-como-mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/>)

2 de maio de 2025



(<https://agenciainfra.com/blog/autor-de-pl-que-cria-politica-nacional-de-minerais-criticos-quer-aprovacao-antes-da-cop30/>)

Autor de PL que cria Política Nacional de Minerais Críticos quer aprovação antes da COP30

(<https://agenciainfra.com/blog/autor-de-pl-que-cria-politica-nacional-de-minerais-criticos-quer-aprovacao-antes-da-cop30/>)

2 de maio de 2025

[em-brasilia/](https://agenciainfra.com/blog/agencia-infra-e-esfera-brasil-anunciam-sociedade-e-novos-produtos-em-brasilia/)

Agência iNFRA e Esfera Brasil anunciam sociedade e novos produtos em evento em Brasília

(<https://agenciainfra.com/blog/agencia-infra-e-esfera-brasil-anunciam-sociedade-e-novos-produtos-em-brasilia/>)

2 de maio de 2025



(<https://agenciainfra.com/blog/governo-quer-estudar-fazer-chamamentos-em-2026-de-operacao-em-ferrovias-ociosas/>)

Governo quer estudos para fazer chamamentos e operação em ferrovias ociosas

(<https://agenciainfra.com/blog/governo-quer-estudar-fazer-chamamentos-em-2026-de-operacao-em-ferrovias-ociosas/>)

2 de maio de 2025

Compartilhe essa Notícia**Facebook****Twitter****LinkedIn**

Últimas Notícias

Lula dá sinal verde e reforma do setor elétrico pode ser encaminhada como MP em até 15 dias, dizem fontes
(<https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-setor-eletrico-pode-ser-encaminhada-como-mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/>)

2 de maio de 2025

(<https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-setor-eletrico-pode-ser-encaminhada-como-mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/>)



iNFRA

(https://agenciainfra.com/blog)



Agência iNFRA e Esfera Brasil anunciam sociedade e r produtos em evento em Brasília
(https://agenciainfra.com/blog/agencia-infra-e-esfer-anunciam-sociedade-e-novos-produtos-em-evento-e-brasilia/)

2 de maio de 2025

(https://agenciainfra.com/blog/agencia-infra-e-esfera-brasil-anunciam-sociedade-e-novos-produtos-em-evento-em-brasilia/)



Autor de PL que cria Política Nacional de Minerais Crí quer aprovação antes da COP30
(https://agenciainfra.com/blog/autor-de-pl-que-cria-nacional-de-minerais-criticos-quer-aprovacao-antes-cop30/)

2 de maio de 2025

(https://agenciainfra.com/blog/autor-de-pl-que-cria-politica-nacional-de-minerais-criticos-quer-aprovacao-antes-da-cop30/)

Inscрева-se para receber o boletim semanal gratuito!

Nome

Seu melhor E-mail

(https://agenciainfra.com/blog)

INSCREVER-SE

Multiplataforma de informação jornalística
referencia na área de infraestrutura no Brasil
(https://www.linkedin.com/company/agencia-infra/)
(https://www.facebook.com/agenciainfra/)
(https://www.instagram.com/agenciainfra/)
(https://www.youtube.com/channel/UC3AAfrcnfr)

ÚLTIMAS NOTÍCIAS



Lula dá sinal verde e reforma setor elétrico pode ser encaminhada como MP em 15 dias, dizem fontes
(https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-eletrico-pode-ser-encaminhado-como-mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/)

(https://agenciainfra.com/blog/lula-da-sinal-verde-e-reforma-do-eletrico-pode-ser-encaminhado-como-mp-em-ate-15-dias-dizem-fontes/)



Agência iNFRA e Esfera Brasi
s sociedade e novos produtos
e- brasil (https://agenciainfra.com/blog)
(https://agenciainfra.com/bl
infra-esfera-brasil-anuncia
sociedade-e-novos-produto:
evento-em-brasilia/)

(https://agenciainfra.com/blog/agencia
infra-e-esfera-
brasil-anunciam-
sociedade-e-
novos-produtos-
em-evento-em-
brasilia/)

CATEGORIAS

- Transporte(https://agenciainfra.com/blog/category/infratransporte/)
- Energia(https://agenciainfra.com/blog/category/infraenergia/)
- Cidades(https://agenciainfra.com/blog/category/infra-cidades/)
- Na Transição(https://agenciainfra.com/blog/category/infra-transicao/)
- Lives e Eventos(https://agenciainfra.com/blog/category/infraliveventos/)

NEWSLETTER

Inscriva-se para receber o boletim semanal gratuito

INSCREVER-SE

ENVIE SEU ARTIGO(HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/ENVIE-SEU-ARTIGO/)

NOSSOS PRODUTOS(HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/NOSSOS-PRODUTOS/)

SOBRE NÓS(HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/SOBRE-NOS/)

CONTATO(HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/CONTATO/)

Endereço: SHCS/CR, QUADRA 502, BLOCO C, LOJA 37, PARTE 1588 – ASA SUL – CEP: 70.330.530

Copyright © 2023. Todos os direitos reservados.