



IASP

INSTITUTO DOS ADVOGADOS
DE SÃO PAULO

São Paulo, 31 de agosto de 2026

Excelentíssimo Sr. _____, Candidato à Presidência de República:

O Instituto dos Advogados de São Paulo ("IASP"), por intermédio de seu Comitê de Portos, vem de maneira respeitosa à presença de Vossa Excelência sugerir temas prioritários para aperfeiçoamento do marco legal do setor portuário brasileiro.

Nosso intuito é enriquecer o debate eleitoral em torno das políticas públicas para este setor vital para a logística brasileira, com especial enfoque na melhoria do ambiente regulatório para investimentos. Que os tópicos aqui expostos possam fornecer subsídios ao futuro mandatário do Poder Executivo no desenho de suas prioridades para o setor.

1. Sobre o IASP

O IASP é uma das instituições mais tradicionais da advocacia brasileira. Ele foi criado em 29 de novembro de 1874, com o propósito de promover o estudo do Direito, a difusão dos conhecimentos jurídicos, o culto à Justiça, a defesa do estado democrático de direito, dos direitos humanos bem como da dignidade e do prestígio da classe dos juristas em geral.

O Comitê de Portos é composto por alguns dos profissionais jurídicos mais respeitados do Brasil em Direito Portuário, com uma visão privilegiada das melhorias regulatórias necessárias ao pleno desenvolvimento do modal aquaviário.

2. Breve contexto: a maturidade do setor portuário brasileiro

O setor portuário passou por importantes mudanças nas últimas décadas, que decorreram não apenas da maturação do mercado brasileiro e de um ambiente concorrencial frutífero, mas também de uma consolidação legislativa que garantiu as bases e a segurança jurídica para exploração portuária nacional.

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br



Existem hoje, no Brasil, 526 terminais portuários, dentre estes 223 terminais de uso privado (TUP) localizados em portos privados, e 303 terminais arrendados em portos organizados (portos públicos), que operam um volume crescente de carga¹. Somente no ano de 2023, foram movimentadas 1,32 bilhão de toneladas no setor².

No entanto, apesar da notável maturação do mercado nacional, o nosso modal hidroviário ainda segue sendo subutilizado. Estima-se que o Brasil possui mais de 60 mil quilômetros de potencial hidroviário navegável, porém aproveite apenas 30% desta extensão comercialmente (para cargas e passageiros)³.

O modal aquaviário é uma alternativa de transporte limpa, eficiente e barata. De acordo com a Antaq, o sistema rodoviário emite 116kg de gás carbônico a cada mil toneladas por quilômetro útil (TKU), enquanto, no sistema aquaviário, a emissão é de apenas 20kg⁴. Os estudos demonstram também economia de combustível com o uso do modal: nas rodovias, para se transportar mil "TKUs", são necessários 96 litros de combustível, enquanto, nas hidrovias, são necessários apenas 5 litros.

Com efeito, é preciso que pensemos alternativas para garantir um **ambiente mais adequado para os investimentos no setor portuário, especialmente a partir do capital privado**. Este é o objetivo das contribuições que seguem.

3. Agenda para o setor portuário

O IASP defende a promoção de políticas públicas para o setor focadas nas seguintes vertentes: (i) governança; (ii)

3.1. Governança

(a) Gestão técnica, meritocrática e apolítica. A consolidação do setor portuário requer incrementos de gestão e governança. Para tanto, defendemos gestão técnica, meritocrática e apolítica das autoridades portuárias. Afora a questão da escolha de diretores em bases técnicas, é fundamental o estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para a correta aferição da qualidade do trabalho dos administradores (em linha com o que determina a Lei das Estatais⁵), além de remuneração com parcela variável em função dos resultados obtidos, conforme melhores práticas de mercado.

¹ Dados fornecidos pelo *Portal Aquarela* da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq. Disponível em: <https://aquarela.antaq.gov.br/hub/>

² Dados fornecidos pelo *Estatístico Aquaviário* da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html>

³ Dados fornecidos pela Confederação Nacional dos Transportes - CNT. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/brasil-desperdica-dois-tercos-do-potencial-hidroviario>

⁴ Dados fornecidos pela Antaq em reunião conjunta com o Senado Federal. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/111291-antaq-demonstra-vantagens-de-transporte-aquaviario/>

⁵ Art. 13, III.

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br



(b) Metas, indicadores e desempenho. O desempenho da autoridade portuária poderá ser medido conforme metas e indicadores, podendo ser utilizados os contratos de desempenho disciplinados pela Lei n. 13.934/2019, que são acordo celebrados entre o órgão ou entidade supervisora e o órgão ou entidade supervisionada, por meio de seus administradores, para o estabelecimento de metas de desempenho do supervisionado, com os respectivos prazos de execução e indicadores de qualidade⁶.

3.2. Modernização das Regras Contratuais

O contrato constitui o fundamento da relação entre o poder público e o investidor portuário. Arrendamentos e concessões operam sob prazos longos, de até setenta anos, de modo que decisões de comprometimento de capital por décadas dependem, essencialmente, da segurança jurídica oferecida pelo arcabouço normativo vigente.

No que se refere aos prazos contratuais, o teto de setenta anos está hoje previsto em decreto, ficando sujeito a alterações a cada gestão. Sua incorporação em lei conferiria maior estabilidade ao investidor. Propõe-se, nesse sentido, a uniformização da fonte normativa e do teto máximo aplicável a concessões e arrendamentos, mantendo-se o prazo de cada contrato vinculado à amortização dos investimentos realizados. A modernização deve, ainda, respeitar os contratos em vigor, mediante regras de transição claras.

Quanto ao investimento privado em infraestrutura compartilhada, defende-se maior liberdade para aportes em áreas comuns dos portos organizados. Os limites atualmente vigentes para investimentos em acessos, dragagem e áreas de apoio restringem iniciativas que beneficiam todos os terminais. A viabilização desses investimentos depende de regras claras de recomposição e de prazos certos para o retorno do capital, elementos indispensáveis à previsibilidade que o setor requer.

Em relação ao reequilíbrio econômico-financeiro, o modelo por evento já existe na regulação vigente, mas precisa ser estabilizado e tornado tempestivo. A segurança jurídica exige prazos vinculantes para a decisão da agência reguladora, bem como estudos de viabilidade ágeis e previsíveis que fundamentem esse cálculo. Prazo definido e pagamento certo são, para o investidor, a medida concreta da confiança institucional.

A modernização contratual não implica fragilização de garantias nem redução do controle público. Contratos estáveis e previsíveis atraem investimento, elevam a qualidade dos serviços ao usuário e ampliam a arrecadação, consolidando as bases para um setor portuário mais robusto e competitivo.

3.3. Descarbonização dos portos

A descarbonização dos portos e da navegação deve ser tratada como política de Estado, com continuidade e previsibilidade regulatória. Nesse sentido, é fundamental assegurar

⁶ Lei nº 13.934/2019, art. 2º.

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br



a plena implementação e o aperfeiçoamento da Portaria nº 736, de 10 de dezembro de 2025, que instituiu o Programa Nacional de Descarbonização dos Portos (PND-Portos) e o Programa Nacional de Descarbonização da Navegação (PND-Navegação). Tais instrumentos representam um avanço relevante ao estabelecer diretrizes para redução de emissões, modernização da infraestrutura e estímulo à transição energética no setor portuário e marítimo brasileiro.

Como exemplo prático nacional, destaca-se a iniciativa do Porto do Açu, no Rio de Janeiro, que vem estruturando um hub de hidrogênio de baixo carbono e soluções de eletrificação logística, demonstrando como políticas públicas alinhadas podem atrair investimentos e acelerar a transição energética no setor.

No cenário internacional, casos como o do Porto de Rotterdam evidenciam o impacto de uma estratégia consistente e de longo prazo: o porto lidera projetos de captura e armazenamento de carbono (CCS), uso de combustíveis alternativos e integração com cadeias industriais sustentáveis. Esses exemplos reforçam que, para alcançar resultados concretos, o Brasil precisa garantir coordenação institucional, mecanismos de financiamento e incentivos à inovação, além de estabelecer metas claras e mensuráveis. A agenda de descarbonização, além de cumprir compromissos ambientais, fortalece a competitividade dos portos brasileiros e posiciona o país como protagonista nas cadeias logísticas globais de baixo carbono.

3.4. Modernização das relações trabalhistas

A modernização das relações de trabalho no setor portuário exige o reconhecimento de uma realidade irreversível. A ruptura tecnológica, as novas modalidades de contratos de trabalho e a profunda transformação das cadeias logísticas globais alteraram de maneira definitiva a organização do trabalho e a dinâmica operacional dos portos brasileiros, há décadas. O desafio contemporâneo não está mais em resistir às transformações econômicas, mas em criar mecanismos institucionais capazes de governá-las com estabilidade, previsibilidade e responsabilidade social.

Nenhuma legislação ordinária possui velocidade ou capacidade técnica suficientes para anteciper, de maneira centralizada, todas as particularidades operacionais, regionais e produtivas que caracterizam o setor portuário brasileiro. Por isso, a negociação coletiva deve ocupar posição central na modernização das relações de trabalho.

A experiência prática demonstra que os ambientes produtivos mais complexos demandam soluções construídas pelos próprios atores diretamente envolvidos na atividade econômica. A negociação coletiva permite adaptar regras às especificidades operacionais de cada segmento, incorporar novas tecnologias, disciplinar transições produtivas, preservar empregos e reduzir conflitos estruturais. Trata-se de uma ferramenta de governança econômica e estabilidade social.

O setor portuário brasileiro já possui importantes experiências de amadurecimento institucional construídas a partir do diálogo entre entidades empresariais e

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br



representações laborais. Muitos dos avanços operacionais observados nas últimas décadas decorreram precisamente da capacidade de construção coletiva de soluções adaptadas às realidades.

Na tramitação do PL 733/2025 que rediscute a regulação do setor portuário e propõe uma nova legislação, uma negociação entre as Federações de Operadores e Trabalhadores dirimiui tensão relevante no Capítulo das Relações de Trabalho. É uma iniciativa legislativa que merece atenção pelo governo vindouro.

O Brasil precisa fortalecer esse ambiente de diálogo institucional permanente. O futuro do setor portuário brasileiro dependerá não apenas de investimentos em infraestrutura, mas também da capacidade institucional de construir consensos duradouros entre capital, trabalho e Estado.

3.5. Incentivos a investimentos

No Brasil, a ampliação dos investimentos em infraestrutura portuária pressupõe a consolidação de um ambiente regulatório de estabilidade, previsível e juridicamente seguro, capaz de mitigar riscos e atrair capital privado de longo prazo.

No campo dos incentivos tributários, destaca-se a relevância do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), que permite a suspensão de PIS e COFINS sobre aquisições e importações destinadas a projetos de infraestrutura, incluindo portos, contribuindo diretamente para a redução do custo de implantação e para a melhoria da viabilidade econômica dos empreendimentos. Recomenda-se, portanto, a manutenção do regime, com eventuais aprimoramentos frente à reforma tributária, que ampliem seu alcance e reduzam entraves operacionais. De forma complementar, a retomada e modernização do REPORTO mostram-se estratégicas para incentivar a renovação tecnológica e a elevação dos padrões de eficiência do parque portuário nacional, em alinhamento com as exigências da logística contemporânea. O regime do referido benefício tributário demonstra incremento aos investimentos em equipamentos e elementos importantes da infraestrutura portuária.

Paralelamente, o fortalecimento do mercado de capitais como fonte de financiamento para a infraestrutura deve ser tratado como eixo prioritário, com destaque para as debêntures incentivadas. Medidas que assegurem estabilidade tributária, previsibilidade regulatória e segurança na estruturação dessas operações tendem a reduzir o custo médio de capital e a viabilizar empreendimentos de maior escala.

Adicionalmente, recomenda-se o aprimoramento das linhas de financiamento do BNDES destinadas a projetos de infraestrutura, com especial atenção à adequação das condições de crédito ao perfil de maturação dos investimentos portuários. Embora já existentes em algum grau, demandam incremento para que atinjam o propósito de incentivar investimentos portuários compatíveis com a demanda do setor. Nesse contexto, o fortalecimento de estruturas híbridas de financiamento, com atuação

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br



complementar entre o BNDES e o mercado de capitais, incluindo instrumentos de mitigação de risco, pode ampliar a capacidade de alavancagem e atrair investidores privados para projetos de grande porte.

Por fim, recomenda-se a adoção de medidas que promovam maior eficiência institucional na implementação dessas políticas, incluindo a simplificação de processos de financiamento, a padronização de análises e a digitalização de fluxos decisórios. A harmonização entre incentivos tributários, instrumentos financeiros e estabilidade regulatória — somada à previsibilidade nos processos de licenciamento e à coordenação entre entes federativos — tende a criar um ambiente mais favorável ao investimento privado.

3.6. Independência regulatória

Por fim, é relevante destacar a imprescindível preservação da independência e da autonomia da ANTAQ para o desenvolvimento do setor portuário. O fortalecimento institucional das agências reguladoras constitui premissa fundamental para a atração de investimentos privados, para a segurança jurídica dos contratos de longo prazo e para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura nacional.

A atuação técnica e independente da ANTAQ confere credibilidade ao ambiente regulatório, fator determinante para viabilizar os vultosos investimentos que o setor demanda e para assegurar que os ganhos de eficiência sejam partilhados com a sociedade.

Ademais, é imperioso que se promova um diálogo institucional permanente e estruturado entre a ANTAQ e os demais órgãos do Estado, a exemplo das demais agências reguladoras, do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE e do Tribunal de Contas da União – TCU, cada qual no âmbito das suas respectivas competências, de modo a harmonizar as políticas de regulação setorial com a defesa da concorrência. Do mesmo modo, faz-se necessário que as agências mantenham canais efetivos de interlocução com o setor privado, por meio de consultas e audiências públicas conjuntas, regulamentos e decisões coordenadas, garantindo transparência, participação social e legitimidade às decisões regulatórias.

Por último, alertamos para a gravidade dos sucessivos cortes e contingenciamentos orçamentários impostos às agências reguladoras nos últimos anos. A insuficiência de recursos compromete diretamente a capacidade operacional dessas entidades, prejudicando a realização de estudos técnicos, a fiscalização dos contratos vigentes e a condução de processos regulatórios tempestivos. Assim, rogamos que os programas de governo contemplem o compromisso inequívoco de assegurar às agências reguladoras, em particular à ANTAQ, os recursos orçamentários que lhes são legalmente devidos.

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br



4. Considerações finais

Como traço comum a todas as proposições deste documento está a necessidade de um ambiente jurídico seguro e previsível para investimentos em setor com alto potencial de geração de empregos, renda e benefícios sociais.

O IASP entende que a segurança jurídica e o crescimento consistente do setor de transporte aquaviário passam pelo endereçamento dos pontos aqui levantados. Sugere-se que eles encontrem seu lugar no plano de governo de Vossa Excelência, com implementação exitosa na eventualidade de sua eleição como chefe do Poder Executivo federal.

São Paulo, 31 de agosto de 2026.

Diogo Leonardo Machado de Melo
Presidente do IASP

Kleber Luiz Zanchim - Presidente da Comissão de Direito Administrativo e Infraestrutura do IASP

Membros do Comitê de Portos:

Rafael Wallbach Schwind – Presidente

José Augusto Dias de Castro

Maria Augusta Rost

Patricia Lia Brentano

Luiz Eduardo Altenburg de Assis

Theófilo Aquino

Thiago Miller

Jackeline Daros

Endereço

Av. Paulista, 1294 - 19º andar
Bela Vista | CEP 01310-100
São Paulo - SP | Brasil

Whatsapp:

+55 11 97674-1787 (administrativo)
+55 11 94047-5796 (eventos e cursos)

Telefone:

55 11 3170 3400 | +55 11 2368-9219

E-mail: iasp@iasp.org.br

Site: www.iasp.org.br