

Os Portos Secos, Oportunidades e Desafios Frente aos Grandes Projetos que estão sendo Apresentados em nosso Estado e no Brasil

Alan Lear



**Os Portos Brasileiros e sua Importância
Estratégica no Desenvolvimento Econômico do País**

Agenda

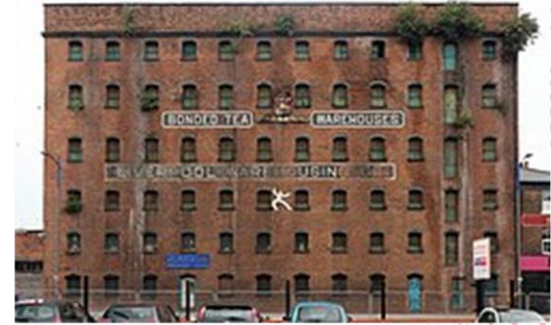
1. Breve histórico dos PS
2. Conceito do PS e benefícios
3. Competitividade – situação dos portos
4. Hub logístico no ES
5. Exemplos

Agenda

1. **Breve histórico dos PS**
2. Conceito do PS e benefícios
3. Competitividade – situação dos portos
4. Hub logístico no ES
5. Exemplos

Os armazéns alfandegados se originaram na Grã-Bretanha no início do século 19 como uma forma de **adiar as taxas de importação**, permitindo que as empresas armazenassem mercadorias sem pagamento imediato de impostos.

Este sistema, proposto pela primeira vez em 1733 por Robert Walpole, visava **reduzir o contrabando e aliviar os encargos financeiros dos importadores**. Com o tempo, o conceito evoluiu e os armazéns alfandegados tornaram-se cruciais para otimizar o comércio internacional e as cadeias de suprimentos.



TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS ALFANDEGADOS – TRAs

Os primeiros Recintos Alfandegados no Brasil datam da década de 70.

A primeira menção a terminais retroportuários no Brasil aparece no Regulamento Aduaneiro de 1985.

- solução encontrada pela Receita Federal para atuar como **apoio às operações dos armazéns portuarios de responsabilidade das companhias docas** devido ao excesso de carga e restrição de área.
- Os recintos estavam localizados em zona secundária (retroárea portuária), ficando fora do porto organizado.

Posteriormente surgiram, dentro do sistema de licitação pública (Lei 9074/1995), as EADIs - Estações Aduaneiras do Interior, logo denominados Portos Secos. O número de recintos de zona secundária no Brasil passou de 13 estações aduaneiras implantadas até o final de 1993, para 66 unidades atualmente em operação.

Situação jurídica dos Recintos Alfandegados de Zona Secundária

- Antes de 1995, as licitações previam um período contratual de 5 anos, renováveis por igual período.
- A partir de 1995, passaram a ser concedidas com um período contratual de 10 anos, sem renovação
- Com a alteração da Lei 9.074/1995, promovida pela Lei 10.684/2003, o período contratual passou a ser de 25 anos, renováveis por mais 10 anos.

Assimetria econômico/financeira entre os contratos.

- **Clia** com autorização por tempo indeterminado com base MP
- **Portos Secos licitados após 2003** com prazo de contrato de 35 anos
- **Portos Secos licitados entre 1998 e 2003** com prazo contratual total de 20 anos -> Liminares

Agenda

1. Breve histórico dos PS
2. **Conceito do PS e benefícios**
3. Competitividade – situação dos portos
4. Hub logístico no ES
5. Exemplos

Definição (Legislação Brasileira)

A Seção II do Decreto 6.759 intitulada “Dos Portos Secos” define Portos Secos (PS) como:

“recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro”

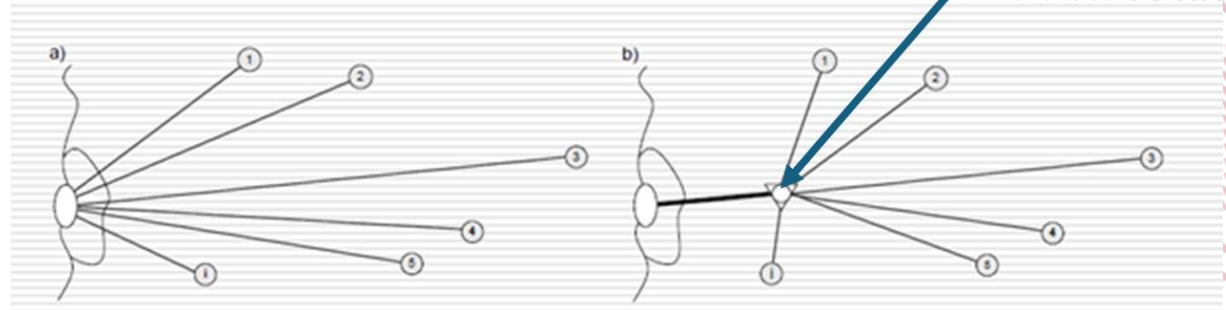
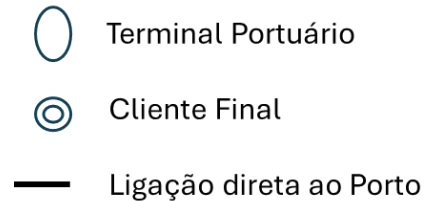
Conceito (Dryport Conference Edinburgh, 2010)

“Um porto seco é um terminal intermodal terrestre diretamente ligado a um porto marítimo, onde os clientes podem depositar e/ou recolher as suas unidades de carga como se estivessem diretamente no porto marítimo”

Conceito

Portos Secos permitem:

- regular o fluxo de veículos atendendo os terminais portuários, evitando congestionamento nos acessos ao Porto
- consolidar as cargas na região de produção ou consumo
- estabelecer uma ligação direta com o Porto



Virginia Inland Port (VIP)



localizado em Front Royal, serve como uma **transferência intermodal de contêineres oceânicos de e para os portos** de Hampton Roads. Os contêineres são transportados por caminhão para VIP para carregamento no vagão ferroviário ou para armazenamento de curto prazo antes do carregamento.

Cragea – Suzano/SP

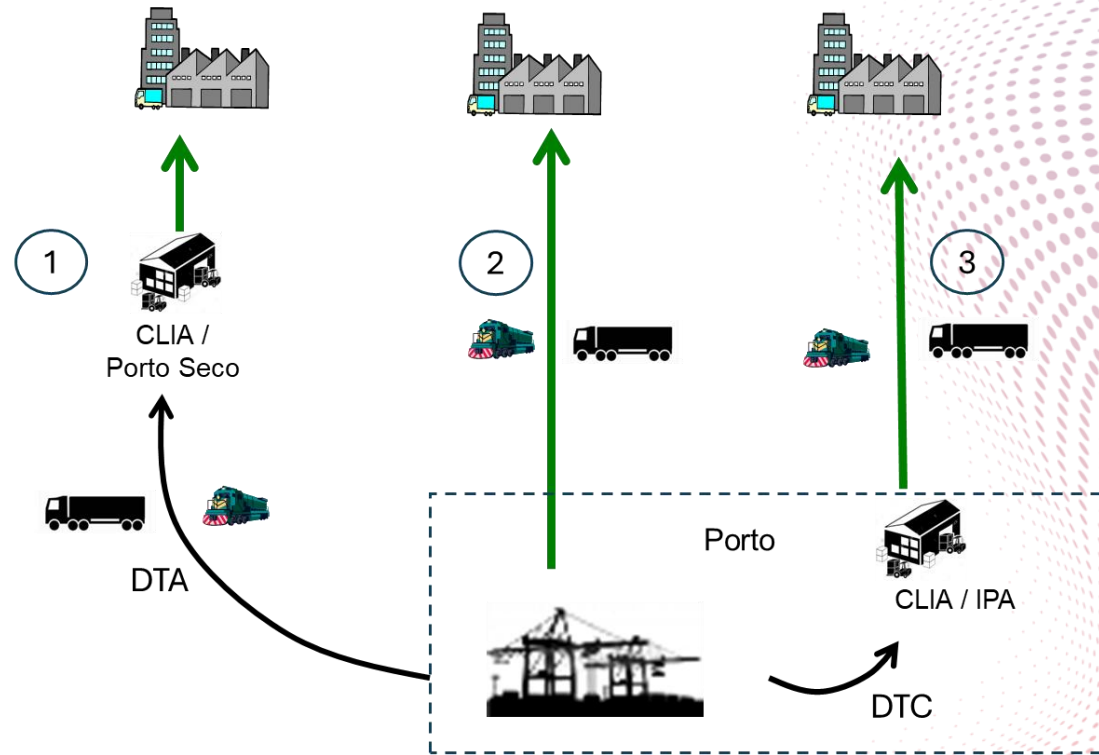


Companhia Regional de Armazéns Gerais e Entrepósitos Aduaneiros presta serviços há mais de 50 anos no setor logístico em armazéns gerais e alfandegados. Conta com o próprio ramal ferroviário, ligando o CLIA aos terminais portuários em Santos.

1 Trânsito aduaneiro (DTA)
do porto até o
CLIA/Porto Seco para
liberação

2 Liberação no Porto (DI),
transporte da carga do
Porto até o cliente

3 Trânsito aduaneiro (DTC)
do Porto até o CLIA/IPA
localizado na mesma
jurisdição do Porto



Benefícios dos Recintos Alfandegados de Zona Secundária

- recolhimento de imposto somente quando a carga for desembarçada
 - centralização de serviços
 - simplificação de procedimentos
 - integração de informações
 - regimes aduaneiros especiais
 - serviços com maior valor agregado
 - proximidade do recinto aos exportadores e importadores
-
- integração inter e multimodal de transporte

DUIIMP – Declaração Única de Importação

- Agiliza o processo a traves do **portal único que congrega todos os órgãos anuentes**.
- Redução de 40% nos prazos médios dos trâmites de liberação das mercadorias na importação, reduzindo custos na cadeia logística das empresas.
- **Registro antecipado** – permite a parametrização durante o trânsito da mercadoria (despacho sobre aguas), evitando a necessidade de armazenamento nos terminais.

OEA – Operador Económico Autorizado

- O Programa OEA **aumenta a segurança e a confiabilidade** nos processos de exportação e importação.
- As empresas certificadas cumprem **voluntariamente** os critérios de segurança aplicados à cadeia logística ou das obrigações tributárias e aduaneiras,

Ações destinadas a melhorar a competitividade dos Portos Secos na sua região de influencia:

- 1. Planejamento integrado nas questões da logística portuária.** políticas públicas fragmentadas e muitas vezes conflitantes.
- 2. Diminuição da insegurança jurídica propiciando o investimento privado**
- 3. Alterações na legislação,**
 - fomentando a utilização do transporte inter e multimodal
 - Permitir, no mesmo recinto, operações em regime alfandegado e de armazéns gerais (já previsto no art 8º da Portaria RFB 143/2022)

A **ausência de uma política unificada** vem gerando elevadas impedências entre portos molhados e secos, fragilizando uma concorrência saudável.

O **imbróglio regulatório** vem trazendo atraso e penalidades ao comércio internacional e operações logísticas alfandegadas. Medidas Provisórias objetivavam equalizar o marco regulatório dos recintos alfandegados lato sensu, fracassaram, agravando ainda mais a **insegurança jurídica**.

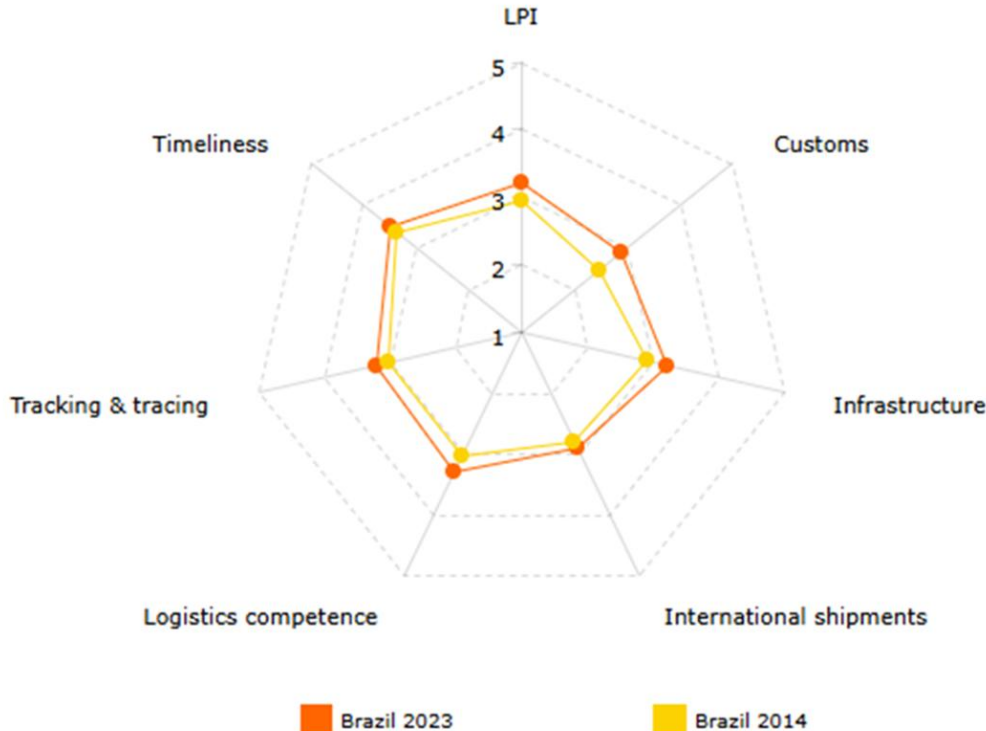
A adoção de modelos modernos (e.g. hubs e clusters logísticos) é vista como uma oportunidade para descentralizar o desenvolvimento e fortalecer a indústria nacional.

Agenda

1. Breve histórico dos PS
2. Conceito do PS e benefícios
3. **Competitividade – situação dos portos**
4. Hub logístico no ES
5. Exemplos

O Índice de Desempenho Logístico (LPI) do Banco Mundial

Brazil 2023



O Índice de Desempenho Logístico (LPI) do Banco Mundial avalia a competitividade logística considerando seis principais indicadores.

Eficiência Aduaneira:

Reflete a rapidez e a facilidade com que as mercadorias cruzam as fronteiras, medindo a eficiência dos processos aduaneiros.

Infraestrutura:

Avalia a qualidade e a extensão da infraestrutura de transporte, incluindo portos, aeroportos, estradas e ferrovias.

Transporte Internacional:

Mede a capacidade de realizar transporte internacional de cargas de forma eficiente e competitiva.

Competência Logística:

Analisa a expertise e a capacidade das empresas e profissionais do setor logístico.

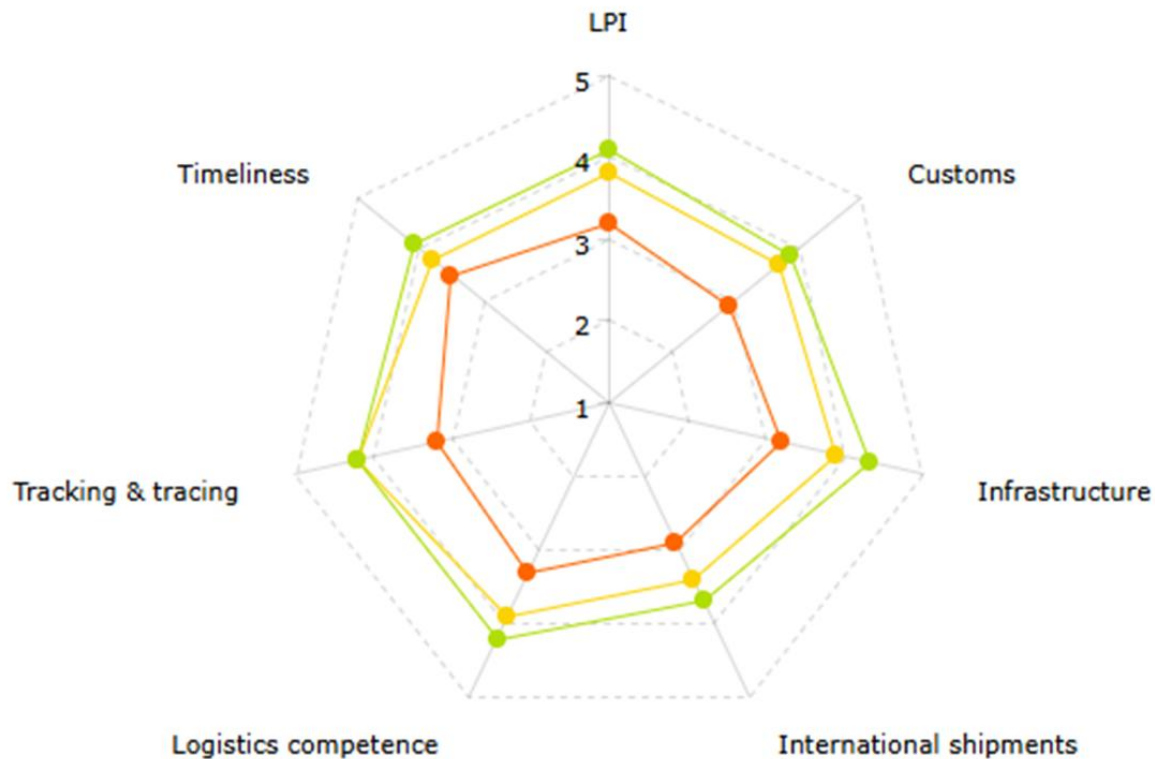
Rastreabilidade:

Avalia a capacidade de rastrear e monitorar o movimento de cargas ao longo da cadeia de suprimentos.

Pontualidade:

Mede a confiabilidade e a precisão na entrega das mercadorias, incluindo a pontualidade nos prazos.

Brazil 2023



O LPI de 2023
ranqueou 139
países, com
Singapura liderando
e o Brasil na 51^a
posição.

 Brazil 2023

 United States 2023

 Germany 2023

Capacidade Instalada - Terminais

Terminais de contêineres em portos brasileiros no limite

(Em milhões de TEUs)

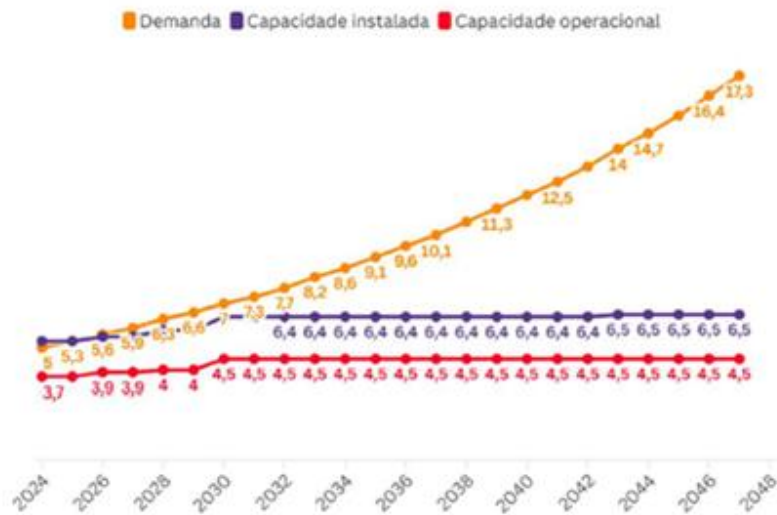


jan-dez 2024 14 milhões teus (+19%)

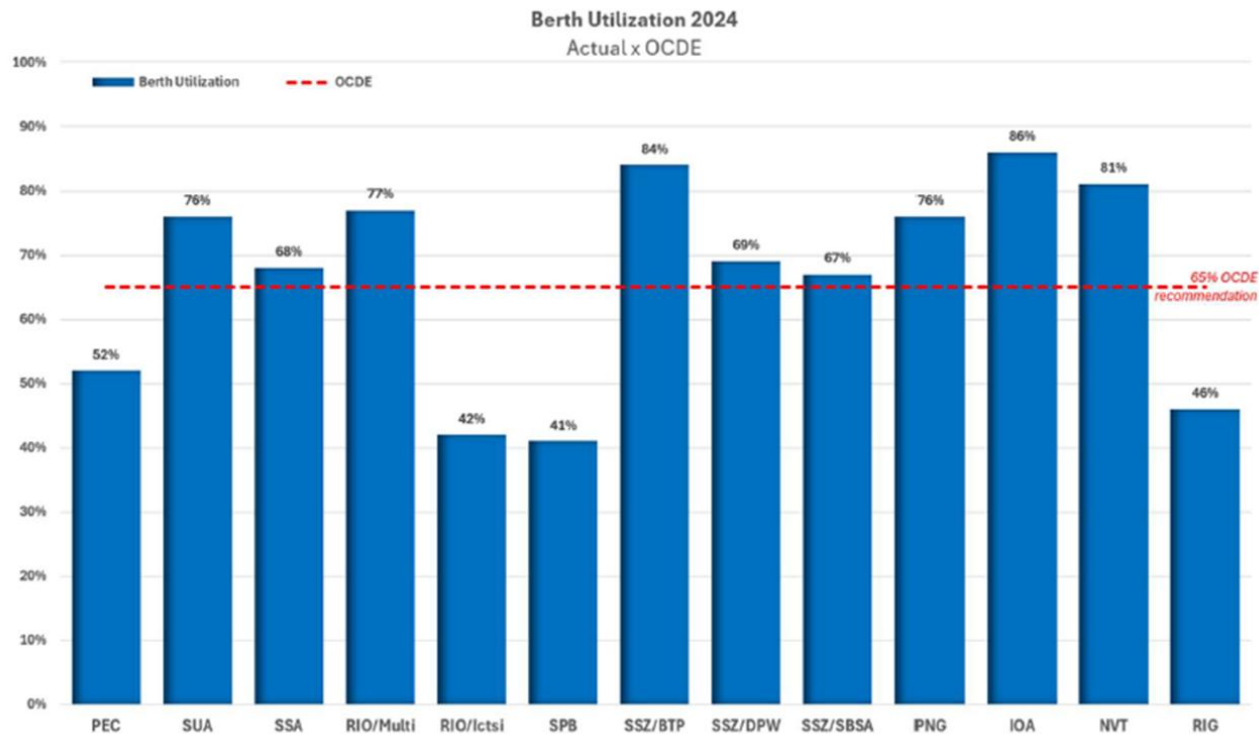
jan-jun 2025 7 milhões teus (+10%)

Limite dos terminais de contêineres no Porto de Santos é maior

(Em milhões de TEUs)



Saturação dos Terminais 2024



Fonte: SOLVE Shipping Intelligence

Novos terminais



Imetame

Projetado como um Complexo de Terminais Privados, ele atende com excelência a diversos setores produtivos, oferecendo terminais especializados para contêineres (capacidade inicial 300.000 teus), carga geral, graneis sólidos e Óleo & Gás. Inauguração 1º fase 2026.



APM Terminals,

Terminal de Uso Privativo (TUP) no Porto de Suape, PE, com inauguração prevista para 2026. O terminal, 100% eletrificado, terá capacidade inicial de 400 mil TEUs por ano.



Tecon 10,

O leilão do Tecon 10, previsto para a segunda quinzena de dezembro, projetado para ampliar em até 50% a capacidade de movimentação de cargas no porto de Santos. Capacidade inicial em 2027 de 300.000 teus/ano.

Agenda

1. Breve histórico dos PS
2. Conceito do PS e benefícios
3. Competitividade – situação dos portos
- 4. Hub logístico no ES**
5. Exemplos

Espírito Santo se consolida como hub logístico com novos investimentos portuários e estratégias de modernização

- Entre os principais **avanços na infraestrutura** estão a chegada do Porto Imetame (2026), e o desenvolvimento do Porto Central e do Porto Petrocity, que ampliarão significativamente a capacidade de movimentação de cargas e a conectividade do estado com mercados globais
- A **gestão da VPorts**, primeira autoridade portuária privada do país, tem impulsionado os avanços na infraestrutura portuária capixaba
- Uma das iniciativas mais inovadoras é o **ParklogBR/ES**, um cluster logístico-portuário, a iniciativa visa integrar portos, zonas de processamento de exportação, terminais rodoviários e ferroviários, aeroportos e serviços logísticos associados.
- Recomex: **plano de ação dos setores produtivos capixabas** para lidar com a reforma tributária, quer transformar o Espírito Santo em hub logístico do país.

Projetos Portuários e Desafios Logísticos no Espírito Santo

- os projetos visam **ampliar a entrada de cargas no estado** e devem complementar as operações existentes, necessitando de uma **retroárea forte para absorver a demanda**
- a **zona primária deve focar na movimentação de cargas**, enquanto a zona secundária lida com a nacionalização e armazenagem
- **a zona primária e secundária devem ser parceiras**, não concorrentes, para evitar distorções de mercado e garantir a eficiência operacional

Integração Logística e Desafios da Verticalização

- a **importância da ligação ferroviária**, como a renovação da estrada de ferro Vitória Minas para escoamento de grãos do Centro-Oeste e o projeto de EF 118 ligando RJ com ES
- o **desafio da verticalização** no mercado de zona primária, onde empresas adquirem terminais e recintos de zona secundária, criando monopólios prejudiciais ao mercado, exemplificado pelo caso de Rio Grande e RJ.



Infraestrutura ferroviária

Estrada de Ferro Vitória a Minas é responsável por 40% da carga ferroviária do país, embora represente apenas 3% da malha nacional. Movimenta cerca de 115 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, 25 milhões de toneladas de carga geral, como carvão mineral, grãos, fertilizantes e produtos siderúrgicos.

Estrada de Ferro 118 (em projeto) – A ferrovia vai ligar o Espírito Santo ao Rio de Janeiro. Serão 577,8 km de extensão interligando os complexos portuários dos dois estados.

Atração de Cargas e Futuro dos Portos no Espírito Santo

- O desafio da manutenção da atratividade de cargas para o Espírito Santo com a **saída dos benefícios fiscais** a partir de 2029 e 2032, deverá ser por vantagem competitiva logística ou financeira, já que o Espírito Santo não é um grande mercado consumidor.
- Terminais, pátios e armazéns, assim como os acessos terrestres e marítimos, devem ser **modernizados e atualizados** para aumentar a capacidade operacional.
- **Novos sistemas digitais** devem acelerar processos, prever problemas e fornecer soluções eficazes para desafios emergentes.

Tudo isso só será possível se o setor público brasileiro cooperar com investidores estrangeiros para trazer: experiência, know-how e capital necessário

O governo e as autoridades públicas devem permanecer vigilantes para garantir que os investimentos e projetos estejam alinhados com a estratégia e os objetivos nacionais do país.

Brazil Port Logistics – Antonis Karamalegkos

Somente uma união estratégica entre o setor público e o privado pode aliviar os gargalos atuais e, por que não, pavimentar o caminho para a consolidação de um verdadeiro hub portuário no Brasil — capaz de integrar de forma eficiente transporte, logística e comércio exterior, elevando o país a um novo patamar de competitividade global.

Fonte: Leandro Carelli Barreto e Robert Grantham / Solve Shipping Intelligence

Agenda

1. Breve histórico dos PS
2. Conceito do PS e benefícios
3. Competitividade – situação dos portos
4. Hub logístico no ES
5. **Exemplos**

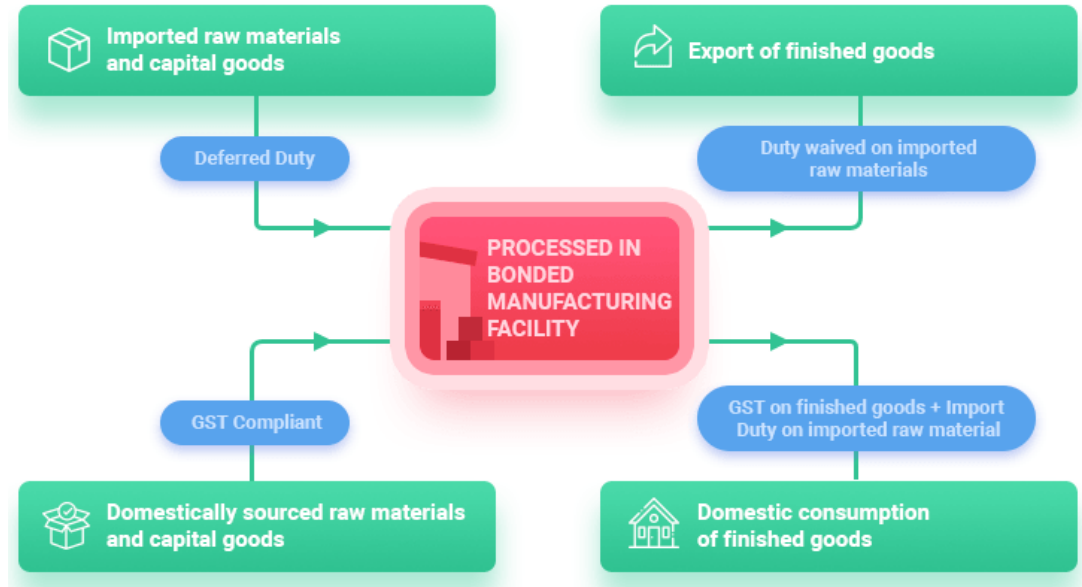


- **EUA: Zona Secundária como solução para as tarifas dos EUA**

- Empresas americanas estão cada vez mais recorrendo a uma solução estratégica para manter sua competitividade, as Zonas de Comércio Exterior, conhecidas como Foreign Trade Zones (FTZs) e os Recintos alfandegados, conhecidos como bonded warehouse.

- Segundo reportagem da CNBC existem aproximadamente **2.240 FTZs e 1.751 bonded warehouse nos EUA.**

Por meio do Esquema de Manufatura Alfandegada, o **Governo da Índia está promovendo a Índia como um centro de manufatura** por meio do qual o esquema permite a importação isenta de impostos de matérias-primas e mercadorias para fabricação e outras operações em uma instalação de manufatura alfandegada.





O Porto de Livre Comércio de Hainan (FTP) na China iniciará uma **operação alfandegária independente** em dezembro de 2025.

Zal Port do Porto de Barcelona é a **plataforma e referência logística** mais importante do Mediterrâneo.



Latin America Cargo City é uma **zona franca logística multimodal** localizada dentro do Aeroporto Internacional de Montevidéu e a única Zona Franca Aeroportuária da América Latina.

A busca pela eficiência é uma constante na cadeia de suprimentos. Portos secos, ao fornecerem serviços integrados de armazenagem, distribuição e desembaraço, tornam-se peças-chave para atender a crescente demanda de clientes e parceiros.

Obrigado

