



# Infraestrutura Portuária Um Modelo à Espera de Definições

Em caso de dúvidas sobre os temas discutidos nessa publicação, favor contatar o escritório.

If you have any questions regarding the matters discussed in this publication, please contact the office.

**Antonio Araldo Ferraz Dal Pozzo**  
Sócio Fundador | Founding Partner  
araldo@dalpozzo.com.br

**Augusto Neves Dal Pozzo**  
Sócio Fundador | Founding Partner  
augusto@dalpozzo.com.br

**João Negrini Neto**  
Sócio | Partner  
joao@dalpozzo.com.br

**Percival José Bariani Junior**  
Sócio | Partner  
percival@dalpozzo.com.br

**Beatriz Neves Dal Pozzo**  
Chief Executive Officer | CEO  
beatriz@dalpozzo.com.br

**Viviane Formigosa Vitor**  
Advogada | Lawyer  
Autora | Author  
vformigosa@dalpozzo.com.br

A presente publicação é produzida pelo corpo técnico do escritório Dal Pozzo Advogados e se destina a fins meramente informativos. Ela não constitui e tampouco deve ser utilizada como aconselhamento advocatício. O texto reflete a opinião pessoal de seus autores.

This text is published by Dal Pozzo Advogados for informational purposes only. It is not intended and it should not be interpreted, or construed, as legal advice. The text expresses the opinion of the authors.

© Dal Pozzo Advogados. All rights reserved 2017.

**DALPOZZO**  
ADVOGADOS

**SÃO PAULO**  
Rua Gomes de Carvalho, 1510 - 9º andar  
04547-005 - Vila Olímpia - São Paulo  
Telefone +55 11 3058-7800

**BRASÍLIA**  
SHS Quadra 06 - Conjunto A - Bloco E - Sala 1411  
70316-000 - Edifício Brasil 21 - Brasília DF  
Telefone +55 61 3033-1760

[dalpozzo.com.br](http://dalpozzo.com.br)

Compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos. Diante disso, foi publicada a Lei Federal nº 12.815/2013, a fim de fomentar a infraestrutura portuária e modernizar as instalações brasileiras utilizando investimentos privados.

Surge, então, a problemática quanto à assimetria regulatória dos portos, tendo em vista que o porto organizado será operado mediante concessão; as instalações portuárias localizadas dentro do porto organizado, mediante arrendamento; as instalações localizadas fora do porto organizado, mediante autorização, sendo essas as maiores inovações trazidas pelo aludido diploma legal.

De modo geral, o ponto alto é quanto à poligonal, ou seja, a área denominada de “porto organizado”. É nesse espaço que será delimitado o tipo de exploração a ser desencadeada: pública ou privada. A dúvida que sobressai se refere aos terminais privados que se situam dentro do porto organizado.

Levantou-se a possibilidade de que, a partir da publicação da lei, os bens situados em área portuária se tornariam públicos. Ou seja, teria ocorrido uma expropriação de bens pelo Poder Público, no entanto, esta concepção não possui qualquer amparo jurídico, haja vista a necessidade prévia de decreto expropriatório.

Em contrapartida, aduziu-se a possibilidade de que os terminais autorizados dentro da poligonal deveriam ser equiparados aos arrendamentos portuários com licitação e modicidade tarifária. No entanto, é inviável a mutação de regime jurídico de atividade econômica em serviço público. Ainda que assim não fosse, os autoritários exploram com direitos adquiridos mediante contrato de adesão.

A bem da verdade, não há consenso quanto ao porto organizado nos termos dispostos na nova lei, logo, o prudente seria um regime de transição adequado para os terminais de uso privativo localizados dentro do porto organizado, permitindo-se, então, uma adequação aos contratos de adesão em vigor e possibilitando, assim, a plena continuidade das atividades privadas.