

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Edição Suplemento 2024

Anais do XII Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB –
(Vitória, ES, Setembro 2024)

Realizado em 25, 26 e 27 de Setembro de 2024 em Vitória – ES

Presidente de Honra: Dr. Célio Benevides de Carvalho (*in memoriam*)



Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

EDIÇÃO SUPLEMENTO 2024

Anais do XII Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB —
(Vitória, ES, Setembro 2024)

Realizado em 25, 26 e 27 de Setembro de 2024 em Vitória — ES

REPOSITÓRIO AUTORIZADO DE JURISPRUDÊNCIA

Tribunal Marítimo — Portaria nº 30/TM, de 14 de julho de 2021
Tribunal Regional Federal da 1ª Região — Portaria CONJUD nº 610-001/2013
Tribunal Regional Federal da 2ª Região — Despacho nº TRF2-DES-2013/08087
Tribunal Regional Federal da 3ª Região — Portaria nº 04, de 31.05.2012 — Registro nº 27
Tribunal Regional Federal da 4ª Região — Portaria nº 942, de 13.08.2013 — Ofício — 1528443 — GPRES/EMAGIS
Tribunal Regional Federal da 5ª Região — Despacho PA SEI nº 0004428-63.2021.4.05.7000, de 10.07.2023

EDITORIAL IEM — INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

PRESIDENTE DE HONRA: Dr. Célio Benevides de Carvalho (*in memoriam*)

DIRETOR: Dr. André Benevides de Carvalho

SELDRA'S COMUNICAÇÕES

DIRETORA: Selma Martins Hernandez

CONSELHO EDITORIAL

Benjamin Gallotti Beserra (*in memoriam*), Vicente Marotta Rangel (*in memoriam*),
Camila Mendes Vianna Cardoso, Mário Povia, Nelson Cavalcante e Silva Filho,
Oswaldo Agripino de Castro Júnior, VA Ralph Dias da Silveira Costa, Wilson Pereira de Lima Filho

COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra, Cláudio Augusto Gonçalves Pereira,
Fernando Pieri Leonardo, Karolina Manuel, Ingrid Zanella, João Paulo Alves Justo Braun,
José Carlos Higa de Freitas, Kelly Gerbiany Martarello, Laércio Cruz Uliana Júnior,
Lucas Leite Marques, Marcel Nicolau Stivaletti, Marcelo de Lucena Sammarco,
Solon Sehn, Tainara Bento Ferreira da Paixão, Werner Braun Rizk

2011 © INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

Uma publicação do IEM – Instituto de Estudos Marítimos e da SELDRAS Comunicações.

Publicação de Edição Suplementar XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 25, 26 e 27 de setembro de 2024, organizado, de forma presencial, pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB do Estado do Espírito Santo.

Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução parcial ou total, sem consentimento expresso dos editores.

As opiniões emitidas neste Suplemento Anais, são de total responsabilidade de seus organizadores e autores. Distribuída em todo o território nacional.

Tiragem: 3.000 exemplares

Revisão e Diagramação: Dois Pontos Editoração

Artigos para possível publicação poderão ser enviados para o endereço contato@estudosmaritimos.com.br.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. – v. 1, n. 1 (mar./abr. 2011). – São Paulo : Instituto de Estudos Marítimos, 2011- .
v. 12, edição suplementar : 284 p. ; 23 cm.

Anual

Edição suplementar publicado com Anais do XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, organização e realização OAB/ES, realizado em 25, 26 e 27 de Setembro de 2024 em Vitória, ES. ISSN 2236-5338

1. Direito aduaneiro. 2. Direito marítimo. 3. Direito portuário.

CDU 347.79

CDD 342.29

Bibliotecária responsável: Nádía Tanaka – CRB 10/855

INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

Rua Padre João Manuel, 808 –

6º andar – Cerqueira César

01411-000 – São Paulo – SP – Brasil

Telefone para Contato: (11) 3063-1544

Comercial: contato@estudosmaritimos.com.br

<https://www.estudosmaritimos.com.br>



Estimados(as) Leitores(as),

Testemunhar o desenvolvimento da advocacia brasileira na seara do Direito Marítimo é uma honra. A Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) busca, sempre, sediar e impulsionar discussões importantes para o avanço da cultura jurídica nacional. Esta coletânea é exemplo disso. É fruto dos profundos debates apresentados no XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 25 a 27 de setembro de 2024, em Vitória, Espírito Santo, organizado pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES.

Inicialmente, cabe-nos parabenizar toda a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES pelo primoroso trabalho, com destaque para a Presidente, Dra. Luciana Mattar. As congratulações especiais estendem-se à Diretoria da OAB/ES, especialmente ao Presidente, Dr. José Carlos Rizk Filho, cujo apoio para o evento que originou esta obra foi fundamental.

Registra-se também a contribuição da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, presidida pela Dra. Ingrid Zanella Andrade Campos, que muito se dedica à valorização e à defesa da advocacia.

Igualmente, saudamos a iniciativa da Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, que se dispôs a organizar os Anais do Congresso pelo segundo ano. Vale ressaltar a acuidade na abordagem dos debates e das palestras, bem como a sua consolidação como fonte de pesquisa essencial aos estudiosos dos temas em questão.

Vivemos em um universo de expansão de conceitos. O Direito é uma ciência de transformação social. A diversidade e a complexidade das relações exigem um sistema jurídico legitimamente adaptável. Portanto, os temas registrados nesses Anais não poderiam ser mais oportunos.

Esta coletânea vem suprir uma lacuna doutrinária no Brasil no campo do Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. Ainda há poucas obras especializadas, sobretudo relacionadas a questões práticas da advocacia na área. A originalidade desta publicação está em apresentar uma abordagem ampla e interdisciplinar, além de temas controversos e atuais.

O XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro centrou-se no tema “Desafios Modernos e Inovações: uma Análise Atualizada do Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro no Brasil”. Promoveu debate aprofundado sobre os desafios e as perspectivas do setor, e fomentou a troca de experiências e o desenvolvimento de soluções inovadoras.

Debateu-se, por exemplo, as alterações do CPC, as especificidades do contencioso aduaneiro, as tendências de aprimoramento da exploração de portos, as concessões portuárias, as tecnologias de inovação e eficiência nos procedimentos aduaneiros, os desafios da cabotagem, o PL 508 – Projeto de Código Aduaneiro, a transição energética, a logística brasileira, a reforma da Lei dos Portos, a exploração econômica dos rios brasileiros, os impactos da reforma tributária, entre diversos outros temas relacionados à segurança jurídica e ao desenvolvimento econômico e sustentável do Brasil.

O Brasil conta com uma costa de 7,4 mil quilômetros navegáveis. O modal marítimo responde por mais de 90% do comércio exterior brasileiro, sendo, portanto, um fator imprescindível na globalização e manutenção do Brasil no mercado internacional.

Nosso País possui, ainda, a Amazônia Azul, que possui a extensão da sua Plataforma Continental, onde se encontram as reservas do pré-sal, das quais são retirados cerca de 85% do petróleo, 75% do gás natural e 45% do pescado produzido nacionalmente.

O aumento da navegação, principalmente fomentada pela Lei nº 14.301/2022¹ e pelas reformas portuárias, a extensão da plataforma continental, a larga exploração do gás natural e outros recursos demonstram a necessidade de fomentar a segurança jurídica e a produção de instrumentos concretos de prevenção.

Em setembro de 2019, em razão de manchas de óleo, houve extenso dano ao ambiente marítimo e costeiro brasileiro. Da mesma forma, o Brasil foi palco de um caso com repercussão internacional ambiental, material e moralmente desgastante, envolvendo o naufrágio de um porta-aviões desativado em São Paulo.

Casos desta natureza servem de alerta para que o Brasil invista em mecanismos internos que confirmem soluções seguras, ampla responsabilização em acidentes marítimos e interlocução com as Convenções Internacionais, sob pena de desvirtuar o objetivo da lei.

Um avanço importante ocorreu em 2020. Em razão da pandemia da Covid-19, as atividades de transporte e entrega de cargas em geral, bem como as atividades portuárias, foram reconhecidas como essenciais. Por essa razão, é indispensável a ampliação do debate no campo do Direito Marítimo, o que torna indiscutível a importância destes Anais no universo jurídico.

Trata-se, portanto, de obra não apenas relevante para o estudo do Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, mas também imprescindível para todos os interessados na matéria. O empenho de todos os participantes e palestrantes em tratar de temas sensíveis e aproximar o direito da realidade reforça o mérito desta obra.

Resta a certeza de que estes Anais devem inspirar os seus leitores e despertar a motivação nos estudiosos, para que produzam cada vez mais textos acadêmicos e estimulem a pesquisa jurídica.

Ao tempo em que recomendamos, com muita satisfação, a leitura da obra, agradecemos a honrosa oportunidade de prefaciá-los.

Boa leitura!

José Alberto Simonetti

Presidente da OAB Nacional – Conselho Federal da OAB

Ingrid Zanella Andrade Campos

Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário – Conselho Federal da OAB

1 Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm. Acesso em: 28 set. 2023.

Apoiadores dos Anais — (Lista em Ordem Alfabética)

APOIADORES *MASTER*

- GALLOTTI e Advogados Associados
- KINCAID MENDES VIANNA Advogados
- SALOMÃO, KAIUCA, ABRAHÃO, RAPOSO E COTTA
- SOLON SEHN e Advogados Associados
- ZOUAIN, RIZK, COLODETTI & Advogados Associados

APOIADORES

- AGRIPINO & FERREIRA Advogados
- ARB.LEGAL ADVOCACIA ROCHA BAPTISTA
- HLL & PIERI Advogados
- LUCIANA MATTAR VILELA NEMER
- MANUEL & VITTA Sociedade de Advogados
- MARTARELLO Advogados
- REIS BRAUN E REGUEIRA Advogados Associados
- SAMMARCO Advogados
- TUSSI & PLATCHEK Advogados Associados
- VIEIRA REZENDE Advogados

Comissões Especializadas da OAB (Triênio 2022/2024)

Com o final do triênio 2022/2024, a OAB elegeu, em novembro de 2024, os novos dirigentes das seccionais em cada Estado e no Distrito Federal. Assim, a listagem com as composições das comissões representa a situação quando da realização do XII Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB – OAB/ES, em setembro de 2024. Estas composições podem ter sido mantidas, alteradas ou, em casos extremos, termos a extinção da comissão, o que pode ser checado através dos dados de contato, que se mantêm inalterados.

2 COMISSÕES ESPECIAIS NO CONSELHO FEDERAL

31 COMISSÕES NOS CONSELHOS SECCIONAIS

Conselho Federal

Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário

Presidente: Ingrid Zanella Andrade Campos

Vice-Presidente: James Winter

Secretária-Adjunta: Rachel Gomes Philomeno Gomes

Endereço: SAUS, Quadra 5, Lote 1, Bloco M, Brasília/DF, CEP 70070-939

Telefone: (61) 2193-9600

E-mail: comissoes@oab.org.br

Site Oficial: <https://www.oab.org.br/institucionalconselhofederal/comissoes>

Conselho Federal

Comissão Especial de Direito Aduaneiro

Presidente: Luciana Mattar Vilela Nemer

Vice-Presidente: Simone Cristine Davel

Endereço: SAUS, Quadra 5, Lote 1, Bloco M, Brasília/DF, CEP 70070-939

Telefone: (61) 2193-9600

E-mail: comissoes@oab.org.br

Site Oficial: <https://www.oab.org.br/institucionalconselhofederal/comissoes>

Conselho Seccional – Amazonas

Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Rummenigge Cordovil Grangeiro

Coordenadora-Adjunta: Maria Florencia Silva

Vice-Presidente: Rommel Júnior Queiroz Rodrigues

Endereço: Avenida Jornalista Umberto Calderaro Filho, 2000, Adrianópolis,
Manaus/AM, CEP 69057-021

Telefone: (92) 99128-8118

E-mail: direito.aduaneiro@oabam.org.br ou coordenacao@oabam.org.br

Site Oficial: <https://www.oabam.org.br/comissoes/comissoes-lista/>

Conselho Seccional – Amazonas

Comissão do Direito Marítimo e Portuário

Presidente: Jemima de Paula Soares

Vice-Presidente: Lia de Paula Modesto

E-mail: oab@oabam.org.br ou coordenacao@oabam.org.br

Contato: (92) 99286-3958 (Central de Atendimento)

Site Oficial: <https://www.oabam.org.br/comissoes/comissoes-lista/>

Conselho Seccional – Bahia

Comissão Especial de Direito Internacional, Comércio Exterior e Direito Marítimo

Presidente: Thiago Carvalho Borges

Vice-Presidente: Danielle Carollo de Oliveira Ovalhe

Secretária: Marina Morena Alves

Secretário Adjunto: João Vitor Souza Rodrigues

Endereço: Largo do Campo da Pólvora, Fórum Ruy Barbosa, 1º andar, sala 103,
CEP 40040-900

Telefone: (71) 3329-8886

E-mail: comissoes@oab-ba.org.br

Site Oficial: <https://www.oab-ba.org.br/oab/comissoes>

Conselho Seccional – Ceará

Comissão de Direito Marítimo, Portuário, Aeroportuário e Aduaneiro – CDMPAA

Presidente: Marcelo Muniz Baptista Viana

1º Vice-Presidente: André Albuquerque Gurgel

Secretária-Geral: Silvia Andréa de Aquino

Secretário-Geral Adjunto: Eduardo Martins da Silva

Endereço: Avenida Washington Soares, 800, Guararapes, Fortaleza/CE,
CEP 60810-300

Telefone: (85) 3216-1600

E-mail: cdmpaa@oabce.org.br

Site Oficial: <https://oabce.org.br/2019/04/cdmapa-comissao-de-direito-maritimo-adua-neiro-portuario-e-aeroportuario/>

Conselho Seccional – Distrito Federal

Comissão de Direito Portuário e Marítimo

Presidente: Felipe de Assis Serra

Vice-Presidente: Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra

Secretária-Geral: Aurea Gabrielle Lopes Paes

Secretário-Geral Adjunto: Marcelo Kanitz

Endereço: SEPN 516, Bloco B, Lote 7, Asa Norte, Brasília/DF,
CEP 70770-522

Telefone: (61) 3035-7144/7245 / (61) 98570-5949

E-mail: sgc2@oabdf.com e shirley.lopes@oabdf.com

Site Oficial: <https://oabdf.org.br/comissoes/>

Conselho Seccional – Espírito Santo

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – CDMPA

Presidente: Luciana Mattar Vilela Nemer

Vice-Presidente: Carla Adriana Comitre Gibertoni Fregona

Secretária-Geral: Flávia Fardim Antunes Brighenti

Endereço: Rua Alberto de Oliveira Santos, 59, Centro, Vitória/ES,
CEP 29010-908

Telefone: (27) 3232-5600

E-mail: apoiocomissoes@oabes.org.br

Site Oficial: <https://www.oabes.org.br/institucional/comissoes/comissao-de-direito-maritimo-e-portuario-203.html>

Conselho Seccional – Maranhão

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Najla Buhatem Maluf

Vice-Presidente: Carlos Sebastiao Silva Nina

Secretária-Geral: Waguinanny Lamara Alves da Silva

Endereço: Rua Dr. Pedro Emanuel de Oliveira, 01, Calhau, São Luís/MA,
CEP 65076-908

Telefone: (98) 3227-0146 / (98) 98413-4241

E-mail: nabuhatemm@rmadvocacia.com.br e rm@rmadvocacia.com.br

Site Oficial: <http://www.oabma.org.br/comissoes/comissao/comissao-de-direito-maritimo-portuario-e-aduaneiro>

Conselho Seccional – Mato Grosso do Sul

Comissão de Direito Aduaneiro – CDADU (extinta em 2025)

Presidente: Paulo de Medeiros Farias

Vice-Presidente: Andréa Afif Elossais
Secretária-Geral: Mariana Teixeira Thomé
Secretária-Geral Adjunta: Mikaella Lorena Marques Mendes Araujo
Endereço: Avenida Mato Grosso, 4700, B. Carandá Bosque, Campo Grande/MS,
CEP 79.031-001
Telefone: (67) 3318-4720/3318-4723
E-mail: comissoes@oabms.org.br
Site Oficial: https://oabms.org.br/coordenadoria_de_comissoes/comissao-de-direito-aduaneiro/

Conselho Seccional – Minas Gerais

Comissão de Direito Aduaneiro
Presidente: Fernando Pieri Leonardo
Vice-Presidente: Daniela Lacerda Chaves
Endereço: Rua Albita, 250, Bairro Cruzeiro, Belo Horizonte/MG,
CEP 30310-160
Telefone: (31) 2102-5800 / (31) 98492-4023
E-mail: direitoaduaneiro@oabmg.gov.br
Site Oficial: <https://www.oabmg.org.br/institucional/comissao?id=346>
Instagram: <https://www.instagram.com/direitoaduaneirooabmg/>
LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/direitoaduaneiro-oabmg/>

Conselho Seccional – Pará

Comissão de Direito Marítimo e Aduaneiro
Presidente: Samara da Silva Gualberto
Vice-Presidente: Yasmin Silva Correa
Vice-Presidente: Renã Margalho Silva
Secretária-Geral: Edmara Roberta Pereira de Castro
Endereço: Praça Barão do Rio Branco, 93, Campina, Belém/PA,
CEP 66015-060
Telefone: (91) 4006-8600
E-mail: não possui ou não informado
Site Oficial: <https://www.oabpa.org.br/comissoes/comissao-de-direito-maritimo-e-aduaneiro-e-portuario-1>
Instagram: <https://www.instagram.com/cdmpa/>

Conselho Seccional – Paraná

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro
Presidente: Leandro Alberto Bernardi

Vice-Presidente: Melina Gonçalves Gimenez Hidalgo

Secretária: Ana Paola Ghizoni de Macedo

Endereço: Rua Brasilino de Moura, 253, Bairro Ahú, Curitiba/PR,
CEP 80540-340

Telefone: (41) 3250-5745/5749

E-mail: comissoes@oabpr.org.br

Site Oficial: https://www.oabpr.org.br/comissao-composicao/?cd_subsecao=d64994e613c00ae5adddd7be1fdb94004ddd259a&cd_suborgao=73d9fd24f3c76cbc7abe09db54026cdc0458527c

Conselho Seccional – Paraná, Subseção de Paranaguá

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: José Antônio Schuller da Cruz

Vice-Presidente: Bruno Maidl

Secretária-Geral: Nataly Noronha de Lima Rosa

Secretária-Geral Adjunta: Sibeles de Souza Silva

Tesoureiro: Nilson dos Santos Wistuba

Endereço: Rua Xavier da Silva, 136, Tuiuti, Paranaguá/PR,
CEP 83203-620

Telefone: (41) 3425-2256 (WhatsApp)

E-mail: paranagua@oabpr.org.br

Site Oficial: <https://intranet.oabpr.org.br/servicos/subsecoes/subsecoes2.asp?cbMunicipio=D1E1F3B8736CFF042CBFB6DD88583CAEE07203E0>

Instagram: [@oabparanagua](https://www.instagram.com/oabparanagua)

Conselho Seccional – Paraná, Subseção de Tri-Fronteira

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Vinícius Ratti

Vice-Presidente: Patrique Mattos Drey

Secretária-Geral: Ana Paula Tecchio Gonçalves

Secretária-Geral Adjunta: Franco Zelírio Ferrari

Tesoureira: Josiane Gonçalves de Almeida

Endereço: Rua Cristalino Silveira Machado, 156, Sala 3, Centro,
Barracão/PR, CEP 85700-000

Telefone: (49) 3197-3020

E-mail: trifronteira@oabpr.org.br

Site Oficial: <https://intranet.oabpr.org.br/servicos/subsecoes/subsecoes2.asp?cbMunicipio=6526FC0AFD3E1596FBD0EA6A17726310D1422583>

Conselho Seccional – Pernambuco

Comissão de Direito Aduaneiro e Comércio Exterior – Codace

Presidente: Gilberto Flávio de Azevedo Lima

Vice-Presidente: Vinícius Caldas Marques Lima

Secretária: Helen Lúcia de Jesus Tavares

Endereço: Rua do Imperador Dom Pedro II, 346, Bairro Santo Antônio,
Recife/PE, CEP 50010-240

Telefone: (81) 3424-1012

E-mail: comissoes@oabpe.org.br

Site Oficial: <https://www.oabpe.org.br/comissoes>

Instagram: @codace.oabpe

Conselho Seccional – Pernambuco

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Petróleo – CDMPP

Presidente: Igor Zanella Andrade Campos

Vice-Presidente: Maria da Piedade Wanderley Buarque de Melo

Secretário: Gabriel Cavalcanti de Abreu

Endereço: Rua do Imperador Dom Pedro II, 346, Bairro Santo Antônio,
Recife/PE, CEP 50010-240

Telefone: (81) 3424-1012

E-mail: comissoes@oabpe.org.br

Site Oficial: <https://www.oabpe.org.br/comissoes>

Conselho Seccional – Rio de Janeiro

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar – CDMPM

Presidente: Godofredo Mendes Vianna

Vice-Presidente: Eduardo Simeone

Secretária: Fabrine Hartog Soares

Endereço: Avenida Marechal Câmara, 150, Centro, Rio de Janeiro/RJ,
CEP 20020-080

Telefone: (21) 2730-6525 – Ramal 2191

E-mail: cdmpm@oabRJ.org.br

Site Oficial: <https://www.oabRJ.org.br/comissoes?page=0>

Conselho Seccional – Rio Grande do Norte

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Nilson Nelber Siqueira Chaves

Vice-Presidente: Giovanna Martins Wanderley

Endereço: Rua Nossa Senhora de Candelária, 3382, Candelária,
Natal/RN, CEP 59065-490

Telefone: (84) 4008-9416

Coordenação: (84) 4008-9415

E-mail: comissao@oabrn.org.br

Site Oficial: <https://www.oabrn.org.br/pagina/comissoes>

Conselho Seccional – Rio Grande do Sul

Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário

Presidente: José Augusto Mendes Marques

Vice-Presidente: Andréia Propp Arend

Secretário: Valter Tremarin Junior

Endereço: Rua Washington Luiz, 1110, Centro, Porto Alegre/RS,
CEP 90010-460

Telefone: (51) 3287-1800

E-mail: comissoesespeciaissec5@oabrs.org.br

Site Oficial: <https://www2.oabrs.org.br/comissao?id=81>

Conselho Seccional – Rio Grande do Sul, Subseção de Rio Grande

Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – Cedimpa

Presidente: Sérgio Lipinski Brandão Júnior

Vice-Presidente: Gustavo Cestari Dumont

Secretário: Bruno da Silva Alfaro

Endereço: Avenida Silva Paes, 266, Sala 302, Rio Grande/RS,
CEP 96200-340

Telefone: (53) 3231-2744 (Secretaria das Comissões)

E-mail: riogrande@oabrs.org.br

Site Oficial: <https://www.oabrs.org.br/rio-grande/comissoes>

Conselho Seccional – Santa Catarina

Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Bruno Eduardo Budal Lobo

Vice-Presidente: Simone Cristine Davel

Secretário: Cláudio Augusto Gonçalves Pereira

Endereço: Rua Paschoal Apóstolo Pítsica, 4860, Florianópolis/SC,
CEP 88025-255

Telefone: (48) 3239-3500

E-mail: comissoes@oab-sc.org.br

Site Oficial: <https://www.oab-sc.org.br/comissoes-inicio-91>

Conselho Seccional – Santa Catarina

Comissão de Direito Portuário e Marítimo

Presidente: Bruno Tussi

Vice-Presidente: Gabriella Sedrez Reis Goetten de Souza

Secretária: Josiane Lader

Secretário Adjunto: Gabriel Leonardo Alves

Endereço: Rua Paschoal Apóstolo Pítsica, 4860, Florianópolis/SC,
CEP 88025-255

Telefone: (48) 3239-3500

E-mail: comissoes@oab-sc.org.br

Site Oficial: <https://www.oab-sc.org.br/comissoes-inicio-28>

Conselho Seccional – Santa Catarina, Subseção de Itajaí

Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Presidente: Raquel Segalla Reis

Endereço: Rua Vereador José Carlos Mendonça, 100, Bairro Carvalho,
Itajaí/SC, CEP 07713-000

Telefone: (47) 3348-4152

E-mail: comissoes@oabitajai.com.br

Site oficial: <http://oab-itajai.org.br/>

Instagram: <https://www.instagram.com/oabsubsecaoitajai/>

Conselho Seccional – Santa Catarina, Subseção de Joinville

Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Presidente: Suellen Taline Lobo

Vice-Presidente: Josiane Lader

Secretário: Daniel Tambosi

Endereço: Rua Amazonas, 46, Bairro Saguazu, Joinville/SC,
CEP 89221-050

Telefone: (47) 3433-0771 (Secretaria das Comissões)

E-mail: aduanheiro@oabjoinville.org.br

Site Oficial: <https://www.oabjoinville.org.br/comissoes/45/25--comissao-de-direito--aduanheiro--maritimo-e-portuario/>

Instagram: [aduanheiro.oab.jille](https://www.instagram.com/aduanheiro.oab.jille)

Conselho Seccional – São Paulo

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Thiago Testini de Mello Miller

Vice-Presidente: Renata Sucupira Duarte

Secretária Adjunta: Luciana Vaz Pacheco de Castro
Secretário-Geral: Luiz Henrique Pereira de Oliveira
Endereço: Rua Maria Paula, 35, 6º andar, Bela Vista, São Paulo/SP,
CEP 01319-001
Telefone: (11) 3291-8212 / (11) 3291-4866
E-mail: secretaria.comissoes.adm@oabsp.org.br, sc.expedientes@oabsp.org.br
Site Oficial: <https://www.oabsp.org.br/comissao/direito-maritimo-portuario-e-aduaneiro>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Campinas

Comissão Direito Aduaneiro e Comércio Exterior
Presidente: Alan Aparecido Murça
Vice-Presidente: Claudio Roberto Freitas Barbosa
1º Secretário: Daniel Augusto Gonçalves Pereira
Endereço: Rua Lupércio Arruda Camargo, 111, Jardim Santana,
Campinas/SP, CEP 13088-658
Telefone: (19) 3734-1213
E-mail: comissoes.campinas@oabsp.org.br
Site Oficial: www.oabcampinas.org.br/comissoes-2/direito-aduaneiro/

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Praia Grande

Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Negociações Internacionais
Presidente: Jonathan Martins Pereira
Vice-Presidente: Manuella Jéssica de Barros Terto
Secretária: Ângela Llase Gonçalves
Endereço: Rua José Borges Neto, 703, Nova Mirim, Praia Grande/SP,
CEP 11705-010
Telefone: (13) 3592-3559
E-mail: comissoes@oabpraia grande.org.br
Site Oficial: <https://oabpraia grande.org.br/comissoes/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Direito Aduaneiro
Presidente: Karolina dos Santos Manuel
Vice-Presidente: Deborah Calomino Mendes
Endereço: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP,
CEP 11013-190
Telefone: (13) 3226-5900
E-mail: comissoes@oabsantos.org.br
Site Oficial: <https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/110-direito-aduaneiro/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Direito Marítimo

Presidente: Marcelo de Lucena Sammarco

Vice-Presidente: Bruno Eduardo Ventriglia Cichello

Secretária: Luciana Marques de Freitas Rodrigues

Endereço: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP,
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

E-mail: santos@oabsantos.org.br

Site Oficial: <https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/116-direito-maritimo/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Direito Portuário

Presidente:

Vice-Presidente: Marcus Vinicius de Lucena Sammarco

Secretário: Rodolpho Robalo Gonzalez

Endereço: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP,
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900 – Ramal: 2

E-mail: comissoes@oabsantos.org.br

Site Oficial: <https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/118-direito-portuario/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de Santos

Comissão de Comércio Exterior

Presidente: Victor da Cruz Valdivia Lopes

Vice-Presidente: João Paulo Alves Justo Braun

Secretária: Mariana de Fátima Martins Faria

Endereço: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP,
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

E-mail: comissoes@oabsantos.org.br

Site Oficial: <https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/243-comercio-exterior/>

Conselho Seccional – São Paulo, Subseção de São Sebastião

Comissão de Direito Marítimo e Portuário

Presidente: Jaquelline Rodrigues Santana da Motta

Vice-Presidente: Roberto Eduardo Silva Júnior

Secretária-Geral: Alice Braz Rodrigues

Secretário Adjunto: Marco Antônio Rego Câmara

Tesoureira: Graziela Santos

Endereço: Alameda Vereador Mário Olegário Leite, 50, São Sebastião/SP,
CEP 11608-536

Telefone: (12) 3892-2349

E-mail: sao.sebastiao@oabsp.org.br

Site Oficial: <https://www2.oabsp.org.br/asp/subsecoes/subsecao.asp?codsub=136>

Patrocinam o Evento

PATROCÍNIO *MASTER*

- GDL Soluções e Movimento

PATROCÍNIO *PREMIUM*

- Terca Zilli Armazéns Gerais

PATROCÍNIO *PRO*

- Vports
- PortoCel
- Grupo Autoglass
- ATP – Associação de Terminais Portuários Privados
- Mattar Villela Advogados
- Kincaid / Mendes Vianna Advogados
- Salomão Advogados
- Lara & Advogados Associados

PATROCÍNIO *STANDARD*

- Sindiox – Sindicato do Comércio de Importação e Exportação do Espírito Santo
- Abac – Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem
- Imetame
- ABTP – Associação Brasileira de Terminais Portuários
- Fenop – Federação Nacional das Operações Portuárias
- Praticagem Sierra Log
- Timbro
- Advocacia Ruy de Mello Miller
- Abreu Júdice Advogados
- Fregonazzi Advogados
- M. A. Arruda Advocacia
- Gallotti Advogados
- Zouain, Risk, Colodetti & Advogados Associados
- Pedro Calmon Filho & Associados

Programação
XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro
25 a 27 de Setembro
Vitória/ES

DIA 1: 25.09.2024 – QUARTA-FEIRA

17h – 17h30: *Welcome drink* | Credenciamento

17h30 – 19h30: Abertura

19h30 – 21h30: Coquetel de boas-vindas com atração musical.

DIA 2: 26.09.2024 – QUINTA-FEIRA

10h – 11h: Palcos unidos

Palestra Inaugural: “Regulação 5.0 e a segurança jurídica no setor aquaviário”.

Palestrante: Eduardo Nery Machado Filho, diretor geral da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

11h – 12h: Painéis simultâneos

Palco 01

Painel Marítimo: Intermodalidade na Logística Brasileira

Presidente: Andreza Vettore (Advogada)

Palestrante 1: Ricardo Ferraço (Vice-Governador do Estado do Espírito Santo, Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico e Social)

Palestrante 2: Bruno Carlesso (Diretor Jurídico do Grupo Imetame)

Palestrante 3: João Gabriel Jacob (Advogado)

Palco 02

Painel Portuário: Reforma da Lei dos Portos

Presidente: Celso Peel (Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo)

Moderador: Sérgio Paulo Perrucci de Aquino (Presidente da Fenop)

Palestrante 1: James Winter (Advogado)

Palestrante 1: Juliana Domingues (Advogada e Professora)

Palestrante 2: Luiz Fernando Barbosa (Advogado e Professor)

Palco 03

Painel Aduaneiro: Tecnologia e Inovação e Eficiência nos Procedimentos Aduaneiros (DU-E, DUIMP)

Presidente: Luiza Covre (Advogada)

Relatora: Andréa Aquino (Advogada)

Palestrante 1: Élcio Ferretto (Auditor-fiscal da Receita Federal do Brasil)

Palestrante 2: Bruno Lobo (Advogado)

Palestrante 3: Flávia Holanda Gaeta (Advogada)

Palestrante 4: Raquel Segalla Reis (Advogada)

12h – 14h: Intervalo almoço

14h – 15h30: Painéis simultâneos

Palco 01

Painel Marítimo: Desafios atuais da cabotagem

Presidente: Pedro Calmon Filho (Advogado)

Palestrante 1: Godofredo Mendes Vianna (Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ)

Palestrante 2: Luís Fernando Resano (Diretor-Executivo da ABAC)

Palestrante 3: Carlos Augusto Muller (CONTMAF e Sindmar)

Palestrante 4: Queila Sangi (Coordenadora Jurídica da Log-In)

Palco 02

Painel Portuário: *Terminal Handling Charge* (THC)

Presidente: Luciana Mattar (Advogada – OAB/ES)

Relatora: Lorena Xisto (Advogada)

Palestrante 1: Bruno Burini (Advogado)

Palestrante 2: Cássio Lourenço Ribeiro (Advogado)

Palestrante 3: Juliana Domingues (Advogada)

Palco 03

Painel Aduaneiro: Código Aduaneiro – PL 508/2024

Presidente: Larissa Gonçalves Costa Cunningham (Advogada)

Palestrante 1: Thális Andrade (Advogado)

Palestrante 2: Renata Sucupira Duarte (Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/SP)

Palestrante 3: Fernanda Kotzias (Advogada)

Palestrante 4: Fernando Pieri (Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG)

15h30 – 16h00: *Coffee break* | Apresentação Cultural

16h – 18h: Palcos unidos

Julgamento simulado com a participação de desembargadores, em comemoração aos 90 anos do Tribunal Marítimo.

DIA 3: 27.09.2024 – SEXTA-FEIRA

10h – 11h: Painéis simultâneos

Palco 01

Painel Marítimo: Desafios da Navegação Fluvial

Presidente: Werner Rizk (Advogado)

Palestrante 1: Erica Dias (Gerente Jurídica Log-In)

Palestrante 2: Samara Gualberto (Advogada)

Palestrante 3: José Augusto Marques (Advogado)

Palestrante 4: Pedro Neiva (Advogado)

Palestrante 5: Marcelo Sammarco (Advogado)

Palco 02

Painel Portuário: Concessões Portuárias – Aspectos jurídicos e práticos/Desestatização – Case Vports

Presidente: Francisco Morais Silva (Advogado)

Palestrante 1: Adriana Pessotti (Gerente de Regulatório e Contencioso na Vports)

Palestrante 2: Daniela Quadros (Chefe da Unidade Regional da Antaq em Vitória)

Palestrante 3: Carlos Jacques Vieira Gomes (Conselheiro do Cade)

Palco 03

Painel Aduaneiro: Importações Indiretas – Desafios e Perspectivas Atuais

Presidente: Lucca Cascelli Sodré (Advogado)

Moderadora: Princesshelenm Giovanelli (Advogada)

Palestrante 1: Carlos Eduardo Garcia Ashikaga (Advogado)

Palestrante 2: Solon Sehn (Advogado)

Palestrante 3: Aylton Bonomo Júnior (Juiz Federal)

11h – 12h: Painéis simultâneos

Palco 01

Painel Marítimo: Alterações do CPC – Impactos nos Contratos de Transporte Marítimo

Presidente: Beatriz Frambach Martinelli (Advogada)

Palestrante 1: Bruno Tussi (Advogado)

Palestrante 2: Flora Gaspar (Advogada)

Palestrante 3: Frederico Messias (Juiz de Direito do TJSP)

Palestrante 4: Marty Olavo Kanando (Procurador da República de Angola)

Palco 02

Painel Portuário: Desafios dos Complexos Portuários Privados

Presidente: Almirante Murilo Barbosa (Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados ATP)

Palestrante 1: Caio Cunha (Gerente de Relações Portuárias e Reserva Caruara – Porto do Açu)

Palestrante 2: Gabriela Júdice (Advogada (Imetame))

Palestrante 3: Fernanda Miguez (Gerente Jurídica do Porto Central)

Palestrante 4: Renildo Barros da Silva Junior (Superintendente de Outorgas da Antaq)

Palco 03

Painel Aduaneiro: Reforma Tributária – Tributação e Incentivos Fiscais no Comércio Exterior

Presidente: Carla Adriana Fregona (Advogada)

Palestrante 1: Rodrigo Mineiro (Auditor-fiscal da Receita Federal do Brasil)

Palestrante 2: Pedro de Sá (Auditor-fiscal da Secretaria de Estado da Fazenda do Espírito Santo)

Palestrante 3: Fabrício Betto (Auditor-fiscal da Receita Federal)

Palestrante 4: Márcio Ávila (Advogado)

12h – 14h: Almoço

14h – 15h30: Painéis simultâneos

Palco 01

Painel Marítimo: Setor *Offshore* e Transição Energética

Presidente: Livia Sanches Sancio (Advogada)

Relator: Marcos Aurélio de Arruda (Advogado)

Palestrante 1: Contra-Almirante Washington Luiz (Subchefe de Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada)

Palestrante 2: Ludwig Silva (Advogado)

Palestrante 3: Matheus Chagas (Vice-Presidente de Crescimento de Novos Mercados da GIS, empresa do Grupo Chouest)

Palco 02

Painel Portuário: Desafios e Oportunidades no Desenvolvimento de Infraestruturas Portuárias Capixabas

Presidente: Flávia Fardim Antunes Brighenti (Advogada)

Palestrante 1: Sidemar Acosta (Presidente do Sindiox)

Palestrante 2: Alexandre Mori (Gerente Geral da Portocel)

Palestrante 3: Flávia Nico Vasconcelos (Secretaria de Portos)

Palestrante 4: Philippe Masse – Gestão de Desenvolvimento em Logística (GDL)

Palco 03

Painel Aduaneiro: *Compliance* Aduaneiro e Facilitação do Comércio Internacional

Presidente: Ana Paola Ghizoni de Macedo (Advogada)

Palestrante 1: Flávio José Passos Coelho (Advogado)

Palestrante 2: Analice Castor de Mattos (Advogada)

Palestrante 3: Vinícius Assis (Advogado)

15h30 – 16h: *Coffee break*

16h – 17h: Palcos unidos

Painel de Encerramento

Presidente do Painel: Luciana Mattar Vilela (Conselheira Federal da OAB – Ordem dos Advogados do Brasil)

Palestrante 1: Giovanni Francischetto (Diretor-Executivo do Centro Rochas – Associação Brasileira de Rochas Naturais)

Palestrante 2: Álvaro Duboc (Secretário de Economia e Planejamento do Estado do Espírito Santo)

Palestrante 3: Paulo Roberto de Sousa Alves (Presidente da PARA – Associação dos Operadores de Recintos Alfandegados de Zonas Secundárias)

Palestrante 4: Paulo César Alves (Presidente do Sindamares – Sindicato das Agências de Navegação Marítima)

Palestrante 5: Wellington Victoriano (Diretor-Presidente do Sindaees – Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Espírito Santo)

Palestrante 6: Sidemar Acosta (Presidente do Sindiex – Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo)

Palestrante 7: Gustavo Serrão (CEO da Vports)

Anais do XII Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB

Abertura	25
Palestra Inaugural – Tema: “Regulação 5.0 e a Segurança Jurídica no Setor Aquaviário”	38
Painéis	
Palco 1 – Painel Marítimo Tema: Intermodalidade na Logística Brasileira	53
Palco 2 – Painel Portuário Tema: Reforma da Lei dos Portos	63
Palco 3 – Painel Aduaneiro Tema: Tecnologia e Inovação e Eficiência nos Procedimentos Aduaneiros (DU-E, DUIMP)	78
Palco 1 – Painel Marítimo Tema: Desafios Atuais da Cabotagem	95
Palco 2 – Painel Portuário Tema: <i>Terminal Handling Charge</i> (THC)	112
Palco 3 – Painel Aduaneiro Tema: Código Aduaneiro – PL 508/2024	126
Palco 1 – Painel Marítimo Tema: Desafios da Navegação Fluvial	141
Palco 2 – Painel Portuário Tema: Concessões Portuárias – Aspectos Jurídicos e Práticos – Desestatização – Case Vports	155
Palco 3 – Painel Aduaneiro Tema: Importações Indiretas – Desafios e Perspectivas Atuais	169
Palco 1 – Painel Marítimo Tema: Alterações do CPC – Impactos nos Contratos de Transporte Marítimo	184
Palco 2 – Painel Portuário Tema: Desafios dos Complexos Portuários Privados	191
Palco 3 – Painel Aduaneiro Tema: Reforma Tributária – Tributação e Incentivos Fiscais no Comércio Exterior	207
Palco 1 – Painel Marítimo Tema: Setor <i>Offshore</i> e Transição Energética	221
Palco 2 – Painel Portuário Tema: Desafios e Oportunidades no Desenvolvimento de Infraestruturas Portuárias Capixabas	238
Palco 3 – Painel Aduaneiro Tema: <i>Compliance</i> Aduaneiro e Facilitação do Comércio Internacional	256
Apoiadores	274

Abertura

A programação do primeiro dia do XII Congresso Brasileiro de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, realizado pela OAB/ES, teve início com a mestre de cerimônia cumprimentando e agradecendo a presença de todos – autoridades e plateia – e informando sobre o formato inovador do evento – três painéis simultâneos e silenciosos, cujo áudio seria acionado por meio de dispositivo eletrônico com fone individual e fornecido pela organização do evento. Na sequência, foi lida, pela mestre de cerimônia, a lista de patrocinadores do evento e apresentados os vídeos institucionais da Terça Armazéns e da Vports.

Em seguida, as autoridades foram convidadas para subir ao palco e compor a mesa de honra. A cerimônia de abertura do Congresso, que teve como anfitrião Alberto Nemer Neto, secretário-geral da OAB/ES, representando o presidente da OAB/ES, José Carlos Rizk Filho, foi prestigiada por Ricardo Ferraço, vice-governador do Estado do Espírito Santo e secretário de Desenvolvimento do Estado; vice-almirante Ralph Dias da Silveira Costa, presidente do Tribunal Marítimo; Luciana Mattar Vilela Nemer, conselheira federal pela OAB/ES e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro; Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); vice-almirante Luiz Otávio Barros Coutinho, diretor da Procuradoria Especial da Marinha; contra-almirante Washington Luiz de Paula Santos, subchefe de Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada do Brasil; Claudinei Cubeiro dos Santos, superintendente da 7ª Região Fiscal da Receita Federal do Brasil; Marcelo Rey de Lima, capitão dos Portos do Espírito Santo; juiz Rogério Moreira Alves, diretor do Fórum da Justiça Federal no Espírito Santo; juiz Aylton Bonomo Júnior, vice-presidente da Associação de Juízes Federais; Daniela Quadros, chefe regional da Antaq; Adriana Jünger, delegada da Alfândega do Porto de Vitória; Flávia Nico Vasconcelos, presidente do Conselho de Autoridade Portuária; Gustavo Serrão, presidente da Vports (não tem áudio da fala dele na abertura); almirante Murilo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); James Winter, representando a Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB; e Alessandro Rostagno, conselheiro federal da OAB.

Na sequência, o secretário-geral da OAB/ES, Alberto Nemer Neto, abriu oficialmente o evento, com essas palavras: “Cumprindo a liturgia do cerimonial da OAB e representando o presidente da OAB do Espírito Santo, José Carlos Risk Filho, declaro aberto o 12º Congresso Nacional de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro. Um excelente evento a todos”.

Depois de feita a abertura oficial do evento, a palavra é cedida a Flávia Nico Vasconcelos, presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Vitória, que destacou a sua satisfação em participar do evento, em suas palavras, como representante da autoridade de um porto histórico, que dá razão de ser à vocação de comércio exterior do Estado.

Flávia Nico Vasconcelos iniciou o seu discurso destacando a importância do momento que, segundo ela, é de repensar a nossa lei, o nosso ordenamento, a ordem jurídica que vai dar lugar às relações do direito que se estabelecem entre todos nós que aqui fazemos parte do setor portuário. Mais importante do que a gente já ter a lei pronta é, neste momento, a gente poder participar. Este é um momento muito rico para vocês, porque são exatamente vocês que estão aqui que têm a oportunidade de discutir, pensar e contribuir para que a gente chegue a uma situação de mais modernidade, de mais inovação, com os interesses de todos nós participando e construindo juntos essa nova legislação e esse novo ordenamento.

Eu não poderia deixar de citar aqui e parabenizar a Luciana Mattar por esse evento, pela coragem de peitar um evento deste tamanho, mas também por enxergar a oportunidade de trazer para cá, para nossa ilha, um evento do porte do Congresso Nacional de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro. Vice-governador, o senhor que falava na segunda-feira, na presença do ministro, sobre a importância de termos infraestruturas que constroem pontes que ligam as pessoas. A gente está justamente neste momento, aqui, ligando as pessoas em uma discussão de infraestrutura, em uma discussão jurídica, mas que também é uma construção do nosso Estado.

Para finalizar minha fala, eu queria relembrar que a Vports entregou esta semana as suas oito obras. Também não poderia deixar de parabenizar por aquele evento que não foi só uma entrega de infraestrutura, foi uma entrega mostrando como essas infraestruturas trazem desenvolvimento social e econômico. Nosso ministro (de Portos e Aeroportos), Silvio Costa Filho, esteve aqui, na segunda-feira, para prestigiar o evento. O Porto vem sendo muito bem acompanhado pela nossa agência reguladora, Antaq, em parceria com a Secretaria Nacional de Portos. (Ambas) vêm acompanhando este caso único do Porto de Vitória, que é um caso que serve para a gente como emblema, como um laboratório.

A presidente do Conselho da Autoridade Portuária do Porto de Vitória encerrou o seu discurso elogiando a estrutura e as atividades culturais do evento, a favela que dança, a favela que canta, fazendo todos do setor portuário lembrarem que as infraestruturas só fazem sentido quando elas trazem desenvolvimento. No final de tudo, é por isso que a gente está aqui neste evento. Para fazer um evento que tenha propósito, para a gente pensar como que vamos reconstruir, debater e pensar o nosso setor marítimo, portuário e aduaneiro.

Dando sequência à cerimônia, a palavra foi passada à delegada da Alfândega do Porto de Vitória, Adriana Jünger, que também enfatizou a importância da realização do 12º Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro para a comunidade portuária, caracterizando o evento como um espaço de diálogo e reflexão sobre os desafios e as oportunidades que permeiam o nosso trabalho diário.

Adriana Jünger afirmou que, como delegada da Alfândega da Receita Federal no Porto de Vitória, testemunha diariamente o papel crucial dos portos nas economias local e nacional, e na integração do Brasil ao mercado global. Nosso trabalho não se limita apenas à fiscalização e ao controle aduaneiro, mas também à facilitação do comércio internacional e à promoção de um ambiente seguro e eficiente para todos os envolvidos.

A Receita Federal vem, a cada dia, direcionando os seus processos de trabalho para a conformidade aduaneira, para a agilidade no fluxo do comércio exterior e para uma comunicação transparente e participativa com a sociedade. Em contrapartida, não podemos ignorar os desafios que enfrentamos, como o combate ao contrabando e à pirataria, e a garantia da segurança nas fronteiras.

Estes são temas que exigem nossa atenção constante e cooperação entre todos os atores envolvidos no setor portuário. Além dos desafios operacionais, enfrentamos questões jurídicas complexas que impactam diretamente nosso trabalho. A harmonização das legislações portuárias, marítimas e aduaneiras e a luta contra os crimes, como contrabando e pirataria, são áreas em que precisamos fortalecer nossa atuação conjunta. Que este Congresso seja um espaço fértil de ideias e inovações que nos permitam avançar juntos em direção a um futuro portuário mais seguro, eficiente e sustentável, contribuindo para o desenvolvimento desse setor tão vital para a nossa economia.

Depois que a delegada Adriana Jünger agradeceu à OAB/ES pelo convite e pela iniciativa de promover um evento tão relevante, um espaço de aprendizado e networking, a palavra foi direcionada à chefe regional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), senhora Daniela Quadros, que agradeceu aos organizadores do Congresso e mencionou a sua satisfação em participar do evento, em suas palavras, ao lado de autoridades que desempenham papéis fundamentais no setor de desenvolvimento marítimo e portuário do Espírito Santo e do Brasil.

Daniela Quadros afirmou que o Congresso oferece uma oportunidade única de troca de conhecimentos entre especialistas, juristas, operadores, acadêmicos e representantes do setor portuário, além dos representantes, obviamente, do setor público, promovendo debates que visam aperfeiçoar a legislação, a regulação e as práticas operacionais desse importante setor. Nós estamos em um momento em que o transporte marítimo e a operação portuária enfrentam novos desafios. O crescimento da demanda por eficiência logística, a modernização tecnológica e a necessidade de garantir a sustentabilidade ambiental são temas que exigem nossa atenção e ação coordenada.

No Brasil, com uma costa tão extensa e uma vocação natural para o comércio marítimo, a importância de fortalecer a infraestrutura e a regulação do setor não pode ser subestimada. A Antaq tem trabalhado incansavelmente para assegurar que nossas normas e políticas acompanhem o ritmo das mudanças globais, promovendo um ambiente de negócios previsível e estável que atraia investimentos e aumente a competitividade do País.

Nesse sentido, eu reforço que o diálogo entre os setores público, privado e acadêmico é fundamental. Somente por meio da colaboração de todos os atores envolvidos é que seremos capazes de superar os desafios atuais e futuros, garantindo que o Brasil continue a se destacar como um *player* relevante no comércio internacional, aproveitando todo o potencial de sua infraestrutura portuária e do transporte aquaviário.

Encerrando a sua fala, Daniela Quadros reafirmou o compromisso da Antaq em atuar de forma transparente e técnica, sempre buscando o equilíbrio entre os diversos

interesses que compõem esse setor tão estratégico. Tenho certeza de que este Congresso será uma oportunidade muito valiosa para a construção de novas ideias e soluções. Agradeço a oportunidade de estar aqui, hoje, e desejo a todos um evento muito produtivo.

Na sequência dos discursos das autoridades durante a solenidade de abertura do Congresso, a mestre de cerimônia passou a palavra ao vice-presidente da Associação de Juízes Federais, juiz Aylton Bonomo Júnior, que falou em nome dos colegas juízes federais, sobretudo do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, que formam a região TRF2.

O juiz Aylton Bonomo destacou que o empenho da gestão da Justiça Federal no Espírito Santo e no Rio de Janeiro tem dado ênfase às matérias aduaneira, marítima e portuária, disponibilizando, inclusive, varas especializadas, como a primeira, a segunda e a sexta varas no Espírito Santo. Isso faz com que os juízes possam se especializar mais, se qualificar mais e, assim, possam prestar uma tutela judicial com mais qualidade e mais celeridade. Posso afiançar que os juízes que atuam no Espírito Santo – Doutor Alexandre Miguel, Doutora Yanara, Doutora Cristiane, doutor Vitor Berg –, e eu também, que atuo nessas varas, estão sempre à disposição e com as portas abertas dos seus gabinetes, principalmente para atender a todos os advogados.

A Justiça Federal está à disposição, com as portas abertas não só para a OAB, mas também para o Poder Público, para os eventuais conflitos que surgirem, que são mínimos. Eu fiz um levantamento, no ano passado, e nem 0,01% das operações da alfândega do Espírito Santo chegam ao Poder Judiciário Federal no Estado. Nem 0,01%! Isso mostra que a nossa aduana funciona bem. Mas, quando chegam (*os conflitos*), são questões muito complexas. É um processo que, às vezes, demora 15 dias para tentarmos decidir da melhor forma possível.

Encerro a minha fala fazendo um agradecimento à doutora Luciana Mattar. Sou diretor da Escola da Justiça Federal e estou organizando congressos e eventos também há algum tempo e sei como é estressante e cansativo organizar um evento dessa magnitude. Os meus eventos não chegam nem a um décimo, nem aos pés deste. E o que a senhora fez aqui não começou hoje, começou talvez há seis meses, há um ano. Parabéns, doutora Luciana Mattar! E bom Congresso para todos!

Concluída a fala do juiz Aylton Bonomo, a mestre de cerimônia convidou o juiz federal, diretor do Fórum da Justiça Federal do Espírito Santo, doutor Rogério Moreira Alves, para discursar. No entanto, em função de um imprevisto, ele teve que deixar o evento antecipadamente. Sendo assim, a solenidade teve sequência, com a palavra sendo destinada ao capitão dos Portos do Espírito Santo, Marcelo Rey de Lima.

Em suas considerações iniciais, o agente da Autoridade Marítima Brasileira no Espírito Santo, capitão dos Portos Marcelo Rey de Lima, manifestou a sua satisfação em ver o Estado, que, em suas palavras, tem notória vocação marítima, receber este seletivo grupo para um evento de relevância ímpar nos segmentos marítimo, portuário e aduaneiro, o que remonta à proeminência desses setores na economia capixaba.

Segundo o capitão dos Portos Marcelo Rey, o direito marítimo, portuário e aduaneiro possui relação direta com as atividades da Capitania dos Portos do Espírito Santo.

O tráfego aquaviário e os portos são consideradas atividades essenciais. O Espírito Santo é um grande exemplo disso. Possuímos uma capacidade ampla de desenvolvimento dessas atividades.

Por isso, os senhores largam na frente quando reconhecem as diversas relações que se formam nesse entorno, para possibilitar uma atuação ampla e que forneça segurança jurídica. Navegando pelas águas capixabas, tenho a consciência da imensa responsabilidade das múltiplas e complexas atribuições da Capitania dos Portos, associadas às atividades desenvolvidas pela comunidade marítima e portuária, setores propulsores do desenvolvimento do nosso País.

Cumprimos, entre outras atribuições, as tarefas de zelar pela segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações e plataformas. Além disso, os Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), que nesta área de jurisdição são instaurados pela Capitania dos Portos, fazem com que este *networking* com os atores aqui reunidos seja de extrema relevância para o bom andamento das atividades.

O capitão dos Portos do Espírito Santo, Marcelo Rey, encerrou o seu discurso dando as boas-vindas aos participantes do Congresso e desejando um ótimo evento para todos. Na sequência, a mestre de cerimônia convidou o superintendente da 7ª Região Fiscal da Receita Federal do Brasil, Claudinei Cubeiro dos Santos, para se pronunciar. Ele cumprimentou todos os presentes e parabenizou a OAB/ES pela organização do 12º Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, que, em suas palavras, se consolida como um fórum essencial para o debate e o avanço dessas áreas cruciais para o desenvolvimento econômico do Brasil.

O superintendente Claudinei Cubeiro dos Santos ressaltou que o Congresso aborda temas vitais para a compreensão das dinâmicas econômicas e jurídicas que regem o comércio exterior. A presença de diversos representantes da Receita Federal nos painéis técnicos demonstra o comprometimento da nossa instituição com o aprimoramento contínuo e o diálogo com a sociedade.

O Espírito Santo destaca-se como um importante polo de atividade de comércio exterior, refletindo a pujança econômica de todo o Brasil. Nossas equipes de despacho aduaneiro local garantem que 99% das importações sejam desembaraçadas, dentro da meta nacional de 24 horas. São 99% de todas as importações, superando a meta nacional.

Queria também destacar um grande investimento, aqui, no Estado, que é o Porto de Imetame. Nós seguimos monitorando atentamente o progresso das obras no Porto de Imetame, e o nosso objetivo, como Receita Federal do Brasil, é assegurar que a comunidade empresarial capixaba e brasileira possa usufruir com a maior brevidade possível dessa nova e significativa via de acesso aos mercados internacionais.

A Receita Federal está empenhada em facilitar esse processo, garantindo eficiência nos procedimentos aduaneiros necessários para a operacionalização do Porto e para todas as atividades realizadas no Estado.

Como inovações e projetos, destaco o Portal Único do Comércio Exterior. A migração para a Declaração Única de Importação (DUIMP) é uma realidade que será discutida em um dos painéis deste evento. Servidores capixabas contribuem significativamente para o desenvolvimento deste projeto nacional, incorporando a *expertise* local ao novo processo de importação.

Destaco também um dos temas dos painéis, Reforma Tributária, com a participação efetiva de nossos servidores, que vão dar um panorama do cenário nacional e a contextualização, que será feita nos painéis deste Congresso, muito importante para toda a sociedade brasileira.

Com orgulho, eu também trago aqui, como destaque capixaba de investimento, o Centro Nacional de Formação de Condutores e Cães de Faro, da Receita Federal, sediado aqui, em Vitória, e que em breve expandirá as suas atividades para uma nova sede no aeroporto da cidade.

Como desafios e compromissos da Receita Federal, quero reafirmar o nosso compromisso em assegurar a facilitação e a segurança no comércio exterior, bem como reforçar o papel da aduana brasileira como força motriz da atividade econômica nacional. Destacamos nosso papel fundamental no combate ao contrabando, ao descaminho e ao comércio irregular, protegendo a livre concorrência, a indústria nacional, o meio ambiente e a segurança da sociedade.

Gostaria também de destacar um aspecto transversal da nossa atuação na área aduaneira, que é fundamental: a destinação social e sustentável das mercadorias apreendidas durante as operações aduaneiras. Esse programa não apenas combate práticas ilegais, mas também gera um impacto social positivo e significativo. As doações provenientes dessas apreensões desempenham um papel crucial no apoio às camadas mais vulneráveis da nossa sociedade e, além disso, auxiliam o próprio Estado em suas funções essenciais, especialmente em situações críticas.

Citamos como exemplo recente da eficácia deste programa o que foi observado durante calamidades públicas que afetaram os Municípios do Estado do Espírito Santo e do Rio Grande do Sul. As mercadorias apreendidas, que seriam destruídas e transformadas, foram rapidamente redirecionadas para auxiliar populações afetadas, demonstrando a agilidade e a relevância social de nossas ações.

Encerrando a sua fala, Claudinei Cubeiro dos Santos, superintendente da 7ª Região Fiscal da Receita Federal do Brasil, com jurisdição no Espírito Santo e no Rio de Janeiro, convidou os presentes para participar, nos dias 12 a 14 de novembro, no Rio de Janeiro, da Conferência de Tecnologia da Organização Mundial das Aduanas. O evento, segundo ele, irá explorar como a inovação e a tecnologia podem apoiar as alfândegas e as suas funções essenciais. Ele agradeceu o convite para estar no XII Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, desejando que discussões realizadas contribuam para o avanço do direito marítimo, portuário e aduaneiro em nosso País. Em seguida, a mestre de cerimônia passou a palavra ao subchefe de Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada do Brasil, contra-almirante Washington Luiz de Paula Santos.

O contra-almirante agradeceu à OAB e à doutora Luciana Mattar pelo convite para a Marinha do Brasil participar do XII Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, destacando a relevância do evento como uma oportunidade para a Marinha apresentar a sua atuação na formulação das convenções da Organização Marítima Internacional (em inglês, International Maritime Organization – IMO) para o Brasil. Essa participação da comunidade marítima, da indústria e da academia é muito importante para que a gente consiga produzir posições concretas para apresentá-las à IMO e defender a posição do Brasil. Nós estamos passando agora por um momento de como trabalhar com a transição energética. A oportunidade de poder falar isso vai ser muito importante para todos.

Depois dos agradecimentos do contra-almirante Washington Luiz, a palavra foi cedida ao vice-almirante, diretor da Procuradoria Especial da Marinha, Luiz Otávio Barros Coutinho, que, em suas considerações iniciais, agradeceu a oportunidade de participar do fantástico evento, em suas palavras.

O vice-almirante Luiz Otávio Barros Coutinho destacou a vocação do Espírito Santo para o mar, com seus vários portos instalados e grandes desafios. Para ele, o Congresso é uma oportunidade de amadurecer ideias, aprimorar conhecimentos, melhorar as nossas legislações e, realmente, darmos um passo adiante. Ele revelou, ainda, a sua certeza de que, com a participação da academia, dos empresários, do Poder Público e da nossa OAB, teremos grandes soluções e, ao final deste grande Congresso, teremos uma resposta não só para o Espírito Santo, mas para o nosso País.

Finalizando, o vice-almirante Luiz Otávio Barros Coutinho parabenizou a organização do evento. A palavra foi cedida, então, ao diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, que iniciou a sua fala cumprimentando a todos, na pessoa do vice-governador, o Ricardo Ferraço, além de agradecer à doutora Luciana Mattar pelo convite, elogiando-a pela organização do evento em um Estado que é simbólico para o setor portuário e marítimo.

Eduardo Nery ressaltou a importância dos terminais de uso privado do Espírito Santo, e o que eles representam para um Estado com uma faixa litorânea relativamente pequena, se comparada ao tamanho do litoral brasileiro. Ele citou o complexo de Tubarão e os terminais do norte do Estado, importantíssimos na movimentação de celulose, além das novas oportunidades que se avizinham, pela importância econômica que o Estado também representa, agora com uma nova Zona de Processamento de Exportação (ZPE) que vai trazer ainda mais oportunidades.

Então, é muito simbólico que esse evento da OAB seja aqui, no Espírito Santo, que não por acaso teve também a sua importância em relação aos portos organizados quando foi o berço da primeira concessão de um porto público no Brasil, por meio da Vports. Tudo isso tem um simbolismo grande e para mim é mais uma honra e uma satisfação estar participando de mais um congresso nacional. Tive a oportunidade, desde que assumi como diretor geral da Antaq, de participar de todos os eventos, todos os congressos nacionais de direito marítimo, portuário e aduaneiro. Os eventos são sempre de altíssimo nível por discutir matérias tão complexas e apaixonantes.

É por isso que os operadores do direito, os advogados da Ordem do Brasil são tão importantes para poder trazer contribuições para que a gente tenha seja a regulação exercida pela Antaq cada vez mais aperfeiçoada, seja pelas suas contribuições no âmbito de audiências públicas, de sustentações orais realizadas na agência, como também contribuir para que a gente tenha mais segurança jurídica, tão necessária e importante para a criação de um ambiente de negócios atrativo. E para que a gente tenha os investimentos necessários para o desenvolvimento da nossa infraestrutura, a modernização dos nossos portos, uma frota marítima adequada às nossas necessidades e uma infraestrutura à altura dos desafios do País e uma economia cada vez mais fortalecida.

Então, diante dessas discussões tão interessantes que vamos ter amanhã, algumas delas estou muito ansioso para ver, com o presidente Ralph Dias (presidente do Tribunal Marítimo), em uma iniciativa fantástica da Luciana de fazer aqui um julgamento do Tribunal Marítimo, e outras discussões que também vão ser riquíssimas e que vão contribuir para que a gente tenha uma compreensão cada vez melhor de toda essa complexidade que envolve essas três pernas do nosso Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro e, com isso, a gente ter um setor cada vez mais forte e desenvolvido.

Encerrando, Eduardo Nery agradeceu a oportunidade desejando a todos um ótimo evento. Prontamente, a palavra foi concedida à conselheira federal pela OAB/ES e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, Luciana Mattar Vilela Nemer, que iniciou a sua fala agradecendo a presença de todos, principalmente da comitiva de juristas de Angola, da qual fazem parte a doutora Cristiana Conde Araújo, juíza de direito titular da Sala das Questões Marítimas da Comarca de Luanda, mestre em Ciências Jurídicas pela Universidade Autônoma de Lisboa e docente do curso de Direito da Universidade Metodista de Angola; e o doutor Marty Olavo Kanando, procurador da República e está exercendo funções como magistrado do Ministério Público na Sala das Questões Marítimas do Tribunal da Comarca de Luanda e como assessor do Ministério Público da Câmara Civil do Tribunal Supremo da República de Angola. A doutora Luciana Mattar também agradeceu ao presidente José Carlos Risk Filho, representado no evento secretário-geral da OAB/ES, Alberto Nemer, pela confiança depositada na Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro para a realização do evento pela Ordem dos Advogados do Brasil, seccional Espírito Santo.

A doutora Luciana Mattar iniciou a sua fala contando que, durante a concepção da 12ª edição do Congresso, o tema escolhido para permear todos os painéis – “Desafios modernos e as inovações no Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro” –, obviamente, não será uma invenção de roda, afinal, como já dizia Adam Smith, economista do século XVIII, “a riqueza das nações depende da facilidade do transporte das suas mercadorias”. Assim, segundo ela, ao falar de modernização, inovação e desafios atuais, precisamos olhar para o desenvolvimento da nossa infraestrutura, a facilidade e a inovação nos nossos procedimentos aduaneiros e para a modernização da nossa logística.

É importante relacionar a Ordem dos Advogados do Brasil não somente com a sua missão institucional, que é olhar para a advocacia, mas também com a sua missão

constitucional, que é o *múnus* público, que garante a todos a defesa e a representação da cidadania, a defesa e a permanência do Estado Democrático de Direito. E é por isso que, ao pensar em eventos como este, nós temos a obrigação de garantir a pluralidade. Então, ao pensar em cada um dos painéis, nós trouxemos a representatividade de diversas vozes a cada um dos temas, para que haja efetivamente um encontro de experiências em cada uma das temáticas, a fim de se propiciar o desenvolvimento efetivo desses setores que nos são tão caros, que são os setores marítimo, portuário e aduaneiro.

Nas temáticas, nós procuramos elementos que trouxessem o vínculo com essa modernidade, com essa inovação, como, por exemplo, no aspecto aduaneiro, os desafios da implementação da Declaração Única de Exportação (DU-E), da Declaração Única de Importação (DUIMP) e inúmeras outras. Como o (Eduardo) Nery mencionou, somos o primeiro Estado a ter uma concessão de uma autoridade portuária no Brasil. Traremos também temas como os desafios para a navegação de hidroviás, a cabotagem.

Pensamos com muita cautela para que houvesse pluralidade em cada um dos painéis e a completude no máximo possível, porque este é um evento com 105 palestrantes e 15 painéis temáticos. Nossa busca é pelo alcance da representatividade e do encontro a esse nosso objetivo, que é trabalhar com os desafios modernos e as inovações. É claro que, como anfitriões, nós também estamos trazendo para o evento o posicionamento do Estado do Espírito Santo. Afinal, nós temos aqui, como mencionado pelo Eduardo Nery, diversos terminais portuários de destaques nacional e internacional. Temos o maior porto exportador de celulose no mundo, com registro no Guinness Book. Somos um Estado exportador de café, de rochas ornamentais.

E defendemos, sim, como será abordada no painel da reforma tributária a manutenção dos incentivos fiscais e financeiros para atratividade de cargas. Afinal, não é à toa que o Estado do Espírito Santo é o maior Estado importador, no modelo de importações indiretas, de veículos automotores. E esses veículos são colocados na nossa zona secundária, que é o maior pulmão de estocagem de zona secundária do País em área contígua.

Nós temos, então, inúmeros destaques de infraestrutura e logística. E vale a pena frisar a fala do Casagrande Renato Casagrande, governador do Espírito Santo, no evento da Vports, recentemente: “Se nós não somos os maiores, nós temos a obrigação de ser os melhores”. Então, trazemos também, para o alcance de todos que não são do Estado, a realidade e as discussões que envolvem o nosso ambiente, nesses pontos que destaquei.

De modo interessante também teremos um painel sobre *offshore* e transição energética, com o contra-almirante Washington Luiz, em que nós desenvolveremos a oportunidade que o Brasil tem em se tornar protagonista nesse processo de transição energética, considerando principalmente a nossa disponibilidade por energias renováveis.

A doutora Luciana Mattar encerrou a sua fala desejando que o Congresso seja profícuo para todos e registrando os seus agradecimentos aos patrocinadores, à equipe técnica e ao seu time. Em seguida, a palavra foi cedida ao presidente do Tribunal Marítimo, vice-almirante Ralph Dias da Silveira Costa, que começou a sua fala agradecendo ao vice-governador Ricardo Ferraço a acolhida calorosa no Estado e pelo povo de Vitória.

Ele observou ainda que, como os últimos a falarem na solenidade, ele e o governador teriam que usar a criatividade.

O vice-almirante Ralph Dias começou o seu discurso dizendo que pelo mar nós fomos descobertos. Pelo mar, nós viramos um vice-reinado. Pelo mar também consolidamos a nossa independência. Pelo mar também exercemos a nossa soberania em duas grandes guerras. E pelo mar é o crescimento do nosso País. Então, em momentos como este, em que a gente se junta – a comunidade marítima e fluvial –, é muito importante chamarmos a sociedade para, juntos, termos atenção a esse fato da vocação marítima.

Queria agradecer, e sendo repetitivo, à doutora Luciana Mattar. Foi em uma conversa informal que nós conseguimos trazer o Tribunal Marítimo para este evento. Nós trouxemos sete juízes, a representante da Procuradoria Especial da Marinha, a nossa diretora geral, e aqui nós vamos simular o que a gente faz para trazer segurança jurídica à gente do mar, à gente das águas e à gente do porto.

Eu acho que será um grande evento, esta oportunidade, e gostaria, por fim, de ressaltar que eventos como este trazem novos atores. Eu sempre falo que, nos dois anos em que estou à frente do Tribunal Marítimo, às vezes me parece que a gente está perseverando junto com pessoas afetas ao caso. Então, nós estamos peregrinando para crenças. Então, ver gente nova é muito importante para a nossa vocação.

Por fim, sem querer ter inveja, ciúmes de nada, mas se faz uma grande propaganda do agro – É o agro! É o agro! –, eu pergunto: O que seria do agro sem o mar? O mar é pop, o mar é tech, o mar é tudo!

Encerrando a sua fala, o vice-almirante Ralph Dias agradeceu a atenção e desejou que todos desfrutem do Congresso. Na sequência, a mestre de cerimônia passou a palavra ao vice-governador do Estado do Espírito Santo e secretário de Desenvolvimento do Estado, Ricardo Ferraço, que iniciou a sua fala cumprimentando a doutora Luciana Mattar pela dedicação na realização do Congresso, para que o Estado pudesse receber todos os participantes na capital, Vitória, uma cidade muito bacana.

O vice-governador prosseguiu dizendo que os capixabas adoram receber visitantes. Para nós, portanto, é uma honra recebê-las e recebê-los, até porque esse tema faz parte da nossa vida, faz parte da nossa história e da nossa trajetória. Mas eu vou pegar carona aqui com o nosso presidente do Tribunal, o vice-almirante Ralph: a essa altura das falas, o discurso não precisa ser bom. Se ele for rápido, ele é bom, até porque eu estou avisado que tem um coquetel extraordinário para daqui a pouco, em seguida. Então, eu prometo ser muito breve, mas quero deixar aqui algumas palavras de muita confiança e de muita esperança nisso que nós estamos construindo. E os debates, por certo, que vocês vão conduzir aqui, tanto para a área marítima quanto portuária e aduaneira, por certo, são importantes, porque o Brasil não é um País para amador.

O Brasil foi constituído e é constituído de tal forma, com tanta burocracia, que parece que só dá certo porque nós somos, de fato, muito teimosos. A gente insiste em fazer os aperfeiçoamentos que precisam ser feitos para simplificar aquilo que deveria acontecer no dia a dia, para que o empreendedor possa, de fato, desenvolver as suas ati-

vidades, sobretudo em uma área como essa, que é essencial para a vida brasileira e para a vida capixaba. O comércio exterior, a atividade portuária, vamos dizer assim, está presente na nossa história. Ela começa no final do século XIX e início do século XX, quando começamos a receber os imigrantes italianos aqui, no Instituto Santos, sobretudo.

Nós estamos comemorando, inclusive, este ano, 150 anos de imigração italiana. Somos considerados, país afora, como o berço da imigração italiana. Os italianos vieram para cá e logo, logo, começaram a desenvolver a atividade do café, e é o café que nos conecta, em um primeiro momento, em um primeiro ciclo, com o mundo. A partir daí, a gente foi desenvolvendo um conjunto de atividades estratégicas para o nosso Estado.

Eu poderia citar a atividade siderúrgica, que tem um papel estratégico aqui, no Espírito Santo. Eu poderia citar a atividade da celulose, que tem outro papel muito importante; o setor de rochas ornamentais. No movimento inverso de importação, o Espírito Santo tem sido solução para o Brasil em muitas áreas. A doutora Luciana (Mattar) citou, aqui, a importação de carros e, sobretudo, carros elétricos, setor que a gente consegue liderar, mesmo não sendo o maior, mas trabalhando para ser eficiente, procurando apresentar soluções, logística e competitividade que possam dar ao nosso Estado essa condição.

No ano de 2023 e, agora, no primeiro semestre de 2024, de novo, o comércio exterior e a atividade portuária têm representado uma alavanca para o nosso desenvolvimento. Nós estamos, sobretudo, experimentando um momento especial, colocando de pé um parque logístico que estamos chamando de Parque Logístico BRS. Amanhã eu terei um pouco mais de oportunidade de falar com todas vocês e com todos vocês sobre esse ativo que nasce no Espírito Santo com três portos e dois aeroportos, inclusive com o Porto da Imetame, que a gente espera que entre em operação no primeiro trimestre de 2026, em princípio, com um calado de 22 metros. Então, são três portos, dois aeroportos. Nasce como uma zona de processamento de exportação, a primeira ZPE privada do Brasil, que foi concedida por decreto presidencial. Nós estamos trabalhando firmemente com a alfândega para que possamos ter a expansão e a ampliação de porto seco junto a esse parque logístico que fica no Município de Aracruz, mas que agrega os Municípios de Serra, Linhares, Colatina, e os Municípios que estão nesse entorno.

Estamos muito otimistas, muito animados, muito confiantes com a atividade portuária, que representa muito para o nosso Estado e solução para o nosso País. É uma alegria muito grande poder receber todos aqui, no Espírito Santo. Com certeza, será um momento de muito aprendizado, de muita sinergia, de muito compartilhamento de informação, de conhecimento nas mais diversas áreas e experimentos e *expertise*. Também falaremos sobre os nossos desafios no campo da regulação, que é uma atividade do dia a dia de vocês.

O vice-governador Ricardo Ferraço encerrou o seu discurso reiterando as boas-vindas aos participantes do Congresso, afirmando que todos são recebidos com muito carinho e muito respeito. Ele afirmou, ainda, ser portador do abraço enviado a todos pelo governador Renato Casagrande, na certeza de que o 12º Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro será um sucesso. Fechando, agradeceu a atenção e

desejou a todos um bom evento. Em seguida, a palavra foi cedida ao secretário-geral da OAB/ES, Alberto Nemer, representante no evento do presidente da OAB/ES, José Carlos Risk Filho.

Alberto Nemer iniciou a sua fala cumprimentando todas as autoridades e homenageando a doutora Luciana Mattar pela realização do evento, em suas palavras, peculiar, ímpar, impactante. É um evento que não começou ontem, nem seis meses atrás. Este evento, eu sei, começou já na disputa para realizá-lo no Espírito Santo, vice-governador Ricardo. Desde então, vem sendo feito um planejamento para entregar à advocacia capixaba e à advocacia de todo nosso País um evento diferenciado. Então, aqui fica toda a minha homenagem, meus parabéns, e eu sei o quanto você se sacrificou para que este evento pudesse ser realizado.

E assim também estendo a todos que puderam contribuir, especialmente aos nossos colaboradores da Ordem dos Advogados do Brasil, que aqui se faz presente, que eu homenageio também por meio da Alânia e da Luiza. Também é importante registrar que um evento dessa magnitude, desse porte, só pode ser realizado com a ajuda dos patrocinadores. Então fica aqui também o nosso agradecimento, em nome da Ordem dos Advogados do Brasil, aos patrocinadores deste evento, porque, para quem conhece, nós temos uma gestão libanesa, tentando ao máximo trazer para a sociedade, para a advocacia, com a ajuda de patrocinadores. Este evento está sendo realizado com base em 100% de ajuda dos patrocinadores. Isso nos orgulha demais!

Em nome da OAB, e também em nome do presidente Rizk, eu faço questão de deixar claro que um evento deste só acontece quando se tem uma gestão compartilhada, quando se tem uma gestão em que não há encastelamento. E assim foi feito nestes últimos seis anos de mandato, em que a gente tem caminhado neste oceano.

Eu gostaria de repetir uma frase que aprendi no Congresso Estadual do ano passado, de Direito Marítimo, da qual não entendo praticamente nada, já que eu milito na área trabalhista, mas uma frase que me chamou muito a atenção: “O oceano não possui muros. O máximo que ele nos permite é criar pontes”. E é isso que a gente vem fazendo neste mandato, na Ordem dos Advogados do Brasil: construindo pontes, tirando muros. Toda a advocacia capixaba pode participar da nossa gestão, seja por meio de comissões, seja por meio do Tribunal de Ética e Disciplina, enfim... E o resultado está aqui: um congresso nacional, com pessoas do Brasil inteiro, autoridades máximas deste setor, e eu já agradeço a participação de vossas excelências que nos honram bastante com a presença de vocês.

Por fim, quero aqui deixar mais uma vez registrado um agradecimento. Estou muito feliz em saber que, dentro deste evento, diversas questões vão ser inovadas, como já disse aqui, pelo presidente do Tribunal Marítimo. Vai haver uma simulação do Tribunal, uma questão muito importante, especialmente para os advogados que ainda não a conhecem, que ainda querem experimentar essa área. Eu não tenho dúvidas de que este evento trará para todos uma troca de experiências, troca de sabedorias e, especialmente, convergências em prol do desenvolvimento do Estado do Espírito Santo e do Brasil.

O secretário Alberto Nemer encerrou a sua fala parabenizando, mais uma vez, a doutora Luciana pela realização do evento e todos os participantes.

Finalizando a solenidade, a mestre de cerimônia convidou o doutor Alberto Nemer, representando o presidente da OAB/ES, José Carlos Rizk Filho, e a doutora Luciana Mattar para fazerem a entrega de uma lembrança aos integrantes da mesa de honra. Na sequência, os membros da mesa foram convidados para posar para a foto oficial do evento. Encerrando a cerimônia, a mestre de cerimônia informou sobre o início das atividades, no dia seguinte, às 10 horas da manhã, com credenciamento a partir das 9 horas, agradeceu a presença das autoridades e da plateia, e convidou todos para o coquetel de boas-vindas.

Palestra Inaugural

Tema: “Regulação 5.0 e a Segurança Jurídica no Setor Aquaviário”

Palestrante: Eduardo Nery Machado Filho

Diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) desde 2020. Fluminense, nascido na Cidade do Rio de Janeiro, graduou-se como engenheiro civil na Universidade do Estado do Rio de Janeiro. É pós-graduado em Auditoria de Obras Públicas pela Universidade de Brasília e Orçamento Público pelo Centro de Formação e Aperfeiçoamento da Câmara dos Deputados. Iniciou a sua carreira profissional na iniciativa privada, atuando como engenheiro civil em empresas de grande porte, na gestão de obras de infraestrutura. No ano de 2000, ingressou nos quadros do Tribunal de Contas da União (TCU) como Auditor Federal de Controle Externo, onde ocupou diversas posições de destaque, como secretário de fiscalização de obras públicas, assessor de ministro e chefe de gabinete da Assessoria Técnica de Ministro.

A programação do primeiro dia do 12º Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro foi iniciada com a mestre de cerimônia dando as boas-vindas ao público, explicando que o evento, realizado pela Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional Espírito Santo, por meio da sua Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, oferece uma excelente oportunidade para a discussão de tendências e desafios do setor, com a participação dos maiores especialistas da área. A mestre de cerimônia informou que o Congresso conta com o apoio institucional da Escola Superior de Advocacia do Espírito Santo e do Tribunal Marítimo e mencionou os nomes de todos os patrocinadores. Foram exibidos os vídeos institucionais da Terca e da Vports.

A mestre de cerimônia ressaltou que a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro organizou o evento com foco em qualidade, sustentabilidade e humanização, sendo o Congresso carbono neutro, com todas as emissões de gases de efeito estufa calculadas e neutralizadas, e realizada a gestão de resíduos recicláveis. Com o apoio do Instituto Últimos Refúgios e da Associação dos Catadores de Materiais Recicláveis da Ilha de Vitória (Amariv), todos os resíduos recicláveis serão doados para a Amariv, que apoia pessoas em situação de vulnerabilidade social. Também foi informado sobre a presença da Fundação Beneficente Praia do Canto, que atende a mais de 240 crianças e adolescentes, por meio da exposição de quadros produzidos pelas crianças e disponíveis para aquisição, com renda revertida para a instituição.

Ainda foi divulgada pela mestre de cerimônia a existência do Workspace GDL, espaço de trabalho, *networking* ou descanso; da estação literária, com a nova Livraria Mundial Jurídico, com obras jurídicas de autores presentes em nossa programação; da mesa interativa da Vports, com a história os e conteúdos sobre o Porto de Vitória; um simulador virtual; e um quiz para você testar conhecimentos, dando ao vencedor um *voucher* de 500 reais para jantar no restaurante Otaciliano, em frente à Faculdade de Direito de Vitória.

Foi enfatizada, também, a presença do Tribunal Marítimo, para a realização, na parte da tarde, de um julgamento simulado, uma ação inédita no Brasil.

Finalizando a introdução à programação do primeiro dia do Congresso, a mestre de cerimônia deu orientações quanto ao acesso aos áudios dos painéis, por meio de fone de ouvido que funciona como um radiotransmissor, no qual o participante seleciona a frequência correspondente ao conteúdo desejado. Cada palco foi identificado por uma cor específica: azul para o palco 1, palco marítimo; vermelho para o palco 2, palco portuário; e verde para o palco 3, o palco aduaneiro.

Eu preparei alguns *slides* sobre essa nossa apresentação de hoje, antes de começar a falar sobre regulação, sem querer me estender em alguns números, dos quais os senhores já são bem conhecedores, mas é o que representa a pujança do nosso setor. Em 2023, um bilhão, 303 milhões de toneladas movimentadas, quase 7% de crescimento em relação a 2022. Este ano, a Antaq já divulgou os dados do primeiro semestre e mostra que a gente vai ter quase 5% de crescimento; o setor de contêineres, então, quase mais de 20% em relação ao ano anterior, a 2023, que já foi um ano recorde de movimentação de carga. E a gente faz uma projeção de que este ano também a gente tenha um novo recorde – um percentual um pouco menor do que o ano passado, que foi um percentual bem significativo, 7%, quando de 10 a 23 a média de crescimento foi de 3,4% –, mas este ano a gente já estima que chega em algo em torno de 2% de crescimento, no final do ano.

E para ter ainda uma dimensão do tamanho do setor, temos mais esses números aqui – até vou pedir desculpas aos senhores, porque eles estão ligeiramente desatualizados, mas é para mostrar a importância do nosso setor: 6.129 embarcações compõem a frota das mais de 1.200 empresas brasileiras de navegação que são autorizadas pela Agência; mais de 220 terminais de uso privado; mais de 43 estações de transbordo de cargas; 35 portos públicos; 185 terminais de arrendamentos; e 4 instalações portuárias de turismo.

Esse é o tamanho do setor que envolve um ecossistema de negócios bastante complexo. Nós temos, de um lado, terminais; de outro lado, armadores; temos exportadores, importadores, distribuidores; no meio dessa cadeia, nós ainda temos agentes transitários de cargas, agentes marítimos; temos ainda autoridades portuárias, públicas e privadas; e no meio de todas as autoridades intervenientes, no caso, Marinha do Brasil, Autoridade Marítima, Antaq, Receita Federal do Brasil, Polícia Federal, Vigiaagro, enfim, e, no meio disso tudo, a gente tem a nossa regulação, que é um dos grandes desafios para que a gente possa fazer com que o nosso setor continue alcançando resultados cada vez melhores e que tenhamos uma infraestrutura compatível com esse crescimento de demanda, que ocorre ano após ano, e, ao mesmo tempo, que a gente continue tendo não só uma infraestrutura desenvolvida, mas também que os serviços portuários sejam satisfatórios, que os usuários sejam plenamente atendidos.

E a regulação, segundo a *Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico* (OCDE), é um conjunto de atos normativos, por meio dos quais o Estado faz exigências aos agentes econômicos e ao cidadão, e é um instrumento também com o

qual o Estado intervém no comportamento dos agentes. Então, você tem diferentes tipos de regulação. Você tem a regulação econômica, a regulação social, mais voltada para questões voltadas à saúde, ao meio ambiente. Talvez as agências reguladoras estejam dentro da regulação econômica e, também, cada vez mais perto da regulação social, que necessita estar. É isso que envolve esse tema provocativo da “regulação 5.0”, que sugeria a doutora Luciana. Foi justamente para mostrar a necessidade de a regulação estar cada vez mais aderente ao novo ordenamento que envolve as questões de ESG (sigla em inglês para *Environmental, Social and Governance*; em português: *Ambiental, Social e Governança*), tanto as questões de sustentabilidade quanto as sociais, socioambientais e de governança.

Então, se a regulação vem necessitando se aprimorar, ao longo dos anos, a regulação responsiva é uma dessas formas, segundo Ian Ayres e John Braithwaite, que são os pais da regulação responsiva. Eles identificaram que aquele método de comando e controle não estava mais adequado às necessidades de regular o setor. Então, em vez de sanções administrativas, eles viram que faria muito mais sentido se utilizar de instrumentos que trouxessem e entendessem mais o lado do regulado, a partir, por exemplo, de termos de ajustes de conduta, de pactos de resultados, do que simplesmente se impor sanções.

Dentro dessa ótica da regulação responsiva, eles também identificaram que você tinha que ser eficiente nas suas abordagens de regulação; você tinha que tratar de maneira igual os iguais, e desigual os desiguais. Então, de acordo com esse método que eles desenvolveram, a partir de uma pirâmide, eles colocavam na base da pirâmide aqueles que tinham melhores comportamentos e que não precisavam ser fiscalizados ou regulados com a mesma intensidade daqueles que apresentavam condutas reiteradas de descumprimento de normas.

Então, nessa abordagem da regulação responsiva, já foi um direcionamento dentro daquilo que alguns estudiosos chamam de “regulação 4.0”, que já passou a incorporar também os aspectos de inovação, como, por exemplo, o uso de *sandbox* regulatório”, que é a regulação experimental. Antes de você editar uma nova regulação, de fazer análise de impacto regulatório, você já permite que novas atividades econômicas possam ser desenvolvidas.

E o que agora se propõe dentro de uma abordagem de “regulação 5.0” é que, além dos aspectos de inovação, de *sandbox* regulatório (*ambiente experimental*), de uso de tecnologia de informação, a regulação tenha cada vez mais uma abordagem voltada também para as práticas ESG. Então, a Antaq vem procurando, cada vez mais, não só por meio de estudos ambientais, também incorporar para a sua regulação esses aspectos. Exemplos disso são os editais de licitação recentes, como, por exemplo, no Porto de Itajaí, a Antaq fez a inclusão, nas cláusulas contratuais, da obrigação do futuro arrendatário de realizar o seu inventário de emissão de carbono. Da mesma forma, a utilização de equipamentos elétricos, para poder atender às necessidades de descarbonização, tem sido cada vez mais observada pela Antaq.

Os aspectos sociais, da mesma forma, precisam estar cada vez mais dentro da agenda regulatória. Dentro das iniciativas que eu posso destacar, a gente tem alguns

projetos na nossa agenda ambiental, dos quais eu vou falar até um pouco mais, mas é um que busca melhorar a relação porto-cidade. A governança tem que ser cada vez mais observada pela Agência. Os padrões de transparência, de atendimento às boas práticas de governança e de planejamento também têm que ser cada vez mais privilegiados pelo olhar da agenda reguladora.

Eu queria também aqui, antes de passar ainda no tempo da regulação, dizer da dificuldade, da complexidade que é se fazer regulação. Não é uma tarefa simples. Eu estava comentando sobre a minha decepção futebolística, ontem. Às vezes, o papel da agência reguladora pode ser comparado ao papel de um árbitro de futebol, quando o bom juiz é aquele que acaba o jogo e ninguém se lembra que ele estava em campo. Ele deixou o espetáculo acontecer, deixou os times brilharem, ninguém se lembrava mais do juiz. Essa é a boa regulação. Seria dentro desse conceito de regulação responsiva, aquela que vai atuar quando tem falhas de mercado, assimetrias de informação, esse seria o bom árbitro. Mas, também, eu desafio aqui alguém que nunca tenha assistido a uma partida de futebol e não tenha reclamado ou xingado o juiz. Qual foi o juiz que não foi culpado pela derrota do seu time? Mesmo aqueles que não acompanham futebol, pelo menos em uma partida de Copa do Mundo já deve ter xingado ou reclamado muito do juiz. Isso é normal, faz parte do jogo. A Agência é a mesma coisa. Às vezes, as partes não se conformam com uma decisão da Agência. Isso faz parte do nosso papel. É muito difícil. Se você agradar todos os lados é porque alguma coisa deve estar errada, porque normalmente uma parte vai se sentir prejudicada. Mas a grande diferença no Brasil, eu diria, é que, por mais que todos aqui possam ficar insatisfeitos com a atuação daquele juiz de futebol, acho que todo mundo vai concordar que precisa ter um juiz de futebol. Ninguém aqui vai dizer: eu não gostei da atuação daquele juiz, então vamos agora acabar com a figura do juiz de futebol.

No Brasil é mais ou menos isso, em algumas discussões que a gente, às vezes, acaba enfrentando em relação às agências reguladoras. Então, se você não está gostando das decisões das agências reguladoras, você acaba com as agências reguladoras? Pode ser isso. O juiz da vez ali é como se fosse a composição daquela diretoria. A decisão pode não ser a melhor, muitas vezes não vai ser a melhor, os diretores das agências não são infalíveis, como ninguém o é. Mas o que precisa ser compreendido é que, hoje em dia, existe toda a regulação, e ela envolve técnicas. A regulação não é um exercício de achismo ou de intuição daqueles diretores, ela está baseada em evidências. É isso que as melhores práticas de boa governança regulatória ensinam, que a OCDE ensina. A regulação deve ser baseada em evidências. Então, por isso que o processo regulatório é robusto. A regulação é técnica. É claro que, mesmo dentro de uma discussão técnica, haverá aspectos que ainda assim podem causar insatisfação. Por mais que você elimine ao máximo a subjetividade, pode haver situações em que você ainda vai ter margem, obviamente, para algum tipo de interpretação, e isso pode gerar algum tipo de insatisfação. Mas o que tem que ter em vista é o sentimento de que, por pior que seja aquela decisão, o mais importante é que você conheça a regra do jogo. Então, se aquele juiz é ruim, amanhã vai vir um juiz melhor para apitar, mas você tem que confiar na isenção e na tecnicidade daquele árbitro.

Quando a gente fala da regulação, temos o primeiro passo, que é a agenda regulatória. Desde a Lei Geral das Agências, a Lei nº 13.848/2019, ficou estabelecido que toda agência deve divulgar a sua agenda regulatória, que é um instrumento de planejamento das agências e, ao mesmo tempo, é uma forma de o setor se preparar e trazer contribuições, auxiliar a agência na definição das prioridades dos temas que vão ser regulados. É com muita satisfação que agora, inclusive, a Antaq está em processo de elaboração da sua agenda regulatória do quadriênio 2025 a 2028.

E agora, nesta oportunidade, pela primeira vez, a Agência está promovendo audiências públicas para receber contribuições do setor regulado para poder preparar a sua agenda regulatória. Já fizemos uma primeira reunião no Rio, agora, no começo de setembro, sobre os temas que envolvem a navegação marítima. Eu represento a atividade que o Rio de Janeiro tem em relação ao tema. Fizemos uma segunda reunião em São Paulo para tratar dos assuntos referentes aos temas da regulação portuária. Na semana que vem, vamos fazer a terceira rodada, uma audiência pública para receber contribuições sobre os temas da navegação interior, na região norte, em Manaus. Então, essa é outra iniciativa, a qual considero uma ótima prática, que a Agência estabeleceu e que vai se perenizar, que é para dar ainda mais transparência ao processo de elaboração da agenda regulatória. Ninguém melhor do que os senhores sabe quais são os temas mais importantes para serem regulados. Isso é algo, também, importantíssimo.

A Agência tem esse papel, às vezes, de árbitro. Mas, saindo um pouco do árbitro de futebol para o juízo – fazendo menção aqui ao doutor Messias e ao doutor Celso Peel, nosso relator do marco da revisão legal dos portos –, a Agência vai, muitas vezes, receber das partes as suas contribuições e fazer uma avaliação à luz da técnica e do bom senso, daquilo que melhor vai se adequar para o setor e para a prestação do serviço. E o fluxo do processo da regulação é algo que, hoje em dia, é muito maduro. A Lei Geral das Agências que, eu diria, foi o principal marco dentro desse processo de conferir mais tecnicidade e mais governança para a construção da regulação, estabeleceu uma série de etapas. Então, a análise de impacto regulatório, desde 2021, de acordo com a Lei nº 13.848, passou a ser obrigatória.

Embora a Agência já realizasse a análise de impacto regulatório antes de se tornar obrigatória, desde 2021 ela é obrigatória. E é curioso que muitos acham que ela só é obrigatória para a agência reguladora, mas ela não é obrigatória só para a agência reguladora. Como já foi dito aqui na apresentação, tenho minhas origens no Tribunal de Contas da União, sou servidor do TCU, e me recordo, em uma visita que fiz à Comissão de Produtividade, na Austrália, quando comentávamos que eram editadas mais de 760 normas por dia no Brasil, ninguém acreditava. E é engraçado esse desconhecimento até na própria Agência. Eu acho que uma iniciativa importante recente do governo, do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, foi a retomada do programa de fortalecimento da capacidade institucional da regulação, que é o chamado *Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação* (PRO-REG). Ele foi retomado, uma ótima iniciativa, justamente para trazer uniformidade e para colocar, não só para tentar fortalecer, obviamente, e uniformizar o nível de regulação entre as agências, mas principalmente para trazer os demais órgãos reguladores para esse exercício de uma regulação efetiva.

E foi curioso que, dentro desse projeto do PRO-REG, o próprio Ipea recentemente fez um estudo e identificou que a maioria dos órgãos reguladores não se identificava como reguladores. Não estou falando de agências reguladoras, falo de outros órgãos reguladores. Mas todos os órgãos que emitem portarias e que vão induzir comportamentos, seja para os atores econômicos ou para os usuários de um modo geral, devem passar pela análise de impacto regulatório, algo que já é feito pelas agências reguladoras há algum tempo. É sempre importante dizer: as agências são um instrumento relativamente novo. A gente está falando de um instrumento que se tornou obrigatório há menos de cinco anos.

Então, claro que estamos ainda em um processo de amadurecimento, de evolução. E a Agência vem investindo para tornar cada vez mais robustas as suas análises de impacto regulatório. Dentro do PRO-REG, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio tem promovido uma série de iniciativas, de troca de experiências, de capacitação. A Agência também tem procurado ampliar cada vez mais o nível de conhecimento das nossas equipes.

O processo de participação – a consulta social – também foi outro ponto importantíssimo tornado obrigatório pela Lei Geral das Agências. A Lei da Liberdade Econômica, só para também mencionar, já previa para as agências reguladoras a necessidade de *Análise de Impacto Regulatório* (AIR). Ou seja, toda proposta, toda AIR, vai passar, em um segundo momento, por um processo de consulta pública. E é nesse momento que os senhores, mais uma vez, têm a oportunidade de trazer contribuições para auxiliar a agência na definição daquela alternativa regulatória que vai melhor endereçar aquele problema, inclusive não regular.

Regular é sempre uma alternativa que deve ser considerada. É assim que preconiza, inclusive, o decreto que regulamenta a Lei Geral das Agências. Eu diria que a etapa mais importante da análise de impacto regulatório, na minha visão, é a identificação do problema regulatório.

Eduardo Nery apresentou exemplo de discussões recentes, que, em suas palavras, já foram deliberadas pela Agência e posso compartilhar com muita transparência. Tivemos uma regulação que envolveu um tema bastante controverso do setor: a questão de cobrança de *detention e demurrage* (*multas cobradas em operações de comércio exterior, quando o tempo de uso de um contêiner ultrapassa o prazo acordado*). Na ocasião, a nossa Superintendência de Regulação entendeu que ela (*a cobrança*) deveria ser equiparada, que deveria ser entendida como de natureza jurídica de compensação e que o preço de *detention e demurrage* deveria ser balizado pelo preço do frete marítimo. Ele não poderia superar o preço do frete marítimo, mas, uma vez demonstrada a ocorrência de lucros cessantes, o armador ou o terminal, conforme o caso, poderia receber além do lucro cessante (naquele caso, o armador). A Diretoria Colegiada da Agência decidiu de modo contrário. A própria lei já prevê que a diretoria colegiada, no caso de uma agência reguladora, não é obrigada a seguir as alternativas da AIR, desde que seja devidamente motivada. E a diretoria colegiada entendeu que não deveria ser regulado.

Claro que houve controvérsia. Em uma situação dessa, a gente sabe que parte do setor tinha expectativa de que a Agência estabelecesse esse limite. Mas eu entendo

que naquele caso houve uma questão na identificação, para mim o problema foi na identificação do problema regulatório. Tivemos várias conversas com o tribunal, lembro que equipes do tribunal nos questionaram em relação ao fato de não ter seguido a AIR, porque não viram todos os fundamentos que eles acharam que deveriam ali constar, mas, nas conversas e nos esclarecimentos que apresentamos, pelo menos convencemos a unidade técnica. Nós demonstramos o seguinte: a Agência vem recebendo inúmeras denúncias de práticas supostamente ilegais na cobrança de *detention* e *demurrage*. Chegamos a julgar três ou quatro casos em apenas uma reunião de diretoria. Houve época que quase toda semana a gente tinha um ou dois casos sendo deliberados. Eu fiz ainda um levantamento de mais de 100 casos, estou falando dos casos que chegaram à Agência, e teve um caso em que se estava discutindo a questão do preço, que a parte que demonstrou inconformismo reclamava do valor, que achava que aquele valor estava muito excessivo. Mas, nos outros 99% dos casos, o problema não era quanto ao valor unitário de *detention*, de *demurrage*, era porque a parte que estava insatisfeita entendia que não tinha que pagar nada ou porque era questão envolvendo que ela achava que quem tinha dado o caos era o armador, porque tinha tido omissão de escala, ou porque o terminal não abriu, não possibilitou a abertura de *gate*, ele não conseguiu devolver ou, então, dar entrada no período em que estava ali dentro do *free time*.

Então, eram essas questões que a gente estava toda semana ali debatendo, e não em relação ao preço unitário. Por fim, a proposta seria estabelecer um limite de preço, entrando em uma discussão quanto à natureza jurídica, sendo que, em minha visão ainda, se fosse entrar na discussão da natureza jurídica, o preço do frete marítimo, quando estava em 16 mil dólares, 17 mil dólares, talvez fosse até um preço justo. Agora, quando ele passasse para menos de 2 mil dólares, como ele voltou pós-pandemia, esse valor seria suficiente para atender à finalidade da *detention*, da *demurrage*, que é assegurar o bom fluxo dos equipamentos? Não me parece que seja. Mas aí o armador poderia demonstrar que teve lucros cessantes pelo fato de não ter tido aquele equipamento disponível para poder comercializá-lo.

Vamos combinar que esse tipo de regulação vai contra a regulação responsiva, que estabelece que a regulação tem que ser aderente à realidade. Na prática isso não iria funcionar, ninguém iria conseguir demonstrar lucros cessantes, ali, no dia a dia. A dinâmica do mercado não comporta esse tipo de situação. Então, diante disso tudo, nós decidimos que não caberia regular, e que os casos de abusividade iríamos analisar caso a caso.

Então, recordando, dos 100, um caso envolveu a insatisfação quanto ao valor, e mesmo assim não era, no final, o que ele estava cobrando e reclamando, era do período todo que ele ficou e que achou que ficou muito alto, não era do valor unitário. Mas eu falo isso porque esse exercício é importante, porque eu acho que, se o problema regulatório tivesse sido bem caracterizado, a gente iria chegar à conclusão de que a alternativa escolhida iria resolver as queixas sobre *detention*, *demurrage*. Ainda que tivesse sido estabelecido o teto, iríamos continuar recebendo inúmeras reclamações de *detention* e *demurrage*.

A gente recebe reclamações quanto ao pagamento de 800 reais de *detention*, *demurrage*. Ainda que você tivesse um preço de frete marítimo como teto, a gente iria

continuar tendo que enfrentar esse tipo de insatisfação. Então, a análise do impacto regulatório é algo importantíssimo, é um excelente balizador, mas ela está em fase ainda, por certo, de aprendizado e de evolução. E eu acho que é isso que a gente tem que ter em mente. O importante é buscar a melhoria constante da regulação, a partir desses mecanismos. Outro ponto fundamental é a própria avaliação de resultado regulatório, que é o instrumento que se detém para poder também promover melhoria nas regulações, enxugar o estoque regulatório e aperfeiçoar aquelas regulações que a gente percebeu que o remédio escolhido não surtiu o efeito desejado.

Dentro da agenda regulatória deste ano, também, a gente tem alguns temas importantes: a revisão da Resolução Normativa (RN) nº 13, que trata dos registros, e a revisão da RN 7, que é a que dispõe sobre as diretrizes para exploração das áreas dentro dos portos. A RN 7 é importantíssima! Eu vejo que essa foi uma regulação da Agência muito, eu diria, inovadora. Ela é de 2016. Ali, já se previu, por exemplo, a figura do contrato de transição, aquele contrato, que os senhores sabem, para que a área possa continuar sendo explorada sem prejuízo ao atendimento da carga, para que não haja solução de continuidade. Trouxe também a figura do contrato de uso temporário, que inclusive foi afastado da sua aplicação durante alguns anos por força de uma decisão judicial. Com a Lei nº 14.047/2020, ele passou a ser utilizado. E tem sido um instrumento muito útil para exploração dentro dos portos. Contratos de quatro anos, improrrogáveis, mas que possibilitam, no caso do contrato de uso temporário, a exploração de uma área para movimentação de carga não consolidada.

Em relação à RN 7, na semana passada, a Agência aprovou uma orientação às autoridades portuárias, justamente por força de um comportamento que, no entender da Agência, vem desvirtuando o uso do contrato de transição. A Agência aprova que o contrato de transição seja celebrado, mas, depois, as renovações dos contratos de transição não são submetidas à Agência. Com isso, a gente tem visto situações de áreas que estão sendo exploradas durante anos e anos sem que haja um efetivo endereçamento quanto a um contrato de longo prazo para a exploração daquela área. Então, o contrato de transição é de seis meses e tem também como condicionante que haja um processo licitatório em andamento.

Dentro da revisão da RN 7, a gente tem até estudado a possibilidade de ampliar o prazo para a exploração dessa área. Há situações que isso será muito razoável, porque um processo licitatório, dependendo do estágio em que esteja, não vai levar seis meses; vai levar talvez um ano, um ano e meio. Então, é devidamente justificado dizer que esse contrato de transição é para atender a essa situação, e a licitação só vai ocorrer daqui a um ano e meio. Considerando que ele possa ser submetido a um chamamento público, nada mais razoável e justificável do que ele ter prazo maior de seis meses. Isso está sendo discutido dentro da revisão da RN 7. Mas, mesmo antes de concluir a revisão da RN 7, que está em fase bem adiantada, a Agência decidiu determinar que, a partir de agora, as autoridades portuárias devem encaminhar à Agência, para aprovação, as renovações dos contratos de transição, justamente para evitar que o espírito da RN 7 seja distorcido.

Então, as áreas que estejam, de fato, com o processo licitatório em andamento, mas, por algum tipo de dificuldade, o processo precisou ser adiado, não justifica deixar de explorá-las simplesmente pelo fato de ter ultrapassado seis meses, até porque é admitida a prorrogação. Não há qualquer irregularidade para que essas áreas permaneçam sendo exploradas por meio de contratos de transição. Agora, para as áreas que estão sendo exploradas há anos e que o processo licitatório sequer está em efetivo andamento, a Agência deve dar outro tipo de encaminhamento. Vai ser analisado caso a caso, talvez, até, com a determinação para que haja um processo seletivo para exploração daquela área.

Isso é importante, porque, dentro das iniciativas que também vão sendo discutidas para melhorar o desenvolvimento das áreas dentro dos portos organizados, a gente pode citar dois programas. Primeiro, o programa Navegue Simples, que tem procurado simplificar tanto o processo de autorização dos terminais de uso privado quanto o de exploração dentro das áreas arrendadas. Outra iniciativa que corre no âmbito do Congresso Nacional é a revisão do marco legal dos portos, com a felicidade de ter entre os participantes do Congresso o doutor Celso Peel, que é o relator da comissão que está trabalhando na revisão do marco legal dos portos, e outros membros aqui presente, como o Godofredo Mendes, o James Winter e o juiz Nelson do Tribunal Marítimo.

Temos feito um esforço, e é um consenso até a partir das contribuições que foram recebidas do setor, para simplificar o processo, fazer com que os terminais, as autoridades portuárias, tenham a capacidade de gestão próxima daquela dos terminais de uso privado (TUPs). Então, quando a gente fala dos TUPs, que movimentam mais de dois terços daquele um bilhão e 303 milhões de toneladas, sempre se procura justificar a simetria, justificar a falta de capacidade de gestão das administrações portuárias públicas, com base no desempenho dos terminais de uso privado, que têm muito mais flexibilidade para explorar e gerir as suas áreas. Claro que temos toda essa preocupação, tanto dentro da revisão do marco legal dos portos quanto do Navegue Simples, em uma ótica não de diminuir a competitividade dos terminais de uso privado, mas, sim, de tornar a administração portuária cada vez mais em condições de poder competir de modo igual.

Agora, essa competição, por mais que a gente possa alterar, melhorar, aperfeiçoar nossa regulação, melhorar, simplificar procedimentos no âmbito do Navegue Simples, melhorar o marco legal dentro de uma revisão no Congresso Nacional, tem determinados aspectos que dependem de governança. Precisamos de planejamento do setor portuário robusto, precisamos de administrações portuárias e gestores à altura dos desafios do setor de infraestrutura portuária. Então, por mais que a gente tenha simplificação, não vai resolver assuntos relacionados à gestão.

Digo isso porque, como nessa questão do contrato de transição, muitas vezes tudo se justifica por excesso de amarras legais, e, de fato, a gente sabe que tem algum tipo de limitação, mas tem situações que escapam da razoabilidade. Há áreas que ficam anos e anos sendo exploradas por meio de um contrato de transição, e, muitas vezes, o que a gente percebe é que as empresas que estão explorando aquela área naquela condição são as que oferecem maior resistência para que aquela área venha a ser, de fato, leiloada, venha a ser licitada. A empresa que está em um contrato de transição, muitas vezes, é a primeira na justiça a querer que o leilão não venha a ser realizado.

Dentro das discussões que envolvem o marco legal dos portos, eu queria comentar também que é uma oportunidade de fazer ajustes na nossa legislação. Particularmente, eu considero que o nosso processo de reforma legal e modernização dos portos foi muito bem-sucedido. A Lei nº 8.630, de 1993, e a Lei nº 12.815/2013 proporcionaram que a gente tenha, hoje em dia, um setor moderno, uma infraestrutura portuária adequada para fazer frente àquele 1,3 bilhão de toneladas de cargas movimentadas, mas é claro que a gente ainda tem lacunas. E as nossas lacunas, todos os senhores sabem, estão principalmente na nossa infraestrutura comum.

Dentro desse desafio de superar a falta de capacidade na nossa infraestrutura aquaviária, nos acessos terrestres, a solução que tem sido trazida de política pública pelo Ministério dos Portos e Aeroportos são as concessões parciais. Este ano, vamos ter as primeiras concessões parciais. Os documentos da licitação do Porto de Paranaguá já estamos encaminhando para análise do *Tribunal de Contas da União* (TCU). Assim, possivelmente, no primeiro trimestre ou no primeiro semestre do ano que vem deve ser licitada a primeira concessão exclusiva de um acesso aquaviário.

Temos também Itajaí, o segundo caso em que está sendo estudada uma concessão parcial, por meio da exploração do terminal de contêineres, o único terminal do Porto, conjugado com a concessão do acesso aquaviário. Estamos em fase final de análise das contribuições públicas. Em Itajaí, temos um pouco mais de tempo, por conta de um contrato de transição que, justamente, diante da situação do caso concreto verificado, a Agência autorizou que fosse celebrado com prazo de dois anos. Contudo, a Agência trabalha para que até o final do ano que vem esteja concluída essa licitação, para que também não haja solução de continuidade, para que, terminado o prazo do contrato de transição em Itajaí, haja assunção da área por esse novo concessionário.

Ainda dentro do setor portuário, acho que é importante comentar os assuntos que envolvem a concessão do único porto organizado, a única autoridade portuária que foi concedida, o caso aqui da nossa Vports, do Porto de Vitória. É um instrumento novo, ainda, que a agência tem acompanhado de perto. E quero saudar aqui a chefe da Unidade Regional da Agência, a Daniela (*Quadros*), que tem feito um trabalho atuante.

É claro que há situações que nós vamos ter que endereçar, governador, conforme o caso concreto. Tivemos uma primeira situação, que envolveu o uso do VTMS (sigla em inglês para *Vessel Traffic Management Information System*; em português, *Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações*), que foi uma situação controversa. Discutimos muito com a *Associação de Terminais Portuários Privados* (ATP), ainda estamos discutindo com a própria autoridade portuária, a Agência analisou e entendeu que, naquele caso, de acordo com as próprias normas da autoridade marítima, havendo um sistema de gerenciamento de tráfego, caberia a cobrança.

Em relação à determinada abusividade ao uso, ao valor cobrado, isso pode ser objeto de discussão. A Agência aprovou uma primeira tabela, era um valor muito maior do que o que estava sendo cobrado, a Agência reduziu consideravelmente, mas, dentro do processo até de discussões, isso pode ser reavaliado, pode ser revisto. Deixamos claro que, naquela situação, a Agência, como foi dito para os usuários que estavam inconfor-

mados com aquela cobrança, que, caso dispusesse de um sistema próprio de gerenciamento de tráfego das suas embarcações, não haveria por que ser cobrado, mas naquela condição, foi o que motivou a Agência a entender que aquela cobrança estaria correta.

Recentemente, a gente teve outro caso, envolvendo também usuários que estavam insatisfeitos com a falta de disponibilidade de área para poder fazer as suas movimentações. Dentro das competências da Agência de harmonizar interesses e de acompanhar o contrato de fiscalização, estamos fazendo uma série de reuniões com as partes envolvidas para ver a melhor forma de atacar o problema. O próprio terminal, no caso o *Terminal Portuário de Vila Velha* (TVV), estava terminando a renovação, o *retrofit* de seus equipamentos. Isso foi concluído agora e está trazendo mais eficiência no giro da movimentação de cargas, deu uma arrefecida, mas a Agência continua acompanhando. O fato, senhores, é que a gente só tem ouvido falar da concessionária quando, obviamente, tem reclamações.

Então, por tudo que envolve uma primeira concessão, é até, eu acho natural, que haja bastante questionamento, mas não deixamos de ver também que a transformação no Porto de Vitória é inegável. As áreas estão exploradas em sua quase totalidade, os investimentos foram feitos de acordo com o contrato que está estabelecido, mudou a cara do Porto de Vitória e eu acho que isso é importante ser ressaltado. Muitas vezes a gente só vai se ater a reclamações pontuais, ainda que legítimas e que exigem que a Agência esteja vigilante e que possa, inclusive, acionar a concessionária, se necessário, mas, olhando o resultado da concessão como um todo, são inegáveis os avanços que ocorreram. Isso é o que demonstra o relatório que está sendo finalizado pela nossa equipe, da nossa regional aqui de Vitória, que tem por dever acompanhar. Inclusive, o contrato de concessão traz indicadores de desempenho, justamente para que sejam promovidos descontos tarifários em caso de não se cumprir aqueles indicadores, aquelas metas estabelecidas.

Acho que outro ponto importante para falar, que é uma atuação para a qual a Agência tem se voltado cada vez mais, é sobre a cobrança das tarifas portuárias também em relação às autoridades portuárias públicas. O que aconteceu foi que a Resolução nº 61, da Agência, determinou que todas as autoridades portuárias passassem a estabelecer uma contabilidade regulatória e, a partir dali, ela pudesse fazer uma revisão das suas tabelas de preço. A gente sabia que havia tarifários que estavam completamente defasados, autoridades portuárias que não faziam revisão há anos, há mais de décadas até, e, com isso, elas não conseguiam ser autossustentáveis. Elas eram, em sua maioria, governador, deficitárias, a gente sabe disso.

Por isso, a Agência fez esse movimento de exigir que as autoridades portuárias trouxessem um novo tarifário e que demonstrassem que aquelas tarifas eram compatíveis com os serviços que elas precisavam prover e, também, que aquilo iria trazer o equilíbrio financeiro para a sua sustentabilidade econômica. Pois bem, isso foi feito, foi um movimento importante, só que, agora, a Agência, acompanhando, vê que aqueles compromissos que a autoridade portuária deveria dar em troca nem sempre têm acontecido.

Ou seja, ao mesmo tempo em que a Agência provocou, capitaneou essa necessidade de a autoridade portuária cobrar um valor correto, ela tem que, também, prover,

ela tem que dar aquela contrapartida. No caso, a contrapartida, que no acesso aquaviário é o serviço de dragagem que estava previsto para remunerar o valor daquela tarifa – a dragagem de manutenção, em alguns casos, inclusive, a dragagem de aprofundamento –, justificou o valor que a Antaq aprovou para ser cobrado dos usuários – balizamento, sinalização, o mesmo que se aplica nos acessos terrestres.

O que a gente viu é que isso, muitas vezes, não está acontecendo. Assim, da mesma forma que autorizou e estimulou essa cobrança, a Agência, agora, está fazendo um movimento para que, se aquela contrapartida não estiver sendo oferecida, a administração portuária vai ter que oferecer descontos, também, no valor da tarifa. Eu me lembro que, quando a Agência aprovou, as associações fizeram esse pleito. Só que a gente viu que não está provendo. Então, agora, o desconto tem que ser, também, apresentado.

Outra prioridade da Agência e da regulação é o desenvolvimento das nossas hidrovias. É a nossa última fronteira do desenvolvimento da infraestrutura. Tivemos a aprovação de seis eixos estratégicos para o desenvolvimento das hidrovias no nosso Plano Geral de Outorgas, que foi aprovado pelo Ministério dos Portos e Aeroportos, ainda em 2023. A partir daí, a Agência vem se esmerado em conduzir seis projetos.

Não sei se todos aqui sabem, o arrendamento portuário é uma ação integrada do Ministério dos Portos e Aeroportos e da Antaq. O Ministério dos Portos e Aeroportos é o poder concedente, o responsável pela celebração dos contratos. E a Agência conduz o processo licitatório. No caso de uma hidrovia, a Antaq é o poder concedente, de acordo com a Lei nº 10.233/2001, a lei de criação da Agência. A Agência conduz o processo licitatório, desenvolve os estudos e celebra o contrato, claro que, da mesma forma, de maneira integrada e de acordo com as diretrizes políticas públicas, que são estabelecidas pelo Ministério dos Portos e Aeroportos que, naturalmente, é quem qualifica os projetos no *Programa de Parcerias de Investimentos* (PPI) para que possam ocorrer as concessões.

Então, dentro do nosso projeto das hidrovias, os nossos 42 mil quilômetros de hidrovias, hoje em dia, que estão previstos no nosso *Sistema Nacional de Viação* (SNV), nós utilizamos, de maneira econômica, menos da metade disso: 19 mil quilômetros. E a solução para poder desenvolver as nossas hidrovias, pelo menos aqueles eixos mais importantes, estratégicos, são as concessões. Temos, atualmente, em andamento a concessão do Rio Madeira, já bastante avançada. Está agora no Ministério para ele aprovar os nossos estudos. Ele aprovando, a gente coloca em audiência pública. Em um esforço, considerando que é um projeto pioneiro, a Agência já disponibilizou toda a documentação para uma consulta pública, ainda não oficial, mas para que o setor já possa conhecer todo o projeto, para que, quando ela for formalmente aberta, haja contribuições. A gente tem a hidrovia do Rio Paraguai, também, muito avançada. São os dois principais eixos estratégicos, com a hidrovia do Rio Madeira – mais de 13 milhões de toneladas.

Agora estamos padecendo com a crise hídrica, que está assolando a região norte. Mas, senhores, se tivéssemos um plano de dragagem e outras intervenções ali, bem estabelecidos, nós passaríamos por toda essa situação de crise hídrica de maneira bem mais atenuada. Então, dentro dessa modelagem da concessão, a gente parte de algumas premissas importantes. Uma premissa é que só vai pagar pelo custo da hidrovia aquele

que tiver alguma contrapartida. Eu me refiro especificamente à profundidade das vias navegáveis, porque isso é uma pergunta, muitas vezes, que se faz: “Olha, mas se hoje em dia eu já navego aqui e não pago nada, por que eu vou passar a navegar e ter que pagar um pedágio ou uma tarifa?”.

Primeiramente, é um equívoco imenso achar que não se paga nada. Hoje em dia se paga muito para se navegar nas nossas vias navegáveis, porque, pela falta de infraestrutura, há o custo da ineficiência. No Rio Madeira, por exemplo, nós calculamos que esse custo da ineficiência está na base de seis reais a tonelada. Que custo é esse? É o custo de ter que passar aliviado nos períodos de seca, é o custo de não poder trafegar à noite, é o custo da falta de balizamento, da falta dos levantamentos hidrográficos para se delimitar o canal de navegação e ter uma navegação segura. Então, isso dá na faixa de seis reais a tonelada.

Nós modelamos e, com base nas estimativas de demanda que a hidrovia oferece, a gente chegou em um valor de menos de um real por tonelada de pagamento de tarifa. Ou seja, o custo da ineficiência hoje em dia é quase seis vezes o custo que o usuário vai pagar para utilizar aquela hidrovia. E qual vai ser o usuário que vai pagar? O usuário que depende daquela profundidade. Então, por exemplo, passageiro não vai pagar, isso já é uma definição de política pública do Ministério dos Portos e Aeroportos. Mesmo as grandes embarcações que possam depender de calado não vão pagar. Pequenas embarcações, a gente está definindo exatamente qual vai ser, talvez 3 mil a.b, a partir de 3 mil de arqueação bruta, que passe a pagar.

Mas o fato é: só quem calar três metros, três metros e meio, que é o que está estabelecido como calado máximo operacional, é que vai pagar pelo uso da hidrovia. E a mesma premissa se aplica para a Hidrovia do Rio Paraguai e vai se aplicar para os próximos projetos que já estão em andamento, as hidrovias do Rio Paraguai, do Rio Madeira, a Barra Norte, projeto que até, inicialmente, os estudos foram doados pela ATP, e é a nossa próxima prioridade. Atacamos primeiro o Madeira, depois o Paraguai, a Barra Norte, todos em parceria com a Infra S/A, nosso grande parceiro na estruturação desses projetos e, também, a Hidrovia Brasil-Uruguai, que é a ligação da Lagoa Mirim com a Lagoa dos Patos. Os outros dois projetos que fazem parte, que encerram esse eixo estratégico, é a Hidrovia do Rio Tocantins e a Hidrovia do Rio Tapajós.

Para esses dois últimos, nós firmamos parceria com o BNDES, que já está encerrando a contratação dos consultores para começar a modelagem desses projetos, que envolvem questões ambientais, desafios de convencimento, inclusive do órgão ambiental. Lá no Tocantins tem o famoso Pedral do Lourenço, que agora está, acreditamos, na fase final de obtenção da licença de instalação.

É importante também frisar alguma falta de compreensão em relação a esses projetos. Uma hidrovia emite quatro vezes menos carbono do que uma rodovia. Então, por exemplo, recentemente, no Rio Paraguai, nós recebemos um manifesto público de mais de 30, me parece, professores universitários questionando a hidrovia, sem sequer conhecer o projeto de concessão, e dizendo que aquilo ali poderia acabar com o rio, em uma falta de conhecimento total do volume de dragagem que vai ser feito e é irre-

levante perto do volume de recursos hídricos que se dispõe. Além disso, é curioso que eles encerravam (*o manifesto*) com a seguinte afirmativa: “É importante que se procurem novas formas, outras alternativas que não o modal hidroviário, alternativas que possam trazer menos impacto ao meio ambiente, como, por exemplo, o modal ferroviário e o modal rodoviário”.

Isso escrito por 30 professores universitários que fizeram essas considerações sem conhecer o projeto. Ou seja, às vezes há uma ideologia que prejudica por pura falta de compreensão dos objetivos. Você imagina se, por exemplo, na Hidrovia do Rio Paraguai, a gente deslocar todo aquele movimento. No ano passado, foram movimentadas ali oito milhões de toneladas. Se a gente considerar que essas oito milhões de toneladas podem virar, nos próximos dez anos, 20 milhões de toneladas, que é o que os estudos já indicam, como isso vai ser transportado por meio que não seja o hidroviário? É inviável. Isso não tem como ser mandado para o modal rodoviário, uma vez que, obviamente, nós não temos infraestrutura rodoviária que comporte isso. E imagina os danos ambientais que nós teríamos no caso de duplicação de uma rodovia para poder comportar esse volume de carga. Imagina a quantidade de vidas humanas que seriam perdidas e de vida de fauna do bioma do Pantanal Mato-grossense.

Essa é uma grande prioridade da Agência, juntamente com os temas da sustentabilidade. Vou só mencionar aqui três pontos principais da nossa agenda ambiental. A gente tem um estudo em andamento, uma parceria com a GIZ (*empresa do governo alemão que promove a cooperação internacional para o desenvolvimento sustentável*), para fazer um diagnóstico da preparação dos nossos portos para a transição energética, preparação dos nossos portos para o recebimento das embarcações que vão trafegar com combustíveis menos poluentes, preparação dos nossos portos para atender e dar suporte, e a implantação dos parques eólicos *offshore* dentro da cadeia do hidrogênio verde.

Também temos outro projeto importantíssimo para a melhoria da relação porto-cidade, em parceria com a GIZ, e um último projeto, dentro da pauta GIZ, para o qual a Agência tem feito os maiores esforços, é a construção do inventário de emissões de carbono do setor aquaviário. Já temos, inclusive, uma parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e a gente pretende, até o final do ano, ter uma primeira etapa concluída e sendo apresentada. Esse inventário que estamos construindo, desconheço ainda algo semelhante até na comunidade internacional.

A ideia é que, do mesmo jeito que, no médio prazo, os portos encaminham os dados de movimentação de carga para a Antaq, os quais a Antaq consolida e mostra os valores que foram apresentados, a gente vai poder ter algo parecido com as emissões de carbono – todos os terminais encaminhando (*os dados*) de acordo com uma regulação que especifique como é que deve ser atendido o inventário para cada um dos escopos, das emissões diretas e indiretas, para que a Antaq possa receber essas informações e divulgá-las praticamente em tempo real. Isso é um exercício, esse primeiro inventário setorial vai ser de curto prazo, não vai depender do recebimento individual das informações. Mas essa ambição de realmente ter uma espécie de estatística das emissões de carbono é de médio prazo. Isso deve envolver, inclusive, instrumentos de regulação, como

o uso de *sandbox* regulatório, dentro de uma perspectiva de abordagem de regulação responsiva, para que possam ser incentivados aqueles que tenham interesse em aderir e, com isso, ter incentivos como um selo verde ou algo do gênero.

Palco 1 — Painel Marítimo

Tema: Intermodalidade na Logística Brasileira

Presidente: Andreza Vettore — Advogada

Palestrante 1: Ricardo Ferraço — Vice-Governador e Secretário de Estado de Desenvolvimento do Espírito Santo (Sedes)

Palestrante 2: Bruno Carlesso — Diretor Jurídico do Grupo Imetame

Palestrante 3: João Gabriel Jacob — Advogado

[FALHA DE GRAVAÇÃO]

O diretor jurídico da Imetame, Bruno Carlesso, em diálogo com o vice-governador e secretário estadual de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo, Ricardo Ferraço, afirma que o Espírito Santo está tentando apresentar uma solução logística para o Brasil e para a América do Sul. Segundo Carlesso, a intermodalidade parece ser um tema que suscita a unanimidade, assim como, diante da pergunta se todos querem um país com mais justiça social, o sim será unânime. Ele afirma que, muitas vezes, não temos a exata noção do que é isso e, por mais que a gente concorde com o conceito em si, a gente também não tem muito a noção de como fazer, de como aplicar. E é neste contexto que o projeto Parklog sai bem na frente. Carlesso parabeniza Ricardo Ferraço, atribuindo a este a iniciativa da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, que é encabeçada por ele, pelo projeto que saiu do papel, já está em implantação, e contempla a integração rodoviária, ferroviária, aquaviária e aeroviária para o atendimento a toda a região sudeste e a todo o País, interligando a nossa região com o centro do País. Carlesso pede a Ricardo Ferraço que detalhe um pouco mais o assunto.

O vice-governador Ricardo Ferraço agradeceu a pergunta e iniciou a sua explanação, afirmando que o Espírito Santo tem na sua história, na sua formação, a importância desde sempre da navegação, do comércio exterior e de todas as questões que estão envolvidas na questão marítima, aduaneira e portuária. Estamos no ensaio. Essas questões estão no nosso DNA, na nossa história, na nossa formação econômica. Só que, no tempo, nós percebemos que tem que pesar muitos esforços e investimentos que foram feitos. O Brasil vive um grande desafio.

Entra o vídeo da Secretaria de Desenvolvimento do Espírito Santo – Parklog.

Encerrada a exibição do vídeo, Ricardo Ferraço afirma que o Parklog é o produto e o esforço de uma convergência entre os setores públicos e privados, que reúne as nossas entidades do Governo do Estado. Segundo o palestrante, o Governo do Estado está, na prática, colocando de pé o conceito da intermodalidade, unificando todas as partes, todos os ângulos, para que eles possam atuar de maneira complementar. Ou seja, é um ativo diferenciado, porque é um parque logístico que não é uma ficção.

Esse parque logístico já é uma realidade, a partir de investimentos públicos e investimentos privados. Quais são os investimentos privados? São os três portos. Portocel, que inclusive só nos traz boas notícias, porque, além de ser um porto dedicado para a celulose, começou a operar e diversificar a sua operação com a importação de carros. Imagina, 40% dos destinos da celulose que nós produzimos nessa hinterlândia, que envolve Espírito Santo, Bahia e Minas, são exportadas por Portocel, e o destino é a China. E esses navios vinham da China vazios, e voltavam com celulose. Agora, o esforço é trazer navios carregados com carros elétricos, tudo e tudo, e voltar com celulose.

Isso gera eficiência, gera ganho e competitividade. Então, você tem Portocel colocando no seu radar a expansão, inclusive, desse porto para Portocel 2, ampliando, como nós vimos aqui, a sua capacidade operacional. Mas você tem a Vports também, com o porto *green field* em Barra do Riacho. Esse porto é público, concedido à Vports, que opera os Portos de Vitória e Vila Velha, o Porto de Barra do Riacho e o Porto da Imetame, que está sendo construído para entrar em operação no final de 2026. É um ativo muito importante, as características desses portos, sobretudo da Imetame, que é um porto de água profunda, que vai nos permitir, no Espírito Santo, operar com navios de grande porte, Panamax, Cape Size e assim por diante.

Hoje nós temos uma operação muito restrita no Espírito Santo para qualquer tipo de carga que não seja siderúrgica. Esse é o problema e é o desafio que nós temos no Espírito Santo, porque os Portos de Vitória e de Vila Velha não suportam mais a economia do Espírito Santo por conta das suas limitações na bacia de evolução, no calado e até na terceira ponte, que causa a dificuldade de acesso ao canal e à nossa estrutura portuária.

O ano de 2024 foi decisivo e revelador nessas limitações. Tivemos muitas dificuldades e muitos atrasos no carregamento, sobretudo no setor de mármore e granito e no setor de café. Nós chegamos a estimar, só no setor de rochas ornamentais, quase dois mil contêineres ovados prontos para embarcar, mas, se não embarca, as empresas não faturam, comprometendo fortemente o capital de giro das empresas. De igual forma, nós tivemos muito café retido nos nossos armazéns porque não conseguiram embarcar.

Claro que nós temos uma situação surreal até então, que eu acho que vai ser superada. Nós temos uma situação aqui que é mais ou menos a seguinte: o único terminal que opera com contêiner é o terminal da Log-In. A Log-In é dona do terminal, é dona dos navios que fazem a cabotagem e dos contêineres. Então, nós estamos sem competição no Espírito Santo, essa é a verdade.

O Parklog vem para fazer essa diferença, para fazer a concorrência, até porque um desses portos, que é o porto da Imetame, vai operar com cargas para navios de longo curso, de longa navegação, sobretudo Ásia, que é destino para grande parte daquilo que nós produzimos aqui. Então, (*temos*) esses três portos, agregados aos investimentos públicos. O Governo do Estado investe mais de um bilhão de reais conectando esse parque logístico com a BR-101, mas não apenas com a BR-101.

Nós estamos conectando-o também com uma nova rodovia com o Município de Serra. A primeira parte dessa rodovia, inclusive, vai ser inaugurada agora, entre janeiro e

fevereiro, que liga o polo industrial de Serra até Nova Almeida. Já contratamos a segunda parte das obras para seguir com essa rodovia até o Município de Aracruz, onde nós temos esses três estratégicos ativos para a economia capixaba e, por certo, para a economia brasileira. Lembrando que esses dois anéis, que estão conectando o Parklog até a BR-101, vêm no exato momento em que o Tribunal de Contas da União (TCU) acaba de celebrar, por unanimidade, a possibilidade de recomposição da EcoRodovias, que é a concessionária que tinha devolvido a concessão.

O TCU recompôs esse projeto e nós estamos com a expectativa de que, até o final do ano, nós teremos as obras retomadas, sobretudo nesse trecho, mantidos ali os investimentos nos contornos de Ibirapu, Fundão e Linhares.

Então, nós estamos conectando o parque logístico com a BR-101, que volta a receber investimentos para ser duplicada, e nós conseguimos uma alternativa para toda a capacidade industrial de Serra, porque serra tem porto, mas é um porto dedicado a produtos siderúrgicos em grande escala, não opera com contêiner.

Fazendo aqui uma comparação com o Estado de São Paulo, Serra é uma espécie de Campinas para o nosso Estado, porque é o Município que tem a maior planta industrial com maior contribuição no nosso produto interno público. Estamos conectando Serra com o parque logístico, estamos conectando a BR-101 com o parque logístico e esse parque logístico tem dois aeroportos. Além de ter dois aeroportos, esse parque logístico terá uma zona franca de processamento de exportação, já concedida pelo Governo Federal, por decreto presidencial, a primeira zona franca privada do Brasil.

Nós vamos trabalhar também para que essa região, esse território, possa ter porto seco, porque os nossos armazéns alfandegados são importantíssimos para o Estado, e eles não dão conta mais e não darão conta dessa realidade, porque ficam muito distantes. Da mesma forma que nós vamos precisar de reforço da competente e eficiente equipe da Receita Federal, da alfândega, do Ministério da Agricultura, porque a vigilância sanitária tem um papel importante nas prerrogativas que tem para fiscalizar esse tipo de segmento de produto.

Tudo isso será estudado e terá como governança um decreto que foi publicado pelo governador Renato Casagrande, constituindo um grupo executivo de trabalho que eu tenho o prazer de coordenar. Mas, por certo, será um esforço coletivo que nós entenderemos para que possamos fazer o planejamento desse parque logístico. E o desafio que nós estamos colocando é o desafio agora de conectarmos esse parque logístico com o Brasil Central, com o Triângulo Mineiro e com o Estado de Goiás e os arredores de Brasília, que é muito produtor também de grãos.

Digo conectar porque hoje nós temos uma ferrovia que é a Ferrovia Leste, mas é uma ferrovia com muitos desafios, porque é uma ferrovia muito antiga, é uma ferrovia praticamente do século XIX. Ela tem um traçado muito sinuoso, com rampas muito radicais, isso tira a eficiência da ferrovia. Ela contorna a Grande Belo Horizonte, muito adensada pela ocupação urbana, então a velocidade é reduzida, os custos são elevados, porque tem muita rampa, emite muito CO2, porque tem que operar com composições

ferroviárias, com muitas locomotivas, e, por mais que se faça investimento nesse Corredor Leste, a gente acha que a solução é fazer uma alternativa para contornar a Serra do Tigre.

Por que eu estou dizendo isso? Porque, neste exato momento, a Agência Nacional de Transportes Terrestres está colocando na rua as audiências públicas para que a gente possa discutir a antecipação da concessão ferroviária feita à revelia. Nós estamos discutindo isso porque nós precisamos desses investimentos, contornando a Serra do Tigre, para que nós possamos, inclusive, ocupar toda a capacidade que nós temos na Ferrovia Vitória-Minas. Essa ferrovia, esse Corredor Leste, conecta a Vitória-Minas, em Sete Lagoas, Capitão Eduardo, com o Brasil Central, mas conecta pela Serra do Tigre. E nós precisamos dessa conexão contornando a Serra do Tigre, porque esse contorno vai ganhar muita eficiência.

A Ferrovia Vitória-Minas é, desde sempre, um vetor de desenvolvimento para o Brasil e para o Espírito Santo. É uma ferrovia que já chegou a transportar 150 milhões de toneladas/ano de minério. Mas sabemos todos que a produção de minério está seguindo para o norte, porque a Vale, que é a grande produtora de minério no nosso País, está ampliando a sua produção, cada vez mais os seus investimentos, em Carajás, no Maranhão, em Itaquí, e hoje ela opera com 60, 80, 90 milhões no teto, o minério. Então, nós temos uma capacidade ociosa instalada na Vitória-Minas e nós precisamos conectar a Vitória-Minas com o Brasil Central, onde nós temos grande produção de grãos.

Estamos muito atentos com esse conceito da intermodalidade, que é o que nós estamos discutindo aqui, mas eu acho que nós precisamos ir para além das palavras e para além da teoria. Nós precisamos mostrar isso na prática. E é isso que nós estamos fazendo nessa grande construção coletiva, que envolve o setor privado, que envolve o movimento empreendedor privado, que envolve o nosso Governo, que envolve o Ministério dos Transportes, a ANTT, para que esse Parklog, com essas conexões e com esses investimentos, possa ser uma solução, não apenas para o Espírito Santo, mas possa ser uma solução para o nosso País.

O vice-governador encerrou a sua participação pedindo desculpas, informando que tinha um voo marcado e observando que procurou, em suas palavras, nesse espaço que vocês me deram com muita condescendência, falar um pouquinho sobre esse projeto que nós estamos abraçando e que representa, por certo, um novo ciclo de desenvolvimento econômico e social, com impacto forte e estratégico em nossa economia, mas com impacto nacional.

A presidente do painel, Andreza Vettore, agradeceu ao vice-governador por sua participação, em nome da Comissão de Direito Marítimo Portuária da OAB/ES. Ela observou que o projeto é, de fato, integrador, e vem do anseio da comunidade marítima e portuária do País, não só capixaba, como o vice-governador frisou, como uma solução logística na importação e na exportação. Na sequência, Andreza Vettore passou a palavra a Bruno Carlesso, diretor jurídico do Grupo Imetame. Ele começou a sua fala contextualizando que, dentro da lógica de intermodalidade, naturalmente, a intermodalidade

sempre ganha um *input*, um *start*, a partir do porto, inicia pela janela ou porta, chamem como quiserem, de entrada e de saída de um país, e dali para trás, para a interiorização, é que começam a se diversificar e ramificar as intermodalidades.

Nas palavras de Bruno Carlesso, a ideia que a gente tem, enquanto projeto, é fazer a entrega de uma infraestrutura relativamente diferente do que a gente tem no Brasil. Como foi mencionado no vídeo, é uma infraestrutura que vai possibilitar, no que se refere, por exemplo, a contêiner, que navios 366 entrem sem nenhum tipo de restrição em um porto brasileiro. A gente sabe que esses navios acessam outros portos, como Santos, por exemplo, mas com alguma restrição. E a ideia que a gente tem é trazer uma infraestrutura que possibilite a esses navios entrarem sem nenhum tipo de restrição. E pensando também nessas questões de intermodalidade, ela tem alguns pontos e alguns pilares, mas um deles é a agilidade. O nosso canal, por exemplo, na Imetame, é um canal de 2,8 km. É um canal muito curto e que vai possibilitar a entrada desses navios de modo muito rápido.

Ainda segundo Carlesso, dessa entrada – e aí tem PortoCel, que está diversificando suas operações, e Vports, que daqui a pouco também está alocando o ativo que eles têm para algum tipo de atividade marítima – começou a surgir a necessidade do que fazer dali para trás. Como é que você pensa isso dali para trás? E, aí, imediatamente vem a rodovia. Em PortoCel tem um ramal da estrada de ferro Vitória-Minas, e esse ramal pode ser estendido para o nosso terminal. A gente tem um pedido de autorização na ANTT para a construção de um pequeno ramal de cerca de 7 km. É pequeno, mas é extremamente significativo.

Quando você olha para isso, trazendo neste contexto a zona de processamento de exportação que está ali alocada, que agora está em processo de licenciamento ambiental, a gente realmente ganha uma oportunidade. Eu acho que esse é o ponto aqui. A gente ganha uma oportunidade para desenvolver o Estado do Espírito Santo de forma muito rápida. E quantas oportunidades já passaram pelo Brasil, em quantos lugares, e muitas vezes essas oportunidades não são aproveitadas. No meu sentido, o Parklog é muito isso.

O Parklog é a identificação muito clara dessa oportunidade. E, a partir dessa identificação, a tomada de ação, sobretudo a tomada de ação, em prol de buscar que esse parque logístico se desenvolva da melhor forma do ponto de vista intermodal. A gente está muito feliz de estar participando. Nós somos apoiadores do Parklog ES. Não poderíamos deixar de sê-lo, obviamente, porque ele beneficia a infraestrutura colocada também. Ele não beneficia só o Estado, mas a infraestrutura que vai sendo colocada da interiorização a partir da via marítima.

Dando continuidade ao tema abordado pelo vice-governador Ricardo Ferraço, a presidente do painel, Andreza Vettore fez ao advogado especialista em direito marítimo, portuário e aduaneiro, João Gabriel Jacob, a seguinte pergunta:

Quais políticas públicas e investimentos o Brasil deve, em sua opinião, priorizar de forma a otimizar a intermodalidade e reduzir os custos logísticos do nosso País?

João Gabriel Jacob agradeceu o convite para participar do evento, e iniciou dizendo que, antes de responder à pergunta, faria uma retrospectiva, uma vez que, sendo o congresso, em suas palavras, muito democrático, havia ali estudantes e todos precisariam entender alguns conceitos importantes da intermodalidade. Eu fiz uma pequena apresentação, são cinco, seis *slides* com informações, porque eu acho que é sempre muito importante a gente trazer as informações. As conclusões são daqueles que estão nos ouvindo, de cada um de vocês. O pensamento diferente é o que engrandece. E o painel é para isso, para permitir a antítese. Nessa breve apresentação, eu vou trazer um pouco do conceito da intermodalidade, porque eu acho que é importante a gente dar esses dois passos atrás antes de falar.

A intermodalidade é a utilização de diferentes modais. A gente vai falar de modais rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário e dutoviário em uma mesma operação para eficiência logística. Esse conceito é muito importante, porque muita gente confunde a intermodalidade com a multimodalidade, com o operador multimodal, para o qual existe um regulamento próprio, que é o transportador que faz o transporte *door-to-door*, do *picking* até o final, até a entrega, com vários modais, utilizando vários modais. O que a gente está falando aqui é diferente.

A intermodalidade é utilizar vários modais para chegar em um local. Então, a gente vai ter operadores diferentes, responsabilidades diferentes. Isso é interessante, quando a gente coloca a visão do Parklog, porque você tem o porto, você tem a ferrovia, você tem os atores atrelados à ferrovia. E isso é um ponto de partida para a gente discutir a intermodalidade. E o outro ponto é o desafio, que tanto o vídeo apresentado quanto o vice-governador Ricardo Ferraço mostraram muito bem.

Então, passando desse ponto, a gente vai entender um pouco da realidade do Brasil em números. O Brasil, como todo mundo sabe, muito investiu no modal rodoviário por muitos anos e é isso que a gente tem. O modal é limitado em termos de quilometragem ideal. E hoje o Brasil, um País de dimensão continental, utiliza 61% do modal rodoviário, que é um contrassenso do ponto de vista de eficiência logística.

A gente tem um modal ferroviário que tem evoluído muito. Aliás, é um dos modais que tem mais evoluído do ponto de vista de utilização. Ele sempre foi muito restrito às cargas próprias. Então, a gente tem que a realidade das concessões das ferrovias brasileiras foram para cargas próprias, da Vale, principalmente. E é a mudança desse paradigma para a utilização de carga de terceiros.

E o modal hidroviário, que é um modal superimportante do ponto de vista de capacidade de entrega, que a gente também pouco utiliza. E aí fica a provocação para o pessoal que vai falar de cabotagem aqui, porque o Brasil tem uma costa enorme e pouco utiliza cabotagem, ainda.

O modal aéreo, que é um modal muito específico para alto valor agregado, rápido.

E o duto viário, que é muito específico também. Você vai ter alguns tipos, principalmente para minério, gás. No Espírito Santo tem um bom exemplo, que é a Samarco, que utiliza os dutos para escoamento de carga.

Mas você vê que o Brasil, até hoje, concentrou o seu modal de transporte no modal rodoviário. E esse retrato é importante para a gente evoluir para um ponto que eu queria trazer, respondendo à sua pergunta em números: o que a intermodalidade é capaz de fazer.

São os números potenciais da intermodalidade, voltando aqui ao que o Bruno falou sobre perder oportunidades, que a gente perde todo dia.

A intermodalidade pode representar 30% do aumento da eficiência neste cenário atual que a gente tem no Brasil. Esse número são 200 bilhões por ano.

Imagina só, a gente está falando de um projeto que o vice-governador falou aqui, um projeto de 5.5 bi. A gente está falando de um projeto que, do ponto de vista de intermodalidade, se paga muito rápido. Vinte por cento de redução dos custos logísticos, isso também é aquele número final que ele falou – nove reais por tonelada, economizados no escoamento de grãos.

Outro número que também a gente não pode deixar de ver é o da redução das emissões de gás carbônico. São 60% de redução de gás carbônico. Então, no mundo cada vez interligado à plataforma ESG, com certeza a redução de gás carbônico é um ponto importantíssimo nas informações para a adoção da intermodalidade.

Quando a gente compara o modal rodoviário, que é o principal do Brasil, com o modal ferroviário, a gente tem dados interessantíssimos. Na distância de um quilômetro, um caminhão consome 13 vezes mais energia do que um trem. Quando a gente faz aquela nova linha férrea, ela é equivalente a 14 autopistas.

A gente vê aqui, principalmente na região de Aracruz, o escoamento de celulose, por exemplo, que já é feito via modal ferroviário. Quantos caminhões saem de rodovias e quantos acidentes são evitados, quanto de eficiência logística é gerada.

Esses números são interessantes para se levar como curiosidade do ponto de vista de comparação entre os modais rodoviário e ferroviário. E aqui o contrassenso maior, que é o mapa rodoviário *versus* o mapa ferroviário do Brasil. Se vocês observarem, ali é o mapa ferroviário do Brasil. Em azul, estão as linhas férreas; são poucas, escassas. E do outro lado o mapa rodoviário. O Brasil é quase um emaranhado de rodovias.

A gente tem um Brasil central que é mal atendido pelos dois. Nem mesmo o rodoviário a gente tem. Mas você vê que tem uma comparação.

Se a gente falasse em eficiência modal, aquele retrato que eu trouxe no começo, o Brasil escolheu usar o modal mais rápido e menos eficiente, do ponto de vista de transporte. E aí, evoluindo nessa apresentação, uma informação. Eu trouxe aqui o QR Code para quem quiser acessar.

Esses estudos, vocês conseguem ver completos. Esse aqui especificamente é um estudo do IBGE, que tem a evolução tanto do mapa ferroviário quanto do mapa rodoviário. Quem quiser acessar é só colocar a câmera e acessar o QR Code lá em cima. E consegue verificar os estudos na íntegra também.

E aqui a gente passa para o cenário de ferrovia do Brasil atual. Essa informação aqui é da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. E aí você vê o Espírito Santo atendido por uma linha, e linhas que podem chegar a interligar o Espírito Santo, se a gente tivesse um cenário ótimo, até o norte do País, até o Brasil Central, Mato Grosso, os grandes produtores de grão do Brasil. E por que eu falo isso? Porque, exatamente, a gente traz aqui agora o mapa de grãos do País. E isso reforça a importância do projeto do Parklog, não só para o Espírito Santo, mas para o Brasil.

Eu fiz questão de colocar três raios de ação aqui, de zonas de influência. Se você pegar o Porto de Vitória, ele tem uma zona de influência ótima para o Brasil Central – grande parte do escoamento dos grãos brasileiros, que a gente sabe que é a grande pujança econômica do ponto de vista de carga no Brasil.

No Brasil, muito se fala sobre o Arco Norte, que são os portos do norte do País, que agora tem rodovia, tem um investimento muito alto em Marituba, Santarém, sistema Belém-Guajará.

E a gente fala muito também do Arco Sul, que é esse abaixo do Meridiano 16. A gente tem aqui Paranaguá, São Francisco do Sul, são regiões historicamente voltadas para os grãos, diferentemente do Espírito Santo.

Mas eu acho que a gente tem que criar o “corredor sudeste”, para escoar essa carga de grãos que hoje está no Brasil Central. Essa carga que fica no meio do caminho para os dois lados, para quem está mais próximo. E, para isso, tanto o projeto da Serra do Tigre, que foi falado, quanto o Parklog, são excelentes alternativas. São projetos essenciais para que a gente consiga chegar a esse ponto ótimo da logística.

A gente agora está aguardando a reforma tributária ser aplicada. Isso muda de forma totalmente significativa a lógica de tributação no Brasil, que hoje é via circulação e passa a ser a lógica do consumo. O Espírito Santo tem ainda a economia muito baseada em benefícios fiscais, principalmente para a importação de cargas, e essas cargas naturalmente vão ser escoadas para outros portos mais próximos do maior mercado consumidor, notadamente o Porto de Santos. E aí a gente tem um problema e uma solução.

O problema é em relação à diminuição do volume de cargas de importação, mas a gente vai ter uma questão muito grande, porque Santos também não consegue escoar toda a carga, nem receber toda a carga que hoje vai para lá, se for nesse cenário.

Bruno Carlesso interveio, mencionando que o gráfico traz a situação atual do mapa de produção, mas a projeção de crescimento da produção de grãos ultrapassa as fronteiras da nossa imaginação, principalmente para aquela região do Brasil Central. Não é que esse “corredor centro-leste”, com esse contorno da Serra do Tigre, vai retirar a carga de outro lugar. É o contrário, ele precisa estar presente, porque tem que haver uma alternativa. Caso contrário, vai haver um “engargalamento” nas outras regiões, sobretudo aquilo que desce pela própria FCA (*free carrier*) para Santos.

Dando sequência à sua apresentação, João Gabriel Jacob apresentou um mapa de um estudo feito pelo Ministério dos Transportes em 2013, portanto, há 11 anos, do

que seria o ideal do ponto de vista logístico para os portos brasileiros, que passam a ser um centro de integração logística, ou seja, a entrada e a saída de modais. A gente precisa ter uma lógica de estrutura portuária no Brasil, em que o porto é escoamento, descarga, carga, escoamento rápido e ágil. A gente tem as lógicas de armazenagem e distribuição de cargas na zona secundária. Isso é ótimo do ponto de vista logístico. E aí entram os *Centro Logístico e Industrial Aduaneiro* (CLIAs), os portos secos, as zonas de processamento e exportação, locais que não estão junto ao porto, que é uma área nobre, uma área cara, uma área voltada para a velocidade, onde os importadores e exportadores, inclusive as autoridades aduaneiras nacionais, podem adotar os procedimentos necessários para esses processamentos de despacho.

Nas palavras de João Gabriel Jacob, essa é a lógica que a gente precisa mudar. O porto hoje briga muito pela armazenagem também. Isso vira um problema. Quando o porto está mais preocupado em armazenar do que liberar a carga rapidamente, isso também é um problema logístico. A gente precisa entender o porto nessa lógica de mudança de modais. E eu acho que talvez poucos portos no Brasil têm a condição que a Imetame tem, que a região de Aracruz tem, que Portocel tem, de proximidade de canais, ramais de mudança de modal para escoamento.

Bruno Carlesso concordou com João Gabriel Jacob, afirmando que talvez a gente tenha que ampliar um pouco esse conceito, porque a intermodalidade acaba não ficando somente em modal de transporte, mas também no que fazer. Isso que você menciona – os CLIAs, os portos secos, uma zona de processamento de exportação –, apesar de serem outros ativos, acabam integrando essa cadeia de intermodalidade e interferindo diretamente nesse fluxo.

João Gabriel concordou, afirmando que, quando a gente consegue entender que cada um tem o seu papel e que em conjunto vai entregar a maior eficiência para a carga, a gente tem um resultado ótimo. Enquanto tiver uma briga pela carga, a carga que às vezes não é a ideal, o serviço que não é o seu serviço, a gente vai ter um problema em relação ao uso ótimo, o mais eficiente que a gente poderia ter. E é isso que a intermodalidade propõe, a questão mesmo de entender quais são os modais, quais são os atores principais para cada fase da remoção da carga, necessários tanto para importação quanto para exportação. Esse estudo também está disponível. É um estudo substancial que foi feito pela *Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos* (COPPETEC), da UFRJ, junto com o Ministério dos Transportes. Eles inclusive encontraram locais ótimos no Brasil para esse tipo de serviço, para esse tipo de implantação. Eu acho que quando eu vi o desenho desse aqui, é o desenho do terminal ideal deles, eu lembrei muito de outro terminal que a gente está ajudando a começar. Com isso eu queria trazer para vocês outras duas notícias. Eu acho que é algo que o Ferraço já até falou, que é sobre a Serra do Tigre, sobre a necessidade, sobre o que tem sido falado sobre essa mudança na Serra do Tigre.

Encerrando a sua resposta, João Gabriel Jacob disse que teve que ser longo na resposta para abordar esses pontos todos, na expectativa de que tenha sido claro para o público.

Para a presidente do painel Andreza Vettore, em suas palavras, a gente parte, assim, do sonho, hoje, por um projeto que a gente espera realmente que se torne realidade, na torcida para que não só esse, mas também para que outros projetos de intermodalidade se tornem realidade e coloquem não só o Espírito Santo, mas o Brasil como um todo, em um lugar de destaque na economia mundial, que eu acho que é o que o nosso País tanto anseia.

Encerrando o painel, a presidente Andreza Vettore agradeceu a presença de todos.

Palco 2 — Painel Portuário

Tema: Reforma da Lei dos Portos

Presidente: Celso Peel — Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo

Moderador: Sérgio Paulo Perrucci de Aquino — Presidente da Fenop

Palestrante 1: James Winter — Advogado

Palestrante 1: Juliana Domingues — Advogada e Professora

Palestrante 2: Luiz Fernando Barbosa — Advogado e Professor

[FALHA DE GRAVAÇÃO]

O doutor James Winter afirmou que todo o setor contribuiu com ideias muito interessantes e sempre visando à melhoria da desburocratização, da segurança jurídica, de trazer novos investimentos. Em suas palavras, a subcomissão 1, em si, ficou responsável por determinados temas, é um rol que existe, e está público no *site* da Câmara para quem tiver interesse em conhecer um pouco melhor. Eu quero também agradecer aqui aos nossos pares, ao doutor Marcelo Sammarco, ao doutor Nelson Cavalcante, que aqui está também, faz parte da nossa subcomissão, ao doutor Djaci Falcão, ao ministro Benjamim Zymler, que também participou efetivamente de todos os trabalhos. Fizemos, desde a constituição da subcomissão 1, no início do ano, reuniões semanais, todas as segundas-feiras. Raras foram as segundas-feiras que a gente não se encontrou, por videoconferência, além de todo o trabalho desenvolvido no âmbito, em Brasília, junto a outras comissões temáticas, também do próprio Congresso, como a comissão de transportes e outras. Como o doutor Celso acabou de dizer aqui, os trabalhos, os relatórios parciais já foram entregues e agora isso está sendo consolidado, vai haver uma abertura de prazo para ajustes, para emendas, para destaques, e no dia 23 do outubro, na Câmara dos Deputados, a comissão vai se reunir para fazer essa deliberação final.

Prosegue o doutor James Winter: Dentro do escopo da nossa comissão, da subcomissão 1, nós enfrentamos diversos temas, no sentido de facilitação da própria compreensão de alguns tipos de operações, alterações de conceitos legais. Eu posso dar um exemplo aqui. É a nossa intenção acabar, por exemplo, com o uso semântico, terminal de uso privado, TUP. Nós sugerimos que os TUPs se transformem em portos privados, ou seja, nós vamos ter os portos públicos, dentro da poligonal do porto organizado; e porto privado, fora da poligonal do porto organizado. Dentro do porto organizado, por óbvio, sim, vão ter os seus diversos tipos de terminais, com seus diversos perfis de carga, porque, às vezes, o investidor estrangeiro não entende como funciona o sistema portuário brasileiro. A gente tenta facilitar, desde o início desses conceitos básicos aí, na própria redação do texto, para tentar facilitar.

Diversos pontos comuns de reclamação, de melhorias do setor, foram, por exemplo, na questão da autonomia da autoridade portuária. E, dentro das discussões, isso foi super bem analisado. Inclusive, nós temos diversos estudos que apresentaram essa mesma problemática, a questão da descentralização, que é muito importante. O TCU tem um relatório, um estudo, inclusive, que é coordenado pelo conselheiro Daniel Dantas, que apontou diversos gargalos, diversas situações que poderiam ser melhoradas no nosso ambiente nacional brasileiro, comparado, inclusive, com as melhores práticas internacionais. Temos diversos relatórios, da Antaq, de outros estudos mais aprofundados, de outras associações, que também entram na questão da assimetria regulatória entre TUPs, agora portos privados e portos públicos. Todas essas ideias, esses argumentos foram levados em consideração para tentar melhorar, realmente buscar dar à autoridade portuária mais poder, melhores competências, por óbvio, dentro de critérios técnicos, de critérios legais.

No decorrer desses trabalhos, nós enfrentamos muitas comparações, muitas buscas junto a outras legislações, como, por exemplo, a Lei de Liberdade Econômica, a Lei das Estatais. A gente tem que ter uma responsabilidade muito grande de saber diferenciar o tratamento dado ao bem público e ao bem privado. Em resumo, boa parte do que aconteceu foi nesse sentido. Esperamos que esse trabalho seja entregue o mais brevemente possível e que seja aprovado no final. Encerrando a sua fala, o doutor James Winter agradeceu a todos e parabenizou os realizadores do evento.

O presidente do painel, desembargador Celso Peel, destacou a importância da fala do doutor James sobre, em suas palavras, o quão democrática foi a comissão, e prossegui. A comissão recebeu, além de todas as audiências públicas abertas, outras audiências fechadas com sindicatos de trabalhadores, com sindicatos até de trabalhadores não avulsos, até o Sintraport, de Santos, e de outros Estados, a contou ainda com a contribuição no *site*, que está aberta também a todos, o material, de trabalhadores individuais. Teve estivador que entrou explicando como que é o trabalho, como é a realidade prática. Ou seja, foi um trabalho extremamente estimulante.

O desembargador Celso Peel lembrou que queria deixar um abraço especial para os colegas de comissão que estão presentes ao Congresso, o doutor Nelson Cavalcante, o doutor Eduardo Nery, o doutor Marcelo. Anuindo com o doutor James Winter, o desembargador afirmou que nunca teve conhecimento de um projeto que tivesse tanta participação da sociedade civil, que tivesse tanto acesso à informação, tanta troca de informação, para que possa ser apresentado pela Comissão o melhor projeto. Em suas palavras, partindo da simplificação, desburocratização, dando prestígio para a agência reguladora, para a Antaq, e não é só porque o Eduardo Nery faz parte da comissão, porque é um fato, a agência tem que ter um protagonismo, e ela terá esse protagonismo. Então, vocês vão verificar que não só a nomenclatura, que o doutor James já adiantou a uma proposta, teremos ainda muita modificação quanto a poder concedente, etc., que eu não posso ainda adiantar para vocês, mas o projeto tocou em todos esses pontos.

O desembargador Celso Peel, então, passou a palavra à doutora Juliana, que fez parte da subcomissão 2, que foi presidida pelo doutor Eduardo Nery, destacando que

ela teria restrições ao falar, porque os integrantes da Comissão e das subcomissões não podem adiantar detalhes dos temas tratados nas discussões.

A advogada e professora Juliana Domingues começou agradecendo o convite, falando de sua alegria de retornar a Vitória. Ela elogiou o trabalho do desembargador Celso Peel, em suas palavras, nosso grande líder da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos), junto com o ministro Douglas, que tem feito um trabalho que eu posso testemunhar, um trabalho bastante dedicado e ao mesmo tempo consciente, aberto, democrático, abrindo espaços para ouvir todos e todas, de todos os lados. Então, eu acho que esse movimento da comissão, eu já tive a oportunidade de participar de outras comissões, de juristas, e posso confirmar o que foi dito aqui pelo meu colega, agora amigo, de tanto trabalho, a gente acaba ficando amigo, isso é muito bom. Ainda bem que esses eventos também promovem esses encontros, mas o doutor James também é uma testemunha do quanto nós estamos vendo e aqui acompanhando esse movimento de abertura para ouvir todos os lados, que isso é muito importante.

A doutora Juliana prosseguiu, enfatizando que o novo marco regulatório precisa refletir todas as questões que estão hoje, de alguma forma, afetando o setor. Em suas palavras, o Dr. Eduardo, que é o relator da nossa subcomissão, também abriu muito espaço para que todos manifestassem as suas questões, os pontos que foram aqui identificados como assimetrias regulatórias, pontos que são referentes aos problemas que nós temos hoje, decorrentes de um ambiente que ainda não reflete todos os aspectos que já foram tratados pela Lei de Liberdade Econômica, das questões que eu acho que são atinentes a todas as relações que nós temos, e eu não estou falando só das relações de emprego, que depois acho que alguns aqui vão poder comentar, mas decorrentes das relações que nós temos entre todos os atores, os *players* que estão envolvidos no setor portuário e marítimo.

Então, são muitos aspectos e, de algum modo, eu creio que nós tivemos uma preocupação muito grande, ao ouvir também todas as manifestações – foram todas as audiências mencionadas aqui pelo Dr. James – nós conseguimos endereçar alguns aspectos que eram muito importantes para que esse novo marco refletisse, esperamos que venha refletir, uma nova realidade. Nós estamos em 2024, eu sei que existem sempre, quando nós vamos falar de uma nova lei, de um novo marco regulatório, preocupações decorrentes daquilo que é o novo, alguns, às vezes, preferem defender o velho porque conhecem o velho, mas nós temos que pensar que nós já temos muitos diagnósticos que apontam, eu digo diagnósticos internacionais, como o da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, que apontam que nós temos melhorias que podem ser realizadas para que o setor reflita toda essa potência que o nosso País tem. Então, nós temos ainda um caminho muito grande para tornar o nosso mercado mais atrativo. Existe um custo, que é o custo Brasil, que precisa ser enfrentado. E diante de todo este contexto, tudo que foi trabalhado dentro da própria comissão foi pensando nessas facilidades de desburocratização, que podem melhorar a eficiência do setor, abrir espaços para a consensualidade.

Nós temos um problema que é muito grande e reflete também o setor marítimo portuário, que é o da judicialização. A judicialização é um problema no nosso País;

um problema porque nós não temos um Judiciário que é especializado; um problema porque, infelizmente, a justiça hoje não consegue enfrentar a demanda dos litígios. É um problema porque o CNJ, o Conselho Nacional de Justiça, tem dados que apontam que a cada ano nós temos um volume ainda maior de ações que ficam paradas no Poder Judiciário, diante de todos esses aspectos que são decorrentes da nossa estrutura jurídica. Não é um problema que o setor leva para o Judiciário. Então, nós não vamos resolver o problema do Judiciário também de uma forma rápida. Pensando no próprio setor, nos problemas que nós temos que enfrentar, também criar mecanismos que vão favorecer os métodos adequados de solução de litígios.

Esse é um ponto que eu acho que é muito importante e que foi muito refletido. Como nós podemos criar caminhos para uma consensualidade? Onde nós podemos criar caminhos que vão endereçar as questões que surgem? É natural que litígios apareçam, mas não podemos torná-los litígios para resolução do Poder Judiciário, porque senão nós vamos ter casos, e temos casos e casos. O desembargador Peel falou que eu fui procuradora-geral do *Conselho Administrativo de Defesa Econômica* (Cade) e já fui secretária nacional do consumidor também. Posso falar para vocês o quanto é complicado, mesmo no âmbito do Conselho Nacional de Justiça, criar essa cultura, porque eu venho também da cultura do litígio, como muitos que estão aqui, que são da área jurídica. Eu fui formada para litigar, não para sentar e tentar achar um consenso ou uma solução alternativa para um litígio. Então, essa é uma rota nova para muitos e, obviamente, nós temos hoje até a Advocacia-Geral da União trabalhando com esses temas da consensualidade.

Não é uma questão particular que está sendo, eventualmente, aqui discutida e tratada nesse novo marco legal. O novo marco legal tem que refletir essa nova realidade e refletir essas mudanças que são decorrentes de uma nova situação jurídica, de um novo país vivendo um novo momento, que é um momento também de inovação tecnológica, que é um novo momento em que nós temos novos mecanismos que podem facilitar e promover a eficiência do setor. E é por isso que é tão importante pensar, por isso nós ficamos aqui por muito tempo discutindo, e vou dizer que foram discussões bastante longas que atravessaram noites, por isso foi muito interessante poder ouvir todos e, também, todas as demandas que foram apresentadas, e esse cuidado da comissão vai ficar muito bem refletido no relatório, por isso ele foi extenso, por isso é um trabalho difícil, sentar-se para debater esses temas. Exige de todos nós também uma compreensão da realidade do outro. Cada um vive uma realidade, obviamente. Quando você vai pegar os atores, todos que compõem o sistema, nós temos realidades que são diferentes. Então, ter esse movimento de ouvir as outras realidades, eu acho que foi o fundamental para que a gente conseguisse ter um resultado mais proveitoso e conseguisse refletir nas ideias e nas propostas aquilo que nós queremos, porque nós temos um objetivo comum, o objetivo comum de promover melhorias, o objetivo comum de realmente deixar o nosso País em uma posição que ele merece. Vocês vão pegar esses dados da OCDE, é realmente inacreditável como o Brasil está atrás de países que não têm metade da força econômica que nós temos, que não geram o que nós geramos.

Então nós precisamos fazer esse trabalho de olhar para dentro e observar aquilo que nós podemos melhorar. Se de fato a situação estivesse confortável, creio que nós es-

taríamos muito melhores e bem-posicionados, o que não acontece, na realidade. E diante também de um contexto que é um contexto muito particular do nosso País, essas questões todas que são levantadas e, por conta disso, a análise econômica do direito vai dizer que você tem muita judicialização no País. Nós temos essa judicialização porque os incentivos são para a judicialização, então a gente tem que criar o “contra incentivo”, para que a judicialização seja a última porta a ser buscada dentro de um conflito jurídico que possa ser resolvido de uma forma mais célere, de uma forma mais dinâmica, trazendo o resultado que se busca. O ambiente de insegurança jurídica é um ambiente de desincentivo, não só para a inovação, mas também para o investimento, nós perdemos de todos os lados.

Essas preocupações estão todas refletidas nas propostas. Acho que agora nós vamos ter uma segunda fase, que é uma fase muito interessante, que é todo mundo conhecer o trabalho das demais subcomissões. Então, deixando aqui bem claro como foi dito pelo nosso desembargador que também tem feito esse trabalho de agora concatenar todas as propostas, de fato nós não conhecemos o relatório um do outro. O James não viu o relatório da minha subcomissão; eu não vi o relatório da dele. Nós trabalhamos realmente com muito cuidado, sabendo da sensibilidade desse tema e agora eu acho que é um novo momento, em que nós vamos ter essa oportunidade também de conhecer os trabalhos que vão ser apresentados e com isso promover esse espaço que é tão favorável para que a gente consiga posicionar melhor o nosso País e, também, promover as melhorias que esse setor merece.

Então, até para colaborar, dizer para vocês que obviamente todos nós aqui trazemos nossas experiências, e as experiências pessoais nos ajudam também a tentar concatenar todas as propostas, as ideias que vão surgindo, queria deixar uma indicação para vocês, que é o meu lado professoral – eu falo que a Juliana pode ocupar posições diferentes, mas eu continuo sendo professora por essência –, que é uma indicação biográfica de economia comportamental, que tem a ver com tudo que nós estamos falando desses movimentos, que nós estamos tentando aqui, de alguma forma, corrigir rotas, que são rotas que nos levam a caminhos que são pouco eficientes, como eu falo aqui, que é o caminho de eventualmente se litigar por um tema mais de 20 anos e não ter uma solução. Isso não é bom para ninguém, não é bom para o setor, não é bom para as partes, não é bom para o País. A gente tem que começar a pensar o que podemos fazer para tornar esses caminhos mais curtos, encurtar a discussão jurídica e, ao mesmo tempo, promover esses espaços, que são espaços de liberdade, espaços de eficiência e espaços de desburocratização. Então, o dia que vocês não tiverem nada para fazer, estiverem no voo, façam essas leituras, porque isso realmente a gente não aprende na faculdade de direito. Eu estou aqui na casa dos advogados, a gente está aqui em um evento promovido pela OAB, e a economia comportamental é algo que eu tenho trazido muito nos meus grupos de pesquisa dentro da Universidade de São Paulo, porque de fato nós precisamos repensar os modelos que nós conhecemos de forma a promover esses espaços que vão garantir o desenvolvimento econômico que nós estamos buscando, inclusive dentro da própria comissão.

Encerrando a sua fala, a doutora Juliana Domingues elogiou a organização do evento. Em suas palavras, mais uma vez, para mim foi uma honra, uma alegria, participar

não só desse evento, de mais um evento, mas principalmente de ter participado desses debates da comissão. Eu aprendi muito ouvindo quem pensa diferente, e eu acho que esse é o exercício que eu gostaria de deixar para vocês que vão conhecer o trabalho da comissão. Tentem dar essa abertura para quem pensa diferente, porque nós estamos todos buscando um ambiente melhor para o nosso País, todos nós queremos ver o nosso País brilhando e o setor crescendo, o que vai gerar para todos nós externalidades positivas e o desenvolvimento econômico que todos nós buscamos.

O presidente do painel, desembargador Celso Peel, agradeceu a participação da professora, dizendo também que em cada reunião da comissão ela dava uma aula e trazia muitos argumentos que, normalmente, quem trabalha muito na prática não tinha conhecimento. O desembargador continuou, ressaltando que todos podem esperar um projeto disruptivo, inclusive uma contribuição envolvendo o Cade, um ambiente concorrencial muito grande na lei que a doutora Juliana trouxe. Ele pediu desculpa por não ter mencionado, anteriormente, o nome de um membro dos mais importantes da Comissão dos Portos, Ceportos, em suas palavras, em razão de ser jovem há mais tempo, que é o doutor Godofredo, que contribuiu muito com a sua experiência. A comissão tinha pessoas jovens e tinha pessoas com mais experiência e essa mescla ajuda muito, porque não adianta fazer um trabalho utópico, tem que fazer um trabalho real que tenha uma aplicabilidade prática. E isso o doutor Godofredo, com a sua experiência, sempre trazia o seu conhecimento para que nas reuniões, às vezes, a comissão pudesse aterrissar e a gente pudesse apresentar o trabalho. O desembargador Peel ressaltou, ainda, que a professora Juliana falou do consensualismo, informando que, em suas palavras, nós teremos uma parte só dos princípios que regem a lei, que está logo no início da nossa proposta, e tem dois princípios muito importantes, que é o consensualismo e a negociação coletiva, que são prestigiados o tempo todo.

Continuando a sua fala, o presidente do painel, desembargador Celso Peel, argumentou que, em suas palavras, o Brasil saiu, em 1988, de menos de 500 mil ações distribuídas, para, em dez anos, 8 milhões de ações por ano. Atualmente, segundo dados do CNJ, na “Justiça em Números”, que hoje está aberta, nós temos mais de 30 milhões de demandas novas por ano. Ou seja, não adianta esperar o Judiciário, porque o Judiciário está adoecendo, está julgando muitos processos, é o mais produtivo do mundo. Mas é o que eu sempre falo, uma sessão que julga mil processos, 800 processos, é só fazer uma abstração, achar que todo o processo está sendo julgado como deveria estar sendo julgado, e isso eu faço a mea-culpa de dentro do Judiciário. E quando envolve uma matéria tão especializada, como portuária, marítima, ainda mais grave é essa situação, porque há falta de conhecimento, o magistrado é um grande generalista. E quem são os especialistas? Exatamente os senhores que estão aqui presentes. Então, a ideia da comissão foi realmente tentar tirar do Judiciário, entregar para os atores, previsão de meios alternativos, colocar nas cláusulas essenciais dos contratos a arbitragem, colocar a possibilidade de solução de um conflito que venha dos próprios atores envolvidos.

Encerrando a sua fala, o desembargador Peel informou que teria que sair antes do final do painel, por causa de uma sessão do tribunal às 13 horas, e pediu licença

ao doutor Sérgio Aquino, que seria o próximo palestrante, para antecipar a palestra do professor Luiz Fernando Barbosa Santos, que ele, desembargador Peel, ainda não havia tido a oportunidade de ouvir presencialmente. Sendo assim, com a anuência do doutor Sérgio Aquino, o presidente da mesa passou a palavra ao professor Luiz, informando que, quando deixasse o recinto, a presidência da mesa seria transferida para a doutora Juliana Domingues.

O professor Luiz Fernando Barbosa Santos iniciou a sua fala agradecendo a cordialidade da audiência e fazendo a sua audiodescrição como homenagem à inclusão. Eu sou Luiz Fernando Barbosa Santos, sou afrodescendente, com óculos, cabelo baixo, paletó azul, uma camisa azul clara, com uma gravata azul, uma calça clara e um sapato preto. Faço essa audiodescrição, trazendo as cores até da Nossa Senhora da Vitória, a padroeira da Cidade de Vitória, e as cores da bandeira do Espírito Santo. Gostaria de saudar todos da mesa, todos os colegas, advogados, advogadas, militantes, os trabalhadores, em especial o Mário Teixeira, presidente da *Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias* (Fenccovib); o José Adilson, presidente da Federação Nacional dos Estivadores; e o Sérgio Giannetto, presidente da Federação Nacional dos Portuários.

Foi com muita honra que aceitei o convite dos trabalhadores para vir falar neste Congresso. Em 1990, os trabalhadores me enviaram para os Estados Unidos para ver as relações de trabalho nos Estados Unidos e o que estava se passando. E lá eu conheci os Portos de Nova York, Boston, Seattle, Los Angeles, Long Beach e do Alabama. Foi quando nós nos preparávamos para a Lei dos Portos que viria. E lá os colegas do Norte falavam, se preparem porque a onda neoliberalizante, assim como nos pegou, irá pegá-los.

Eu escolhi para essa apresentação aquilo que está no nosso Código de Ética, que é a interpretação com retidão da legislação, e talvez, até, grande fruto dessa alta litigiosidade de não interpretarmos a legislação com a sintonia, com esses fins sociais da legislação, e até as exigências do bem comum. A mudança da legislação é uma melhoria para quem? Então, a cada ponto de interpretação, nós temos que ver se o interesse, o bem comum daquela interpretação realmente atinge as partes. Nós, no plano internacional, estamos comprometidos com a solução pacífica das controvérsias, mas, no plano interno, ao contrário, pela quantidade de processos que o doutor Celso Peel acabou de nos informar.

Assim, dentro da questão da Lei dos Portos, nessa reforma agora, há uma grande, uma imensa angústia dos trabalhadores de que essa reforma venha na esteira da continuidade dessa ofensiva ao mundo do trabalho, aprofundando as precarizações que já vieram com a reforma da CLT, com a terceirização, essa introdução de instrumentos precarizantes das relações de trabalho no ordenamento jurídico. Então, esses temas desses novos contratos precários, essa fragilização das convenções coletivas, fazem com que as negociações individuais estejam sobrepujando as negociações coletivas. Ora, ao se sobrepujar, basta que o indivíduo seja demitido para que ele busque a justiça para obter aquilo que ele acha que foi injustiçado.

Então, esses temas que nós estamos vendo têm que ter as convenções coletivas, não somente como um instrumento legal. Existe a convenção coletiva, mas ela é legítima? Ela foi entabulada com sindicatos representativos da categoria, ou eu escolhi aquele sindicato fragilizado para justamente me dar um termo em que eu embase a exploração? Essas discussões, nós temos que colocar na ordem do dia, neste momento da reforma da legislação. Eu fui uma testemunha ocular da história, da primeira revisão (da lei) dos portos, após 60 anos da legislação de 1933. Só foi reformulada em 1993.

E lá, na terceira reunião do Congresso Nacional, estava eu representando a Fenccovib, o Abelardo Wickman, o saudoso Abelardo, pela Federação dos Estivadores, e o Sebastião Quintas, pela Federação dos Portuários. E lá nós já debatíamos que as questões portuárias tinham que ser regulamentadas via negociações coletivas de trabalho, para sairmos da resolução imposta pela *Superintendência Nacional da Marinha Mercante* (Sunamam) de remuneração, definição das funções, e aquilo tinha que ser localmente.

Uma legislação nacional, em um País continental como o Brasil, seria praticamente impossível uma legislação regular as relações de trabalho em cada porto, tendo em vista cada especificidade que o porto tem, de carga, forma e cultura. E isso, lá na fala do José Carlos Aleluia, ele já enalteceu: “Trabalhadores, essa modernização das relações laborais, ela pretende, e tem que ser, via negociações, livremente escolher a melhor maneira de gerir os portos”. Por que foi colocado isso? Porque já havia, já estava na legislação, a competição entre portos. E nós advogávamos e advogamos até hoje a tese.

Olha, em porto ou qualquer local, trabalho não é mercadoria. Esse princípio, gente, está lá na Convenção de Fundação da Organização Internacional do Trabalho. Está lá na Convenção de Filadélfia, o primeiro ponto. Então, nós não poderíamos trabalhar em um regime concorrencial entre portos, tendo o trabalho como fator de competição. Porque, ao fazê-lo, nós iríamos precarizar tanto as relações de trabalho, que chegaríamos à condição da época dos “ganhadores”, escravos que trabalhavam para comprar a sua liberdade. Tem um livro muito interessante que eu estou lendo, “Os Ganhadores”, que fala da greve de 1847, lá em Salvador, na Bahia.

Então, o legislador, sabiamente, pegou todos os pontos sensíveis das relações de trabalho, que tinham aquele monte de emendas, cada uma mais terrível do que a outra, pareciam todas saídas da porta do inferno. E ele falou o seguinte: Olha, o termo das normas disciplinares... – porque nós falávamos: Olha, nós não podemos ficar sujeitos à norma disciplinar unilateral do setor econômico, porque terá subjetividades daquele (setor) – é uma lei – ou “aos amigos tudo, aos inimigos o rigor da norma”. Então, colocavam: Não, as normas disciplinares serão objeto de negociação, por meio de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Da gestão do trabalho, saindo do que eles falavam, do monopólio dos sindicatos, vai para um organismo do setor empresarial. Nós falávamos: a gestão tem que ser a divisão do trabalho igual para todos, para que também não tenha subjetividades de toda a renda ficar na mão dos amigos do rei. Está bom! As normas de gestão vão criar um organismo, mas as normas serão pactuadas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. E a parte de entrada, quem será? Também não podem ser os amigos do rei

somente a entrar para fazer o trabalho portuário. Também essa norma vai ser estabelecida em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. A remuneração, *idem*. E a questão do trabalho nos terminais de uso privado, que agora vai ser porto de uso privado.

O artigo 44, nós falávamos, a questão das cargas do porto de uso público, vão migrar para os portos, já estão migrando. Então, aquelas normas de relação de trabalho também têm que ser pactuadas com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários.

E assim a lei foi colocada. E agora vem essa proposta de reforma portuária e essa angústia e a grande pergunta dos trabalhadores: Qual mundo teremos? O mundo dos Jetsons? Em que a tecnologia traz o bem-estar social, uma forma de renda, que não traga a angústia da sobrevivência? Ou o mundo de Blade Runner? A imagem do filme Blade Runner nos coloca agora as mudanças climáticas que já estamos vendo.

Então, essa nebulosidade está na angústia dos trabalhadores, e essa modernização, em termos de mudança climática, mudança tecnológica, da geopolítica, ninguém sabe o que será o amanhã. Aliás, título de um grande samba da União da Ilha: “Como será o amanhã”, que talvez nós tenhamos que cantar. E, com certeza, o setor, a resposta da comissão, vai ser socialmente justa.

Então, nós temos o grande receio, primeiramente, de diminuir o poder dos sindicatos nas negociações coletivas, cada vez mais restringindo a representação: olha, esse é portuário, aquele não é portuário; é portuário somente no porto de uso público, mas no de uso privado não é portuário. Ora, os terminais de uso privado, desde a lei de 1993, entraram no regime concorrencial de portos. E, se eles entraram no regime concorrencial de portos lá, pelo artigo 58 da (*Lei*) nº 12.815, eles estão integrados verticalmente à siderurgia ou à ferrovia? Não, são portos, agora. E se é porto, os seus trabalhadores são portuários.

Então, essa discussão da representação, das entidades representativas, tem que ser reforçada. Aí eu vou ver as grandes discussões que seguem sobre a contratação. Ora, lá na Lei nº 8.630, das emendas, lá no PL 8, alínea a – está no Diário do Congresso Nacional –, a gente vê, a gente lê as emendas. Tinha lá a proposta de cooperativa, tinha a proposta de empreiteiras de mão de obra, tinha a proposta de tudo. E o que isso vai gerar? Vai gerar uma precarização tremenda. E como será essa precarização? Cada empresa, como nós lá atrás, há 31 anos, vimos: cada empresa vai oferecer a cada porto o seu menor preço. Como é o menor preço? Por meio da diminuição de seus *Benefícios e Despesas Indiretas* (BDIs)? Não. Por meio da diminuição do salário. Isso quer dizer que a lei, ou a reforma da lei, pode abrir as portas do inferno, como está sendo a Lei das Bets, que ninguém imaginava que teria, que hoje o Congresso está angustiado tentando resolver.

Nós poderemos aumentar a litigiosidade jurídica, porque cada trabalhador sequer vai ter a remuneração justa para obter o trabalho. Mesmo ele pagando do seu bolso, talvez não tenha o acesso ao trabalho. Então essa precarização, a que nós estamos colocando, é de empresas que a gente chamava, na época do debate no Congresso, de

empresas ninja, desembarcador. Que eram aquelas empresas que só apareciam para fazer aquela operação. Terminada, sumiam. Ninja. Deixavam passivo trabalhista, passivo fiscal, passivo previdenciário, e muitos daqueles trabalhadores, quando chegaram para se aposentar, não tinham a contribuição previdenciária para eles se aposentar. Olha o problema social gerado por aquelas propostas!

Felizmente, nós, na época do Porto, debatemos e chegamos até a Lei nº 12.815, impedimos as questões de cooperativa, porque a gente sabia a imensa quantidade de cooperativas fraudulentas que existem. É só irmos na inspeção do trabalho. E quantas cooperativas surgirão para também ir oferecendo os seus trabalhos a cada empregador. Então, o que a gente defende é o princípio do desenvolvimento progressivo, da não regressividade dos direitos. Está lá no Pacto de São José da Costa Rica, que foi recepcionado em nossa Constituição por ser um direito humano, lá no artigo 5º, § 3º, da Constituição.

Então, essa regressividade que nós estamos vendo, inclusive em termos da presença da automação, caminhões autônomos, internet das coisas, inteligência artificial, OCR (sigla para *Optical Character Recognition*, que significa *Reconhecimento Ótico de Caracteres* – tecnologia que transforma imagens de texto em um formato de texto legível por máquina), todas essas novas tecnologias sendo muito mais agressivas ao mundo do trabalho do que foram a containerização e o *roll on – roll off* (expressão em inglês, que significa *rolar para dentro – rolar para fora*, utilizada para descrever um sistema de transporte de cargas e veículos), lá em 1973, que deu origem à Convenção nº 137.

Então, a gente tem que ver a exclusividade, a qual até a Fenop ingressou no STF para (*pedir*) a sua inconstitucionalidade, como uma norma protetiva, justamente sendo uma ação afirmativa para fortalecer o processo negocial, que, caso não tivesse, não haveria as negociações coletivas. Então, essa discussão de extinção, fusão de atividades, já tinha, já tem, já tiveram, nós vimos esse filme e estamos com um medo tremendo do seu retorno, porque nós já debatemos aqui isso há 31 anos. Então, todas essas questões de saúde e segurança do trabalho, que deveriam entrar na agenda ESG, eu acho que a Comissão deveria ver, olha, é inadmissível o aumento dos níveis acidentários no porto. Então, essa questão acidentária tem que entrar na agenda ESG, já concluindo. A questão da educação profissional e tecnológica dos trabalhadores tem que se aproveitar a política nacional que está sendo desenhada agora de educação profissional e tecnológica.

A questão que eu trago da certificação profissional, acabou de sair a Portaria nº 902, agora em setembro, falando como que é a certificação. Da certificação, o princípio da legitimidade de que os atores sociais têm que participar da sua elaboração, da questão da confiabilidade para que não tenha subjetividades no processo de certificação e, finalizando, a questão da ação declaratória, que nós entendemos que o Estatuto da Organização Internacional do Trabalho fala: o que está na Convenção, a norma mais benéfica não a derroga. Então, tem que se cumprir a norma mais benéfica.

E trago, já concluindo e pedindo muita desculpa por extrapolar o tempo, a questão da automação já aqui, na América do Sul. O Porto de Chancay (Peru), na quinzena passada, começou a operar. É o primeiro porto totalmente automatizado na América do Sul. E nós estamos vendo o desenrolar das greves lá nos Estados Unidos, na Costa Leste,

o pessoal do *International Longshoremen's Association* (ILA) – sindicato que representa trabalhadores portuários norte-americanos –, justamente por causa da automação sem a negociação.

Fechando a sua apresentação, o professor Luiz Fernando Barbosa agradeceu novamente ao público, citando, em suas palavras, o nosso Código de Ética, lá no artigo 3º, que nós devemos colaborar na elaboração de leis, em conjunto com os poderes da República. Está lá no artigo 5º-A da nossa legislação. E que nós devemos fazer isso sempre na busca de soluções justas, garantindo a igualdade de todos, esse princípio da igualdade que faz até as cores azul, rosa e branco lembrarem a bandeira francesa da *égalité*, *fraternité*. E lá vamos nós.

O presidente do painel, desembargador Celso Peel, agradeceu ao doutor Luiz, dizendo que, em suas palavras, o que eu posso garantir é que todo o trabalho da comissão foi pautado na Constituição Federal, e os artigos da Constituição Federal todos vão ser prestigiados, como intervenção obrigatória da entidade sindical, como reconhecimento da negociação coletiva. O grande ponto dos atores envolvidos, tanto o sindicato dos trabalhadores quanto também as entidades empresariais, é que houve alterações legislativas e alterações de realidades de 30 anos atrás. Nesse aspecto, nós temos um problema muito sério que a comissão está olhando, que é a questão, e ficando na subcomissão 3, que foi o fim da ultratividade. E isso causa hoje um problema que tem que ser enfrentado. A norma coletiva não tem ultratividade parcial até que venha um novo acordo coletivo. Ela perde a vigência. Então, o que foi negociado, se não houver uma nova negociação, você volta para a lei. E aí, quem vai estabelecer condições, se não existe mais uma norma coletiva em vigor? Esse é um problema sério.

Eu, como participo da *Seção Especializada em Dissídios Coletivos* (SDC) – órgão do *Tribunal Superior do Trabalho* (TST) –, em São Paulo, a gente tem tentado colocar isso como cláusula até de norma coletiva, porque, colocando como cláusula, aí a própria norma poderia garantir. Mas o problema é que a gente não pode fechar os olhos para a realidade, que é o fim da ultratividade. Então, tem questões pontuais que a subcomissão 3 enfrentou, e eu não vou dizer como ela enfrentou, porque a gente não pode antecipar, mas tem realidades distintas. Mas garanto que a negociação coletiva está prestigiada mais ainda do que na lei anterior. O único ponto é que tem questões que devem ser resolvidas para que haja um sistema harmonioso, jurídico, na questão da solução dos conflitos. A questão é que a Constituição Federal, independentemente do que eu penso, do que o professor Luiz pensa, o doutor Sérgio Aquino, escolheu, no artigo 170 da Ordem Econômica Social, ser uma Constituição social, mas que esse aspecto social tem uma sincronicidade entre livre iniciativa e valorização do trabalho humano.

É esse equilíbrio que a gente está tentando buscar sem restringir nenhum direito. Nenhum direito concreto de trabalhador vai ser retirado, e isso eu garanto que uma comissão presidida por um ministro do TST, tendo como relator um desembargador da área do trabalho, nenhum direito concreto de trabalhador vai ser retirado. Nós temos um problema a ser enfrentado que são as questões do estabelecimento de condições de trabalho com o fim da ultratividade, a questão da exclusividade, que não é um direito

concreto individual, mas sim uma questão de gestão que nós temos que encontrar o melhor caminho de garantir que só os trabalhadores portuários tenham acesso. Agora, quem serão esses trabalhadores portuários, vocês verão, se forem aprovadas as ideias da comissão como um todo, vocês verão que nós estamos buscando uma saída disruptiva que proteja a livre iniciativa, mas que mantenha a valorização do trabalho humano. O senhor pode garantir e cobrar de mim a qualquer momento. É que eu não posso me alongar mais do que isso em todos os pontos.

Encerrando a sua fala, o desembargador Celso Peel passou a palavra à doutora Juliana Domingues, que o substituiu na presidência do painel, e pediu desculpas ao doutor Sérgio Aquino por não poder ficar para ouvi-lo, em função de uma sessão que começa às 13 horas, no Tribunal, que ele faria de Vitória, por videoconferência.

Assumindo a presidência do painel, a doutora Juliana Domingues agradeceu ao desembargador Peel e também registrou a presença do doutor Godofredo que faz parte da comissão da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos), que ela representa no evento e que, em suas palavras, faz um trabalho também árduo e que é basicamente uma instituição também nesse setor. Prosseguindo, a doutora Juliana passou a palavra ao doutor Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), com quem ela afirmou dividir espaços constantemente ao longo de sua jornada na Ceportos, agradecendo a ele por compor o painel.

O doutor Sérgio Aquino cumprimentou e agradeceu à organização da OAB pelo convite à Fenop, agradeceu à doutora Juliana, ao doutor James e ao doutor Luiz, integrantes do painel. Ele agradeceu, ainda, a presença de sindicalistas de Vitória do Espírito Santo, destacando o conselheiro da Fenop Watson, a doutora Flávia Fardim, que é a assessoria jurídica da Fenop.

Nas palavras do doutor Sérgio Aquino, a Fenop representa a atividade econômica de operação portuária, tanto dentro quanto fora de porto organizado. Estão aí os Sindicatos, os *Órgão Gestor de Mão de Obra* (OGMOs). Nós temos hoje cerca de 521 empresas que atuam nesse segmento e, antes de a gente avançar, queria iniciar pelo que foi destacado agora há pouco. A Fenop valoriza tremendamente o diálogo social. Nós entendemos que sempre, na caminhada, precisamos ouvir os dois lados, precisamos dialogar, precisamos buscar soluções conjuntas. E nós estamos vivendo um momento privilegiado, porque, pela primeira vez na história do País, estamos com uma comissão de especialistas discutindo uma proposta de alteração na legislação portuária, ouvindo todos os segmentos envolvidos. Isso nunca aconteceu. A lei de 1993, a Lei nº 8.630, foi resultado de um projeto de lei protocolado pelo Governo, foi debatida no Congresso, mas não houve debate antes. Sobre a Lei nº 12.815, não houve debate algum. E eu sempre repito: nenhuma entidade do setor empresarial portuário foi sequer consultada na edição da Medida Provisória nº 595 e, efetivamente, no diálogo para a Lei nº 12.815.

O doutor Sérgio Aquino frisou que, em suas palavras, esse é um momento especial, que nós precisamos valorizar. Sabemos que o resultado da comissão de juristas ainda vai ser submetido. Segundo a decisão que o presidente da Câmara tomar, poderá ser

já encaminhado como projeto de lei ou não. E, se for encaminhado como projeto de lei, vai ter que ser debatido no Congresso Nacional, na Câmara e no Senado. É importante também destacar que a Fenop valoriza tremendamente negociação, não é só no diálogo da legislação. Negociação! A Fenop tem, pelo menos há três, quatro, anos, dialogado com as federações na busca de entendimentos orientativos nacionais. Inclusive propôs formas de cálculo até de remuneração salarial para efeito de vinculação. Então, a Fenop não abre mão da busca sempre constante de negociação. Agora, a Fenop também tem uma visão clara de que a negociação deve ser um objetivo buscado, mas não deve ser uma obrigação impeditiva do desenvolvimento das atividades. Não havendo entendimento, não pode nenhuma parte ficar subordinada. O modelo portuário brasileiro, todo mundo sabe, envolve dois regimes, duas formas de exploração: o porto, que a gente chama aqui, nesta apresentação, de propriedade pública; e o porto de propriedade privada. São dois regimes de exploração que têm praticamente tudo igual, exceto quando chega na área do trabalho portuário. Quando é trabalho avulso, efetivamente precisa ser via OGMO. Agora, quando é trabalho com vínculo empregatício, há uma diferença. Dentro do porto, a chamada exclusividade, o regimento; e fora do porto, a liberdade como é praticado mundialmente hoje.

Esse modelo da liberdade é o que se busca, em termos de isonomia: que o tratamento dentro do porto seja o mesmo fora do porto, de forma que esses princípios de liberdade que estão nos TUPs – foi informado que serão chamados de portos privados – também estejam presentes para toda atividade empresarial que estiver dentro do porto organizado, de modo que haja uma concorrência equilibrada. É por isso que esses dois regimes precisam ser discutidos, de modo que tenham efetiva competitividade. E aí, queria destacar aqui os principais tópicos que a coalizão empresarial portuária, que envolve todas as entidades do setor empresarial portuário, propôs à comissão de juristas. Nós não sabemos quais pontos a comissão está acatando, mas nós queremos apresentá-los. O primeiro ponto é: a coalizão defende a descentralização e a autonomia da administração portuária com a recuperação do Conselho de Autoridade Portuária, o CAP. Por isso, a gente defende o fortalecimento da gestão e o reposicionamento do poder concedente. O poder concedente, na prática, que ele passe a ser um gestor de políticas públicas e deixe de administrar porto. Em países do mundo competitivo, inclusive continentais como o Brasil, governo central não administra porto. Ele cuida de política pública. Ele cuida de contrato de concessão do porto, como foi feito com a *Companhia Docas do Espírito Santo* (Codesa) aqui, mas não de contrato de arrendamento. Adotar também princípios de regulação para que os portos possam fazer contratações simplificadas, porque hoje é um dilema a contratação de serviços pelos portos.

Avançando em sua apresentação, doutor Sérgio Aquino passou a abordar a autoridade portuária. Em suas palavras, a coalizão propõe a recuperação de todas as atribuições que os programas mundiais consideram como competência de autoridade portuária efetiva – Banco Mundial, Comunidade Econômica Europeia. No Brasil, hoje, não existe autoridade portuária local. Chama-se “autoridade portuária”, a lei inclusive fala “denominados”, mas não tem atribuições de autoridade portuária. A autoridade portuária do Brasil hoje é o poder concedente. A coalizão defende a recuperação das competências

da autoridade portuária local. Em relação ao CAP, a coalizão defende a recuperação dos princípios de estrutura e do conceito de CAP, consultivo e deliberativo. Alguns temas consultivos, outros temas deliberativos. E que o CAP possa estar instituído e composto em cada porto por quatro blocos, como era no passado, para que, por meio dos blocos, haja um equilíbrio de representatividade, porque hoje a formação do CAP está totalmente desequilibrada. Esses são os blocos que a coalizão defende. A coalizão defende, então, competências que sejam deliberativas e competências que sejam consultivas. Por exemplo, tarifa portuária, o CAP não aprovará o valor, ele emitirá parecer.

Na sequência de sua apresentação, o doutor Sérgio Aquino falou sobre trabalho portuário. O que nós defendemos, o que a coalizão defende? O trabalho, a gente sabe que existe o conceito de trabalho portuário, que a lei precisa definir o que é trabalho portuário, mas na atividade portuária também há muito trabalho que não é portuário. Então tem que tratar adequadamente isso, da mesma forma do que é operação, o que é equipamento portuário e equipamento não portuário. Não há, na verdade, a gente tem plena consciência, não há operação portuária sem trabalhador portuário, inclusive nos chamados terminais fantasmas, sempre há um tipo de equipamento, como, por exemplo, os portêineres continuam sendo operados de forma humana. A lei atual diz quem são esses, os atuais. Nós temos, hoje, no Brasil 19.430 trabalhadores portuários, segundo o que a lei diz, para as funções operacionais. Porém, 13.356 são os efetivamente disponíveis para o trabalho, que têm idade avançada, conforme estatísticas, têm problemas de baixa escolaridade, isso dificulta muito os treinamentos, e para isso nós precisamos repensar o trabalho portuário. Nós precisamos que as liberdades e as flexibilidades aplicadas hoje ao porto, ao TUP, o porto privado, sejam também aplicadas ao trabalhador que está dentro do porto organizado. Para isso, nós queremos defender a competitividade dos dois regimes de trabalho, tanto avulso quanto vinculado. Sobre o trabalhador avulso é importante que haja uma renovação, uma possibilidade de formação de grupos especializados, priorização dos trabalhadores multifuncionais. Qual é o incentivo que há hoje para um trabalhador se capacitar? Não há, porque hoje ele entra na escalação, por último, ele deve ter preferência, na escalação, e a valorização dos trabalhadores que efetivamente estão disponíveis.

De acordo com o doutor Sérgio Aquino, presidente da Fenop, outro ponto que está sendo trabalhado é a recuperação da competitividade do avulso, por meio da resolução do problema de recursos de treinamento. Em suas palavras, dos recursos que as empresas pagam e vão para o fundo da marinha só em média 5% retornam efetivamente para treinamento. Não é possível continuar com isso e nós temos propostas concretas de transferir isso para um sistema S. Para vocês terem uma ideia, nós já tivemos 1 bilhão e 670 milhões de reais lá. Na pandemia, o Governo tirou 1 bilhão e 600 para pagar dívida pública, deixou só 70 milhões. Hoje já tem 600 milhões de novo parados, porque o Governo usa para fazer superávit fiscal. Isso não é culpa da marinha. Então, nós estamos trabalhando nisso para levar a um sistema S. Outra coisa importante, implementarmos efetivamente a Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145 da *Organização Internacional do Trabalho* (OIT), em todos os seus itens, de forma ordenada, como a OIT determinou, porque não é possível você sair de um patamar e já querer o outro aqui, sem que

antes passe por todos os demais itens. Por isso, nós defendemos o cumprimento dentro da sequência que a OIT manda.

O doutor Sérgio Aquino enfatizou a necessidade de aperfeiçoamento do OGMO, afirmando que sabemos que precisamos mudar condições, porque o OGMO tem muitas obrigações e poucos instrumentos para efetivamente cumprir as suas obrigações, inclusive o poder deliberativo de aplicar, sim, regramentos de assiduidade e penalidades, que hoje já podem ser aplicados, inclusive reconhecidos pelo Poder Judiciário, lá em Santa Catarina, pelo Tribunal Regional, com trânsito em julgado. Nós precisamos ter mais eficiência no trabalho avulso e do OGMO. E a competitividade do trabalhador com vínculo empregatício também. Ambos os modelos de contratação precisam ser competitivos. Já falamos do avulso, precisamos falar também do trabalhador com vínculo empregatício. E por quê? Não é opção da Fenop e nem da coalizão. A Convenção nº 137 da OIT, citada pelo Brasil em 1973, diz que o objetivo é o trabalho com emprego permanente. Isso não é opção. A Convenção nº 137 da OIT não diz, olha, vocês podem optar por um ou por não. A OIT diz: deve-se buscar o trabalho com caráter permanente, que é a solução. Então, nós precisamos resolver a questão da exclusividade. Por quê? Porque a OIT não diz que é exclusividade. É prioridade. Esse tema já havia sido resolvido lá em 2007, em um dissídio de natureza jurídica da Fenop, que já havia dito que é prioridade. E havia dito que é prioridade envolvendo todas as categorias, tanto registrados quanto cadastrados. Então, resumo das consequências da exclusividade. Como a lei voltou com a exclusividade, hoje nós temos 21 mil trabalhadores, nos terminais, contratados que não têm inscrição de OGMO e que, hoje, se perderem o emprego, não podem ser recontratados.

Finalizando a sua apresentação, o doutor Sérgio Aquino enumerou as seguintes conclusões: adotar as melhores práticas mundiais para gestão portuária, descentralização, poder concedente público, autoridade portuária, agências reguladoras efetivamente empoderadas. Todo tema portuário deve ser tratado pela Antaq e não por outras agências. Recuperar a composição do CAP e a sua condição deliberativa, garantindo competência deliberativa para alguns temas e outras consultivas. E, no trabalho portuário, valorizar as duas formas e atender ao que o TCU apontou de problemas que precisam ser equacionados no trabalho portuário.

Encerrando o painel, a presidente Juliana Domingues agradeceu ao público e, mais uma vez, à doutora Luciana e a todos os envolvidos na organização do evento.

A mestre de cerimônia orientou os participantes para seguirem para o almoço, informando que o retorno das atividades está programado às 14 horas, com a entrega dos fones, e início dos painéis às 14h30, pontualmente.

Palco 3 — Painel Aduaneiro

Tema: Tecnologia e Inovação e Eficiência nos Procedimentos Aduaneiros (DU-E, DUIMP)

Presidente: Luiza Covre — Advogada

Relatora: Andréa Aquino — Advogada

Palestrante 1: Elcio Ferretto — Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil

Palestrante 2: Bruno Lobo — Advogado

Palestrante 3: Flávia Holanda Gaeta — Advogada

Palestrante 4: Raquel Segalla Reis — Advogada

[FALHA DE GRAVAÇÃO]

O auditor-fiscal e chefe da Divisão de Administração Aduaneira da 7ª Região Fiscal, Elcio Ferretto, aborda o sistema de importação, em suas palavras, praticamente um sistema único, que roda em uma *single window*, uma janela única, e vai trazer muito mais eficiência para o nosso sistema de importação. Até porque o nosso Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) já está velhinho. Acho que a maioria das pessoas aqui não era nem nascida quando o Siscomex entrou em funcionamento em 1993; e a importação entrou em 1997. Então, o Siscomex já está na hora de se aposentar por tempo de serviço. Qual é o objetivo dessa nova tecnologia? A ideia é desburocratizar, simplificar o processo, porque hoje quem trabalha com importação sabe que são muitos regimes, muitos processos, muitos documentos. Ainda que seja, hoje em dia, um processo basicamente eletrônico, a gente sabe que são muitos documentos, muitas fases. Isso acaba atrapalhando e a gente sabe que tempo é dinheiro.

Falando sobre as vantagens da nova tecnologia, Elcio Ferretto enumera: mais cooperação, mais modernização e até uma segurança e agilidade do sistema, para a gente não tenha mais problemas de atraso, problemas de perda até de recursos e prazos por questão de sistema. A licença *flex* é uma das grandes inovações desse sistema. Hoje, para cada importação que depende de uma LPCO, que a gente chama de licenças, permissão, certificados e outros, a licença *flex* vai permitir que uma licença sirva para a empresa, e não para a importação, para o sistema. Então, o sistema vai reconhecer aquela licença para vários processos. Para ganhar tempo, para evitar processos repetitivos, em que uma empresa solicita uma licença várias vezes para uma importação igual, do mesmo produto, ela vai conseguir ter uma licença *flex* que vai servir para várias operações, por um prazo a ser determinado pelo anuente. Assim que entrar em funcionamento pleno, a ideia é que, se possível, a carga já chegará desembaraçada no porto, no aeroporto, na fronteira.

Elcio Ferretto faz esclarecimentos sobre o canal único com gestão de risco. Cada anuente vai ter a sua gestão de risco dentro de parâmetros cadastrados no próprio sistema, mas todos vão fazer o seu gerenciamento de risco, também, teoricamente, ao mesmo tempo. A ideia é que todas tenham um prazo anterior para fazer o seu gerenciamento, para não ficar uma fila. Cada um vai fazer o seu gerenciamento de risco. E uma inspeção coordenada também. A ideia é ter uma inspeção que também seja uma janela única. A Receita tem o próprio canal, canal vermelho, amarelo e verde, e os anuentes também, alguns têm seus canais. Então, hoje, funciona assim: os anuentes fazem as suas verificações, depois a receita faz a sua. A ideia é tentar coordenar isso para fazer tudo de uma vez só. A gestão de risco da receita e dos anuentes vai ser em paralelo também. Cada órgão coloca os seus critérios para a gestão de risco. Cada órgão realiza a sua conferência, conforme a seleção, e as retificações são submetidas sempre à análise da Receita. E o cálculo automático dos valores dos tributos também. Essa é uma nova ideia que, quando estiver aprovada, sai o valor de tributos automaticamente, inclusive com integração da Secretaria de Fazenda.

Sobre o funcionamento do controle administrativo para fins de gestão de risco, o auditor-fiscal e chefe da Divisão de Administração Aduaneira da 7ª Região Fiscal esclarece: estamos saindo daquela ideia de ter uma seleção aleatória, de ter uma seleção percentual para fazer gerenciamento de risco. Qual é a vantagem? A vantagem é que a gente vai focar as energias em cima de operações ou operadores que tenham mais probabilidade de ser fraudulentos ou estarem infringindo alguma norma. Como é que a gente faz isso? Por meio do monitoramento. A licença *flex* também é uma regra para conformidade. Ela ajuda a compreender que aquele importador já está conforme. O licenciamento também é feito por operação. E, no final, no último caso, se ainda assim o risco estiver elevado, se faz uma inspeção física. A ideia é justamente fluir para tentar segurar o mínimo possível a carga no porto ou no aeroporto, ou na fronteira. Em uma janela única, rodam todos esses processos ao mesmo tempo. São processos em separado que rodam no sistema, mas eles rodam juntos, ao mesmo tempo. No momento que for feita a declaração, já existe um catálogo de produtos que tem o catálogo de atributos e anexação de documentos. E, aí, todos esses sistemas já rodam juntos, principalmente a questão das licenças e permissões, dos certificados e outros documentos. Essa é uma parte que hoje ainda roda em fila. Primeiramente, vêm os anuentes, depois vem a Receita. Então, a ideia é que rode tudo ao mesmo tempo, a gestão de risco também, e já sai o canal. No caso da fiscalização, já diz qual vai ser o canal e já dá por desembaraçado ou não. A gente não entrou plenamente em funcionamento, mas já temos algumas operações que podem ser feitas por meio da *Declaração Única de Importação (DUIMP)*. A entrada em funcionamento mesmo, para regimes, será agora no dia 1º.

O auditor-fiscal explicou como serão as etapas de implementação das operações. Em outubro, agora, inicia a marítima, e é uma obrigatoriedade, que abrange todos os fundamentos legais no sentido de regimes especiais. A Receita optou por começar pelos regimes especiais, porque abrangem 70% ou 80% das operações de importação, principalmente *Regime Aduaneiro Especial de Exportação e Importação de Bens para Atividades de Pesquisa e Lavra de Petróleo e Gás Natural (Repetro)* e *Regime Aduaneiro*

Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Aduaneiro Informatizado (Recof), que são operações que têm um valor muito elevado. Até dezembro, desliga-se a *Identificação Única de Dispositivos* (UDI) para algumas operações. Em janeiro, entra para mudar o aéreo, mas parcialmente. Depois, em julho, muda o aéreo completo. E a ideia é que até janeiro de 2026 toda a UDI já esteja desligada e fique funcionando só a DUIMP. Essa aqui foi uma ideia inicial de planejamento. Também os anuentes vão entrar a partir de etapas. Nem todos os anuentes vão entrar já na primeira fase, porque nem todos os anuentes conseguem se adaptar, é uma questão de sistema. É uma ideia inicial, a gente não sabe hoje se todos esses aqui vão conseguir entrar na primeira fase ou na segunda, mas a ideia é que até o final de 2025 todos já estejam integrados. Então, de outubro até dezembro, agora, já desliga a UDI para aquelas operações marítimas que não dependem de anuência, e para todos os regimes especiais, que são Recof, Repetro, Dimensão Temporária, enfim, todos os que são a maioria das importações hoje. A partir de janeiro, entra a aérea sem anuência, mas, para alguns anuentes, depois a aérea completa para todos os anuentes. Por fim, entre julho e setembro começa a integração da terrestre, e até o final encerra a terrestre. Estamos buscando a integração com as Secretarias de Fazenda, porque é para já sair com o *Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços* (ICMS) recolhido, não ter aquela necessidade de guia de arrecadação do ICMS ou guia da dispensa do ICMS. Algumas Secretarias de Fazenda já estão integradas. Conforme o cronograma previsto, todas as Secretarias estarão integradas até o final de outubro.

Encerrando a sua apresentação, Elcio Ferretto ressalta que a sua ideia era tratar mais do cronograma de implantação, ressaltando que, em suas palavras, a DUIMP tem aspectos técnicos muito interessantes, e deixando para o público um QR Code de acesso ao manual completo da declaração e todas as informações necessárias. Concluindo, ele destacou que a Receita Federal está sempre buscando divulgar as novidades, tentando acompanhar toda essa parte da renovação tecnológica.

A relatora Andréa Aquino elogiou as colocações de Elcio Ferretto sobre os aspectos atinentes à implementação da DUIMP e da *Declaração Única de Exportação* (DU-E), em suas palavras, algo que é muito esperado por todos os intervenientes do comércio exterior. A relatora ressaltou esse ponto, porque, segundo ela, no Brasil, a gente veio de um cenário, há décadas, em que tudo era feito por papel e perdia-se muito tempo. Em suas palavras, no final das contas, isso resulta em um custo muito alto, não só para os importadores e exportadores, como também para toda a sociedade, porque esse custo é repassado para o consumo do final e acaba ocasionando também uma grande inflação. Com esse gancho, a relatora Andréa Aquino passou a palavra ao doutor Bruno, que vai tecer alguns comentários sobre esses aspectos dessa nova implementação.

O doutor Bruno Lobo iniciou a sua palestra informando que, no evento, representa o seu escritório e a Maritime Law Academy, que, segundo ele, oferece cursos de pós-graduação em Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. Ele destacou o assunto de sua apresentação: custos de transação no processo de importação. Vou tentar explicar para vocês como é que funciona o custo de transação. Meus tópicos são esses, e eu vou passar cada um deles ponto por ponto. Primeiro ponto: estatísticas de canal verde, que é 2.59 para o ano de 2023. A Receita Federal adora falar disso. E adora falar disso

por quê? Porque parece que é uma estatística muito boa. E como nós que atuamos em Direito Aduaneiro sempre nos deparamos com uma crise econômica, eu resolvi trazer a comparação desses dados com o índice de homicídio. Porque daí eu acho que fica bem claro qual é a proporção que a gente tem. É muito bacana a gente dizer que 98% das *Declaração de Importação* (DEIs) são parametrizadas em canal verde. Isso é maravilhoso. Só que, assim, em 2021 o índice de homicídio no Brasil foi 0,02. Ou seja, se a gente vai falar de uma estatística real, me parece que a gente não está menos preocupado com homicídio no Brasil. A gente vai continuar bastante preocupado com ele. Então, quando a gente olha para canais de parametrização e pega um canal vermelho, um canal amarelo, a gente começa a se deparar com algumas coisas. Eu vou trazer alguns exemplos de coisas com as quais algumas pessoas se deparam com a frase: “A princípio, não se vislumbra indícios contundentes que comprovem materialmente a falsidade da fatura comercial apresentada”. Isso é maravilhoso de se deparar em uma alta infração. Outra: “A carga não está retida, não foi instaurado o procedimento de fiscalização em 1986. Por essa razão, não está autorizada a liberação mediante garantia antes da conclusão da perícia técnica. Considerando os dados relatados, impõe-se aplicação de penalidade de perdimento aos bens declarados..., uma vez que tem informações discrepantes com a *Associação Brasileira de Normas Técnicas* (ABNT)”. A ABNT é um órgão que foi criado para assustar graduandos de direito.

O doutor Bruno Lobo prosseguiu, ressaltando que Receita Federal é nosso *thug life* e esclarecendo por que estava falando do filósofo Thomas Hobbes. Porque Hobbes veio trazer para a gente a noção de guerra de todos contra todos. A gente está sempre como o selvagem que vai ser humanizado a partir da contratualidade. E a partir da contratualidade surge o Leviatã. O Leviatã é aquilo com que cada um de nós tem que lidar todos os dias – todo dia que a gente pega o nosso carro, todo dia que a gente registra uma *Declaração de Importação* (DI), todo dia que a gente se depara com uma circunstância dessas. Obviamente, não é tão simples quanto eu estou reduzindo aqui, mas Hobbes vai me trazer um ponto importante para falar de outro cara, que é Oliver Williamson (*economista norte-americano*), considerado como um leal “hobbesiano” e tem um belíssimo Prêmio Nobel de Ciências Econômicas (2009). Oliver Williamson resolveu pegar um conceito de Ronald Coase (*economista britânico*) – que todo advogado deveria estudar e que deveria ser matéria básica do direito – para falar sobre o custo social e a teoria dos custos de transação. Nós, advogados, somos custos de transação. A regulação de algo é custo de transação. E ela surge por quê? Porque a gente tem um problema de comportamento humano executado em algumas dimensões. A gente tem dificuldade de estabelecer tudo em um contrato que pode ser previsto, da mesma forma que a gente tem o oportunismo do outro lado. Isso tanto do lado daquele cara que contrata quanto do cara que está do outro lado contratando. E a gente tem alguns problemas aqui, que os custos de transação vão se tornar cada vez maiores, a depender da especificidade do ativo, ou seja, quão importante ele é para você; da incerteza da operação, ou seja, quando aquela operação vai acontecer mesmo; e, de outro lado, qual é a frequência em que ela vai acontecer. Isso vai gerar a governança de contratos, vai gerar a necessidade de mediar isso no processo. E aqui é que a gente começa a trabalhar a ideia do custo de transação.

Dando sequência à sua palestra, o doutor Bruno Logo falou sobre Mark Granovetter (*sociólogo norte-americano*), em suas palavras, um *thug life*, que escreveu sobre um conceito chamado “enraizamento da decisão econômica”. Ou seja, ele resolveu criticar o seguinte: o Elcio se comporta desse jeito porque ele faz parte da instituição Receita Federal. O Bruno só se comporta do jeito dele porque ele é advogado. Para Granovetter isso é um conceito muito socializado. A gente está botando todo mundo em pacotinhos e dizendo que cada um se comporta dessa maneira. Só que, para ele, a gente não pode dizer que as pessoas são extremamente racionais. Ou seja, todo mundo está o tempo inteiro procurando o maior resultado. Para Granovetter, a gente toma as nossas decisões embasadas muito nas relações sociais imediatas que a gente tem. Quando eu decido tomar uma decisão, eu não decido simples e puramente com base nas estruturas que eu faço. Eu não tento ser tão objetivo assim. A gente não decide comer um sushi simplesmente porque você acha que é a melhor experiência da sua vida. Você decide porque, talvez, naquele momento, o círculo social em que você está envolvido te traz essa noção.

O palestrante destacou outro ponto, que, em suas palavras, é importante, algo que a gente faz comumente, e a Receita Federal está sempre feliz com isso, é que se a gente tem algum problema e aquela carga, aquela DI, por estar parada, gera uma *demurrage*, gera algum custo extra, a gente fala: “Fica tranquilo, porque vai inserir no preço que o consumidor final paga”. E aí eu sempre ouço falar que no comércio exterior ineficiente ninguém ganha. Não está me parecendo que o Estado está perdendo nessa conta. Por quê? Todo o custo dessa mercadoria, tudo isso vai se tornar base de cálculo para quê? Receita bruta, ou seja, você vai ter incidência de PIS/Cofins, circulação de mercadorias, eu estou incluindo o IPI aqui, apesar de não ser propriamente a hipótese de incidência dele, e na renda. Se um auditor interrompe uma DI, injustificadamente, estabelece um parâmetro que não tem fundamento, eu tenho que me arrastar em um processo durante 3, 4, 5, 6 meses, às vezes, principalmente se estiver em canal cinza. E esse custo vai para aonde? Ele não vai para debaixo da terra, ele não vai para o céu, e ele não vai para o mar. Ele, no final das contas, vai voltar para onde? Preço da mercadoria. Ou seja, toda vez que eu, Bruno, resolvo tomar uma cerveja ou um vinho, eu vou pagar *demurrage*, por mais incrível que isso pareça. Essa *demurrage* acabou de virar base de cálculo de incidência de todo o resto dos outros tributos. Então, olha que loucura! A gente começa a entrar em uma discussão, em que, assim, a União não perde, o Estado não perde nessa história, quem paga é o consumidor final. Parece pouco dizer que “não, a gente vai inserir aqui no custo, está tudo certo”. Mas, na boa, não me parece que as coisas estão ficando mais baratas, me parece que elas ficam cada vez mais caras. E não me parece que o Estado está tão preocupado assim em reduzir o controle que ele tem sobre a gente.

O doutor Bruno Lobo, na sequência, falou sobre o que acredita ser um tópico muito interessante da economia, o dilema do prisioneiro, que vem da teoria dos jogos, mencionando Albert Tucker (*matemático canadense*), e John Nash (*matemático norte-americano*), que definiu o “equilíbrio de Nash”, e ganhou o Prêmio Nobel de Economia (1994). Nas palavras de Bruno Lobo, o dilema do prisioneiro, basicamente, se constitui da seguinte maneira: existem dois prisioneiros, os dois recebem a mesma proposta. Você

pode cooperar e não delatar aquele cara, ou você pode delatar o cara do lado. Só que se os dois delatarem, os dois perdem. Por quê? Os dois estão errados e os dois vão presos. Se os dois resolverem não falar nada, os dois saem soltos. Só que é, se eu delatar e o outro cooperar, resolver não falar nada, ele ficará preso e eu serei solto na mesma hora. Então se estabeleceu basicamente um jogo. Vamos estabelecer uma pontuação. Quando os dois cooperam, são três. Quando um dos dois denuncia, um ganha um. Quando um cara denuncia e o outro coopera, um ganha cinco pontos, o outro zero. E, a partir disso, outro cara resolveu fazer uma análise.

Eu vou trazer, antes de falar dessa análise, a definição do *Programa Operador Econômico Autorizado* (OEA), porque eu acho que todo mundo gosta muito do OEA. A Receita Federal adora falar que as pessoas não são felizes enquanto elas não fizerem o OEA. Mas eu acho interessante que toda vez que a Receita Federal propõe alguma coisa nova, ela só aumenta o controle que ela tem sobre a gente. O que para mim não é nada bom. O que diz o OEA? Comprovado o cumprimento de requisitos e critérios do Programa OEA, obviamente, será certificado operador de baixo risco confiável. Ou seja, eu tenho que demonstrar para a Receita Federal que eu sou confiável. Essa descrição está no *site* deles. Isso aqui está dizendo para mim que o princípio da boa-fé não é seguido. Eu vou presumir que você não é confiável. Você só vai ser confiável se você passar por um procedimento que vai demorar mais uns dois anos para ser concluído. E aí, o que eu digo? Eu tenho dito que o OEA é quase o “crack” do direito aduaneiro. A gente sabe que não faz bem, mas a gente ainda assim vai fumar para ver se agilizam um pouco as coisas. Robert Axelrod (*cientista político norte-americano*) escreveu um livro sobre a evolução da cooperação. Ele fala sobre o dilema do prisioneiro, e fez várias rodadas e campeonatos de programação sobre o dilema do prisioneiro. Quem ganhou foi esse *tit for tat* (*olho por olho*). O que ele fazia? Ele basicamente começava cooperando, se o outro programa denunciasse, ele denunciava junto na sequência e voltava a cooperar. E o *tit for tat* ganhou basicamente quase todos os campeonatos que ele participou. Então eu imagino que isso aqui é um *software* rodando por várias sequências seguidas e dando pontuação. O que Axelrod concluiu? Ele concluiu que o *tit for tat* teve muito resultado, porque, primeiramente, ele estabeleceu gentileza. Ele está evitando problemas desnecessários. A gentileza evita problemas desnecessários. Segundo ponto, retaliação. Ou seja, não adianta você ser muito bonzinho e somente bonzinho. Você vai apanhar. Você tem que desencorajar a persistência do erro. Terceiro ponto, perdão. A gente tem que buscar a cooperação mútua. A gente não está aqui para ficar digladiando uns com os outros. Isso não ajuda a economia. Quarto ponto, clareza. Eu tenho que deixar claro para o outro jogador quais são as regras do jogo.

Encerrando a sua apresentação, Bruno Lobo perguntou: Alguém aqui tem notado que a gente tem reduzido o controle do Estado sobre as atuações aduaneiras? Não parece que isso tenha acontecido. Eu fico muito feliz com uma nova do DUIMP. Mas, apesar de parecer que ela simplifica mais coisas, ela tem mais acesso às informações que nós, como pessoas, temos, que os nossos importadores têm, sobre como vamos definir a nossa forma de negócio. Hoje, o Estado está cada vez mais querendo controlar absolutamente tudo que a gente tem e jogando custos para a gente, porque no final das contas

a proposta é que todo mundo vai ser OEA – isso vai ser magnífico –, mas quem paga essa conta? Para onde é que ela vai? Ela vai para o preço da mercadoria. Então, eu fico me perguntando: É realmente de eficiência que estamos falando, ou estamos pagando para ser mais rápidos? E aí volta a história. O pressuposto básico é, se você tem dinheiro, você consegue avançar muito mais do que o seu coleguinha do lado. Eu vim trazer essa reflexão um pouco crítica, continua sendo minha dissertação, para a gente observar um pouco o fenômeno aduaneiro sobre o aspecto econômico e se perguntar se realmente o que a gente precisa é mais controle ou se talvez o Estado deveria buscar cooperar mais com o privado. O doutor Eduardo Nery acabou de falar sobre a função da Antaq nas operações marítimas, e eu fico me perguntando quando é que a Receita Federal vai começar a adotar comportamento parecido, porque não me parece que cooperação é o que está se buscando.

Segundo a relatora Andréa Aquino, o doutor Elcio trouxe todos os aspectos legais da implementação da DUIMP e da DU-E, o que é importante ressaltar, já que a Receita Federal está vinculada ao princípio da legalidade e todas as normas têm que estar bem-postas para que esse processo seja implementado. O doutor Bruno trouxe uma discussão relevante sobre aspectos econômicos e sobre os custos. A Receita Federal também tem trazido anualmente um estudo sobre tempos de importação, o que é importante a gente estar sempre se atualizando sobre. Prosseguindo, a doutora Andréa passou a palavra à doutora Flávia Holanda Gaeta.

A doutora Flávia agradeceu o convite e elogiou o evento, para ao qual, segundo suas palavras, ela levou um pouco do tributário, que é o ponto de interseção com o direito aduaneiro, que é o momento de constituição do crédito tributário. Eu queria iniciar minha fala trazendo um fato. Em 1984, ano que eu nasci, na reunião anual dos acionistas da Apple, o Steve Jobs levou alguns versos do Bob Dylan, que era naquela época uma contracultura, um aspecto subversivo, justamente para falar sobre o futuro. Ele disse, naquela reunião: “Os tempos estão mudando e aqueles que estão ousando profetizar sobre o futuro precisam saber que as coisas não serão mais como antes”. Quando eu vejo esse movimento de transformação e de transição tecnológica, quando eu falo de uma reforma tributária que vai atuar no futuro, quando a DUIMP já estiver completamente implantada, é o que se pretende com esse fluxo apresentado pelo Elcio, é imaginar que futuro é esse. Mas até esse futuro chegar, como esses gerenciamentos de risco vão ser efetivamente realizados, como que esse sistema vai funcionar, precisamos lidar com o hoje, que é o serviço do Siscomex *Licença de Importação e Declaração de Importação* (Lidi), que ainda está em operação e só vai viver essa eliminação por completo, ao menos em uma perspectiva, no final de 2025.

Segundo a palestrante Flávia Holanda, esse cenário exige dos profissionais aduaneiros a chamada ambidestria. Em suas palavras, a ambidestria, trazendo esse conceito corporativo também, é a gente ter habilidade de lidar com o hoje, com o presente, realizando da melhor maneira possível, tentando alcançar a maior eficiência possível, o menor custo possível, no menor tempo possível, o que a gente tem hoje, mas também imaginando como a nossa operação, as nossas projeções, os riscos e o custo da operação vão se estabelecer no futuro que se aproxima. Essa ambidestria exige de todos nós, da

Receita, com essa visão de futuro, tentando conciliar os problemas do hoje, e de nós, advogados, que estamos sempre no consultivo, no âmbito preventivo, não só no repressivo, tentando orientar esses agentes do comércio internacional na atuação jurídica, que, na maioria das vezes, extrapola o procedimento. A gente falou de eficiência nesse painel, todos os painéis propuseram o tema eficiência. Mas o que é eficiência? Vocês já se deram conta, no dicionário, do que significa eficiência? E será que eficiência significa aumento de controle, aumento de redução de tempo e, naturalmente, redução de custo? O conceito de eficiência é o poder ou a capacidade de ser efetivo; característica de alguém competente, produtivo; melhor rendimento com menor número de erros e dispêndios.

Para a doutora Flávia Holanda, quando a gente pensa na implantação da DUIMP, na evolução desse processo de importação, será que a gente está alcançando esse caminho de redução de erros? Porque isso não significa erros no sentido formal, em que eu estou ali na estrita formalidade de campos matemáticos preenchidos em um sistema. Porque hoje o sistema jurídico-tributário, por exemplo, está incentivando a essência sobre a forma. A substância, ainda que os instrumentos jurídicos inexistam ou sejam localizados ou não identifiquem. Como que faz para esse âmbito de eficiência, de crescimento de controle tecnológico, continuar preservando o aspecto da essência da substância? Porque, para mim, reduzir os erros, reduzir as inconsistências, não está unicamente no plano formal. Que seria o mero preenchimento de campos ou a mera identificação de janelas, digamos assim, lógico-matemáticas. Eu acho que a nossa operação comercial, os negócios jurídicos, os negócios comerciais são muito mais complexos do que isso. E basta uma análise econômica, que foi feita pelo Bruno, para a gente perceber que existe uma estrutura muito maior, inclusive para decidir, para tomar risco de operação, para investir no nosso País e continuar importando e continuar achando que faz sentido ter OEA no Brasil, se faz sentido investir todo esse capital e como fica essa competitividade. E aí, quando eu penso em eficiência, a gente está trazendo dois elementos, pelo menos. Eu vou colocar o binômio tempo-custo inversamente proporcional à competitividade. Quanto maior é o tempo, quanto maior é o custo, menor é a competitividade. É essa a lógica. Quanto menor é o tempo e menor é o custo, maior é a nossa competitividade. Então, a proposta que a gente tem que fazer para pensar é: será que todos os novos modelos estão vindo de fato para preservar essa ideia de tempo-custo *versus* competitividade?

Nas palavras da doutora Flávia Holanda, a gente vive aquilo que a gente chama de crise de confiança. Não dá para imaginar que vivemos em um cenário que vai reduzir o controle, porque o comportamento social não está caminhando no sentido de aumento da confiança. Muito pelo contrário. A gente vive um universo de exposição em que a confiança está em risco. Eu vou contar um exemplo muito simples que aconteceu comigo no aeroporto hoje cedo. Eu cheguei muito cedo, parei para tomar café, e a moça do caixa disse o seguinte: “A senhora pode sentar à mesa e eu vou servir o que a senhora está me pedindo e depois a senhora vem até o caixa – que era uma distância até ali – pagar o café”. Nós estamos acostumados, primeiro, a pagar para depois consumir, não o contrário, principalmente em um ambiente como esse, um aeroporto. E eu me sentei, comi, e eu fiquei ali dispersa, ela tirou a minha bandeja e eu fiquei conversando com a minha equipe e fui embora. Eu não paguei a conta. Quando eu cheguei ao estaciona-

mento, eu falei, gente, eu não paguei a conta. Saí correndo. E ela olhou para mim e disse: “Muito obrigada por ter vindo pagar a conta. Muito obrigada por sua honestidade”. Eu fiquei meio impactada. Como assim obrigada por minha honestidade? Pensando em um exemplo muito simples de crise de confiança, a expectativa era zero de que eu voltasse para pagar a conta. No comportamento comum as pessoas não voltam. Talvez elas sintam o proveito de ter tomado alguma vantagem.

Prosseguindo, nas palavras da doutora Flávia Holanda, quando o Fisco é o outro lado, eu também enxergo que esse sujeito não tem CPF. Ele não tem rosto. Eu não o encontro no restaurante. O Fisco é o Fisco. De alguma maneira pode ser que, quando a gente passa em determinadas circunstâncias, eu digo pela mentalidade da sociedade – e eu poderia usar uma expressão de Nietzsche que é: “Ainda que eu coloque eu nessa conversa, eu não me incluo por cortesia” –, eu estou falando como sociedade, porque eu estou presente nela. Então a tendência era de que ninguém voltasse. Quando esse sujeito não vai me olhar no olho, eu não vou precisar fugir dele, que é o caso do Fisco, talvez essa opção do contribuinte de, às vezes, tomar algum proveito é muito maior. Eu entendo que o caminho é do controle ou, pelo menos, que o controle seja tão bem-feito a ponto de zerarmos tudo que seja canal verde, a ponto de criarmos um modelo de conformidade, a ponto de restaurarmos alguns valores. Mas não é isso o que a gente tem hoje.

De acordo com a doutora Flávia, temos o sistema Lidi, que tem um formato relativamente conhecido desde 1993. Em suas palavras, a questão é como funciona hoje. Em apertada síntese, todo o processo de gerenciamento administrativo regulatório acontece antes do despacho aduaneiro. Eu submeto a minha licença de importação aos órgãos anuentes, passo por essa etapa de subir um espelho para a minha DI, inauguro a DI com o lançamento das informações no Siscomex, presto todas as informações a ponto de constituir meu crédito tributário ali. Uma vez que eu debito o crédito tributário apurado automaticamente, eu tenho o registro da efetiva DI e segue ali para um dos canais de parametrização que nós já conhecemos – verde, amarelo e vermelho. Se tudo for acontecer em conformidade verde, vai direto para o desembaraço, que hoje a preferência é que se chame de liberação, que é essa conclusão da conferência aduaneira, mas que a gente ainda chama de desembaraço na atual legislação, pelo menos no nosso vocabulário atual. Enfim, procedimento conhecido. Agora com a DUIMP, a gente tem a Portaria nº 165 da *Coordenação Geral de Administração Aduaneira* (Coana) – órgão da Receita Federal) – que foi publicada no dia 23, ou seja, dois dias antes do evento começar, com disposições sobre esse novo modelo que vai passar a funcionar agora, neste mês de outubro de 2024. O que muda?

Nas palavras da doutora Flávia Holanda, muda que o gerenciamento de riscos aduaneiro e regulatório acontece concomitantemente, já dentro do despacho aduaneiro. Ou seja, vou submeter os meus dados, vou fazer conferência de conformidade do contribuinte, do importador, vou constituir os créditos tributários, vou pagar por meio do módulo *Pagamento Centralizado de Comércio Exterior* (PCCE) e vou ali fazer o procedimento que a gente estava acostumado. Mas a anuência, ou seja, o gerenciamento de riscos aduaneiro administrativo e regulatório vai acontecer concomitantemente. E o que que vale nesses canais de parametrização? Quanto maior for a amplitude definida por

um desses ambientes de gerenciamento de risco, será esse o definido. Ou seja, se um sai verde, o outro sai amarelo, o canal é amarelo. O outro, eu digo, risco, receita, controle, gerenciamento de risco aduaneiro e administrativo. Vale aquele de maior amplitude para definir como vai ser a conferência no processo aduaneiro. Então, em apertada síntese, é esse o modelo. É essa a modelagem. Por exemplo, o *Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento* (Mapa) e a Anvisa já definiram que não pretendem fazer apuração, exceto nas situações excepcionais, diretamente na DUIMP. Não vão usar a LPCO, exceto para medicamentos regulados, para questões de cotas tarifárias. E a gente tem os nossos órgãos anuentes conhecidos que podem fazer essa verificação da mercadoria, que é Mapa, Anvisa, Exército e banco. Então, a nossa ambivalência vai definir que, se Deus quiser e se a Receita conseguir colocar tudo de pé, até janeiro de 2026 eu vou ter que trabalhar com os dois sistemas e viver esse processo de transição.

Reforçando os seus argumentos, a doutora Flávia Holanda fez uma série de perguntas: Como entra a reforma tributária nessa conversa? Qual é o ponto de interseção tributário relevante, que são os custos também relevantes quando o assunto é conferência aduaneira, revisão de valores aduaneiros, classificação fiscal e uma série de outros aspectos que podem impactar, sim, no crédito tributário? Quando a gente pensa em reforma tributária, como ficam o *Imposto sobre Bens e Serviços* (IBS) e a *Contribuição sobre Bens e Serviços* (CBS) nessa operação? O que muda com a DUIMP, já que ele vai viver o futuro, já que a gente nem tem sistema ainda para centralizar aquilo que é reforma tributária? Onde entram o IBS e a CBS? Segundo a doutora Flávia, o Projeto de Lei Complementar nº 68 diz: “Agora, a gente está falando de importação de bens e serviços e bens materiais e imateriais. Para fins de gerenciamento de risco administrativo e aduaneiro, continuam me interessando os bens materiais e é esse fluxo que eu quero ver”. Então, em suas palavras, o art. 64 do PLP 68 vai trazer exatamente essa previsão e começa definindo o fato gerador da importação, que é a entrada dos bens de procedência estrangeira no mercado nacional. E a gente tem como fator fundamental, no universo Siscomex Lidi e DUIMP, o registro dessas declarações, como um elemento em que eu consolido, eu lanço as informações que constituem esse fato. A entrada continua sendo relevante e é esse momento do registro que identifica a constituição do crédito, do imposto de importação e de todas as outras que a gente conhece. Só que o art. 67 diz que, para fins de base de cálculo do IBS e da CBS, o fato gerador acontece na liberação da mercadoria. Então, veja, eu não estou falando da entrada, eu estou falando da liberação. E liberação, de acordo com a Convenção de Quioto Revisada, é exatamente aquilo que eu antecipei no início da minha conversa que é o desembaraço. A gente vai tirar a palavra desembaraço aduaneiro da nossa vida, que seria o último ato de conferência aduaneira, eu tenho esse sentimento, e vamos usar liberação agora. Essa é a expressão. E se, fundamentalmente, a gente vai usar liberação, a gente está dizendo que o fato gerador do IBS e da CBS é a conclusão do processo. Não é no início do despacho aduaneiro que acontece o registro de uma DUIMP. Ele acontece no final.

A doutora Flávia continua a sua explanação, afirmando que, antes de falar na liberação e efetivamente discutir esse ponto mais crítico, qual é a base de cálculo? A base de cálculo do IBS e da CBS é tudo aquilo que o Bruno antecipou. É imposto de importa-

ção, IPI, PIS/Cofins. O que tiver, a gente vai colocar nesse bolo de tributo. O dispositivo tira IPI, ICMS e ISS, obviamente, da conta, mas imposto de importação, imposto seletivo, taxa de comércio, adicional de frente da Marinha Mercante, CID, antidumping, compensatório, salvaguarda e todas as despesas até a liberação. Todas as despesas até a liberação. Veja o quanto a gente sofreu com a discussão sobre capatazia, se a base de cálculo era até o porto, se era depois da entrada, se era depois do desembarço. Agora o IBS são todas as despesas até a liberação, e a gente está falando de uma alíquota de referência de pelo menos 27%. Eu posterguei esse inflar da minha base de cálculo para a liberação. Mas o legislador disse o seguinte: “Você pode, se quiser, antecipar o recolhimento do IBS e da CBS, para o momento do registro da sua declaração de importação, num cenário de DUIMP, obviamente, que tudo vai acontecer no futuro”. Eu posso, enfim, lançar os meus créditos tributários no módulo PCCE e posso ter a opção de pagar ou não pagar o IBS e a CBS na hora que eu faço o registro. Ou seja, eu tenho uma margenzinha de fluxo de caixa. Deve existir nesse módulo PCCE no futuro um botão que me diga, para o processo ser liberado, se eu quero ou não fazer o pagamento. Porque essa é uma disposição do próprio texto. Então eu tenho, hoje, pelo texto do PLP 68, o direito de não pagar o IBS e a CBS na hora do registro da DUIMP, postergar para a liberação. E ele diz mais: “Se você estiver preocupado com taxa de câmbio, ela é a do registro da DUIMP para fins de imposto de importação. Então, quando ele fala em entrada e registro do documento de importação, é ali que a gente vai consagrar as alíquotas para tributação da importação e a taxa de câmbio para fins de IBS e CBS. Por quê? Porque a alíquota de IBS e CBS não vai poder mudar como a do imposto de importação. Ela vai estar perene, ela não pode simplesmente, de uma hora para outra, dentro do fluxo, mudar. A Ptax (*taxa de câmbio de referência do dólar americano em reais*) está definida. E vejam só, o OEA, que é esse cenário de conformidade e de facilitação, quem tem mais infraestrutura e quem tem mais recursos consegue o OEA. O funil é fino, mas ele é extremamente seletivo do ponto de vista econômico também, por conta das questões de governança, por conta de uma série de outras coisas. O que a gente tem hoje é que o OEA vai fazer mais, ele pode pagar o tributo no mês seguinte, ou seja, ele ainda ganha fluxo de caixa. Então, se ele está mais privilegiado em termos de operação, ele ainda vai ter margem, ele tem um mês para colocar o dinheiro dele, que é o IBS e a CBS, que é pelo menos 30%.

Segundo a doutora Flávia, um detalhe fundamental é que a legislação diz que, se você resolver antecipar o seu pagamento para o momento do registro da DI, e tiver eventual mudança no montante do tributo a pagar, no momento do fato do gerador do IBS e da CBS, que é a liberação, você pode pagar essa diferença sem acréscimos moratórios. Ou seja, já que você resolveu antecipar, então não tem problema algum. O que a gente tem, portanto, é o IBS e a CBS nesse fluxo de novos horizontes da DUIMP. A gente espera que esse módulo PCCE seja, de fato, efetivo e eficiente para que o processo seja célere. Esperamos que as Secretarias de Fazenda consigam estar completamente integradas, assim como todos os bancos e as instituições financeiras. Isso é uma questão de tempo, eu espero que sim. No Nordeste, até onde eu sabia, só a Bahia estava completamente integrada à DUIMP. Tem um processo também de investimento dos setores públicos. Nosso maior gargalo é o estadual. Isso gera um problema gigantesco na entrega, ainda que não prejudique por completo a liberação, mas prejudica a entrega dessa mercadoria, aumentando os nossos custos.

Encerrando a sua apresentação, a doutora Flávia Holanda disse que estamos vivendo um ambiente de mudança. Em suas palavras, a gente vive um ambiente de mudança desde que nós nascemos, porque, de algum modo, isso tudo vai se incrementando e a gente tem uma sensação de que tudo está mudando tão rapidamente que a gente está sempre perdendo alguma coisa. Mas esse nosso olhar mais analítico para o que está acontecendo é também um olhar necessário para entendermos que o nosso comportamento como sociedade também muda. E se nós estamos cada vez mais hiperconectados, os órgãos públicos também estarão mais hiperconectados. Quanto mais vulneráveis nós nos colocamos nas nossas condutas individuais, mais vulneráveis estaremos nas nossas condutas corporativas. Por uma razão muito simples, quem realiza condutas são pessoas. E se as pessoas estão cada vez mais vulneráveis, as operações também ficam, de alguma maneira, um pouco mais expostas. E aí a tecnologia acaba capturando tudo isso, ainda que em um ambiente sem substância ou, na maioria das vezes, formal, matemático.

Concluindo, a doutora Flávia Holanda afirmou que quem crê ter todas as respostas certamente não fez todas as perguntas. Em suas palavras, o que a gente tem hoje é um universo de dúvidas, e espero que tenhamos dúvidas por muito tempo e pela vida inteira, porque é isso que nos move para a frente. Confúcio ajuda a gente a dizer assim: Tudo bem se estivermos com dúvidas, tudo bem se as coisas estão complicadas para continuar, para seguir, se está cada vez mais essa sensação de que a gente está perdendo alguma informação. Mas eu realmente tenho uma visão otimista de que a gente tem que trabalhar para melhorar nossos valores, nossos controles e, de alguma maneira, resgatar essa crise de confiança, eliminando-a, talvez, das nossas relações, ainda que seja um ambiente muito ideal.

A relatora Andréa Aquino afirmou que a doutora Flávia Holanda trouxe um aspecto muito importante sobre o fato gerador dos impostos da importação agora com a reforma tributária, relembrando uma discussão muito calorosa no Judiciário sobre se seria o fato gerador a data do registro da DI ou da entrada da mercadoria. Chamou a minha atenção a colocação de que nessa nova redação vai constar como sendo a ocasião da liberação, e fica o questionamento: A liberação a ser considerada seria a data da emissão da CI ou da efetiva retirada da mercadoria do recinto? Feitas essas colocações, a relatora passou a palavra à doutora Raquel Segalla Reis falar sobre o procedimento e a eficiência do procedimento aduaneiro.

A doutora Raquel agradeceu à OAB/ES pelo convite, na pessoa da doutora Luiza Mattar, destacando estar muito feliz e honrada de participar do evento. Ela iniciou a sua fala ressaltando que pegaria o gancho da hiperconectividade, levantado pela doutora Flávia, para dizer que nós temos uma hipercomplexidade social com a qual o Estado não está preparado para lidar. Nós ouvimos hoje um conceito de aduana do século XXI, de Administração Pública do século XXI e é justamente sobre isso que eu venho falar. Essa apresentação é, basicamente, o resumo de um trabalho de dissertação no programa de mestrado da Universidade Católica de Brasília, que eu concluí no início deste ano e que acabou virando um livro que estará aqui na última página da apresentação, para quem tenha eventualmente interesse em aprofundar um pouco mais sobre o tema.

Começo aqui com vocês falando sobre o uso da tecnologia na Administração Pública. Existem várias preocupações que permeiam o uso da tecnologia na administração e por perspectivas muito diferentes, porque a inteligência artificial, que é disso que a gente vai falar, é um tema absolutamente transversal, multidisciplinar, cuidado e estudado pela epistemologia, pela filosofia do direito, pela linguagem, pela ciência de dados, pela engenharia da computação e pelo direito.

Eu isolei aqui para vocês pelo menos duas perspectivas. Uma perspectiva técnica, que são os engenheiros, que são os cientistas de dados, que terão a preocupação com que esses sistemas rodem bem, que haja uma rede robusta, que os programas funcionem bem, ou seja, ela visa aprimorar a forma como os usuários interagirão com essa nova administração. Mas a perspectiva jurídica é diferente. Obviamente, ela também vai se preocupar com eficiência e com efetividade, mas de que forma o direito faz isso? Ele vai avaliar quais são os impactos jurídicos sobre as prerrogativas da administração, mas também sobre as garantias do administrado, evidentemente propondo soluções que sejam razoáveis nessa relação, que é uma relação classicamente de sujeição e de poder. Nós estamos falando aqui de sujeição e de poder. Por isso mesmo, antes de eu adentrar propriamente no tema da automação e da eficiência, eu acho que é importante resgatarmos algumas concepções teóricas, que nós, estudantes do direito aduaneiro, temos; algumas perspectivas para que norteiem a nossa conversa aqui.

A doutora Raquel Segalla continuou a sua palestra, afirmando que todos aqui que estudam um pouquinho de direito aduaneiro sabem que existe uma discussão muito grande, principalmente uma discussão científica doutrinária, sobre a autonomia do direito aduaneiro. O professor Ricardo Javier Basaldúa fala que, na realidade, essa discussão sobre a autonomia do direito nada mais é do que uma entre tantas classificações jurídicas existentes. E ele diz que, na realidade, essa autonomia sempre será limitada e relativa, porque o direito é uno. Se a gente considerar que essas leis aduaneiras, essas normas aduaneiras, interagem com várias outras disciplinas do direito, a depender do objetivo pretendido com essa norma e da perspectiva em que está sendo analisada, nós temos uma série de subsistemas do direito aduaneiro – temos direito aduaneiro administrativo, direito aduaneiro sancionador, econômico, processual, direito aduaneiro tributário, aqui foi o tema que a Flávia acabou de tratar. E justamente essa porção normativa, esse subsistema que trata da regulação do fluxo de comércio internacional, ou seja, de controle aduaneiro é o direito aduaneiro administrativo – vejam bem, não é um direito que se confunde com o administrativo, mas ele interage intimamente com o direito administrativo. E é um direito que tem algo que ver com o Estado Democrático de Direito e com a concepção material dos direitos dos cidadãos, lembrando que esses são os cidadãos que estão na origem desse poder que foi democraticamente concedido ao Estado, e não apenas um destinatário desse poder.

A palestrante abordou outra concepção teórica, em suas palavras, que é importante a gente retomar, além dessa classificação jurídica de direito em subsistemas, é o chamado poder de polícia aduaneiro. O poder de polícia é o potestade. A noção de poder de polícia que nós temos, classicamente falando, é aquela que nós estudávamos, Flávia – tenho certeza de que você tem lá na tua biblioteca, Eli Lopes Meirelles, Caio Tácito,

Temístocles Brandão –, eram cláusulas indefinidas, eram cláusulas gerais que concediam um poder, uma discricionariedade ilimitada à administração. Então, quando a gente retoma as obras desses administrativistas clássicos, fontes que nós temos que beber quando estudamos o direito aduaneiro administrativo, nós nos deparamos com cláusulas como perigo público, ordem pública, supremacia do interesse público sobre o privado, e o que justificava esse poder ilimitado sobre os administrados. E a verdade é que essa noção se perpetuou ao longo do tempo e, também, permeou a atividade administrativa aduaneira.

Segundo Raquel Segalla, a verdade é que a atividade policial não difere em absolutamente nada das demais atividades legislativas do Estado ou das atividades administrativas do Estado. Em suas palavras, na verdade, o fundamento de validade desse poder de polícia é exatamente o mesmo que todos os outros atos administrativos. Se nós não temos elementos essenciais que compõem esse ato, nulidade. Existe hoje uma nova concepção teórica entre administrativistas no Brasil, inclusive muitos da FGV São Paulo, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro, que retomam a noção do poder de polícia, que é o que justifica, que é o que supostamente materializa a função, o exercício do direito aduaneiro como um poder ordenador e um poder conformador dos interesses do Estado, que podem ser interesses públicos, e dos interesses dos administrados, que são usuários dos serviços aduaneiros. Agora que a gente começa a passar para a ideia de automação, é muito importante que os senhores tenham essa ideia.

Quando a gente fala de DU-E, DUIMP, de Sisam, de novas técnicas ou novas ferramentas tecnológicas que promovem, que facilitam ou até que fazem às vezes da decisão do agente aduaneiro, nós não estamos falando apenas de ferramentas, nós estamos falando de modos de exercer a administração, ou seja, de atos administrativos. Atos estes que têm limites, e limites que devem estar regulados na lei formal, não em instruções normativas, em disciplina infralegal. Existem dois novos paradigmas de controle aduaneiro no exercício da função, não só no Brasil, evidentemente, em todas as administrações aduaneiras. A gestão de riscos que hoje é considerada um princípio de gestão aduaneira. Não se faz mais controle aduaneiro sem gestão de riscos, inclusive muito por incentivo dos acordos internacionais dos quais o Brasil é parte, como a Convenção de Quioto Revisada e o Acordo de Facilitação do Comércio. E a inteligência artificial é um novo paradigma por quê? Porque a gestão de riscos precisa, basicamente, de integração entre os órgãos que atuam nesse controle administrativo e aduaneiro, redesenho de processos, evidentemente mudança de cultura, de mentalidade, de processos e de tecnologia, e de informação que é a mola propulsora para toda essa lógica funcionar.

Então, vejam bem, senhoras e senhores, controle aduaneiro hoje não se faz mais sem gestão de riscos, é verdade. E essa gestão de risco pode acontecer nas atividades de despacho, pré-despacho, pós-despacho e, inclusive, naquelas em que o sujeito não se sujeita ao controle aduaneiro, ou seja, naquelas atividades que estão mais voltadas à vigilância e repressão. Então, não existiria a Receita Federal do Brasil ou qualquer administração aduaneira não conseguiria toda essa robustez de previsibilidade, de seletividade, se não existissem essas ferramentas de inteligência artificial que supostamente trariam a melhor decisão possível para um processo ou para um procedimento administrativo, como é o caso do despacho.

Trago aqui para os senhores esse que foi exatamente o tema da minha dissertação, em que eu exatamente defendo que a seleção, a etapa invisível do despacho aduaneiro, deve ser considerada uma etapa, ainda que em nossa legislação, Decreto-Lei nº 3.766, não se fala – a gente está falando da época que era realmente tudo em papel. Mas os regulamentos posteriores e até a *Instrução Normativa da Secretaria de Receita Federal nº 680, de 2006* (IN 680) sequer fazem menção. Na realidade, fazem menção aos instrumentos tecnológicos que fazem gestão de risco, mas não ao modo como essa seleção acontece. Então, quais são as etapas ou os atos do despacho que nós temos hoje previstos na lei? Registro da declaração de importação, conferência e liberação – com a nova nomenclatura. Alguns ainda advogam pela tese da conclusão do despacho como a última etapa do despacho. Mas a seleção ficou de fora e ela tem que ser incluída, e por que isso? Porque é a seleção que viabiliza essa lógica operacional baseada no risco. Esse é o primeiro motivo. O segundo é porque ela já é operada por agentes artificialmente inteligentes, desafiando exatamente a teoria tradicional do ato administrativo, que é uma declaração de vontade do Estado, uma declaração de vontade de um agente, que tem que ser individualizada, que tem que ter motivo e que tem que ter finalidade.

Nas palavras da doutora Raquel Segalla, falou-se aqui bastante sobre o Siscomex, sobre parametrização. Na década de 1990, quando o Mercosul criou por essa norma, que foi modificada em 2004, os canais de parametrização, a ideia era reduzir a aleatoriedade. E foi superimportante que ela tenha sido criada. Mas depois, no ano de 2008, esse mesmo conselho do Mercosul editou duas novas diretrizes, nºs 32 e 33, de 2008, determinando que a gestão aduaneira deverá ter por princípio, além da gestão de risco, a retroalimentação. E quem faz a retroalimentação? A inteligência artificial. E como é que funciona essa retroalimentação? Vejam bem, para que uma máquina inteligente possa funcionar, para que uma ferramenta dessa possa funcionar, um sistema computacional desse possa de fato funcionar, ele precisa de uma base de dados enorme, que é chamado Big Data, que será trabalhado a partir das instruções algorítmicas imputadas no sistema computacional, algoritmos esses que, a partir dessas instruções, vão procurar padrões, para, então, devolver um resultado, ou seja, uma informação. E, a partir dessa informação, para que esse sistema continue aprendendo, e muitas vezes aprendendo sozinho, como é o caso do Machine Learning, de aprendizado profundo, que é o que hoje a Receita Federal utiliza, aprendizado profundo e autônomo, ela precisa fazer essa retroalimentação, esse *feedback*.

Imaginem só, aquele importador que foi parametrizado em um canal vermelho de conferência aduaneira e, por diversas razões, ele pode não ter concordado com aquela parametrização, mesmo assim feito o pagamento da diferença tributária e da multa, em razão do tempo, sabendo que aquela classificação fiscal que foi indicada pelo auditor-fiscal estava errada, mas ele, em razão da urgência e do tempo do despacho aduaneiro, resolve fazer esse pagamento. Isso faz com que o sistema entenda ou aprenda que aquela classificação fiscal que o auditor-fiscal identificou era correta, isso retroalimenta o sistema. Por outro lado, esse mesmo importador que tem convicção de que a sua classificação fiscal está correta faz a manifestação de conformidade, e por 50 vezes ele leva esse tema à *Delegacia de Julgamento da Receita Federal* (DRJ) e ao *Conselho Administrativo*

de Recursos Fiscais (Carf). Ele sabe que aquela é a classificação correta. Eu nem vou entrar nesse tema, porque por diversas razões as classificações podem não ser exatamente a escolha ou a decisão de um *Serviço de Contencioso Especial de Longa Duração e de Alto Valor* (SECLAN) é a mais apropriada. Essa base de dados não retroalimenta o sistema e por quê? Porque a seleção de dados é uma atividade humana toda enviesada, porque nós somos seres enviesados. Só que o problema não é que a máquina seja alimentada por dados selecionados e que essa seleção seja uma atividade social realmente cheia de preconceitos e de viés. O problema é que o algoritmo que trata esses dados não é passivo de contestação. O que nós contestamos não é a decisão do sistema que determinou a minha seleção. Você vai contestar a decisão, quando muito, do auditor-fiscal que resolveu confiar na lógica do sistema. E por que ele vai confiar sempre? Porque essa é a lógica da eficiência. O sistema só foi criado porque a gente precisa reduzir custo, melhorar o desempenho e maximizar resultado.

Eu acho que uma das vezes que eu mais fiquei confortável para falar sobre esse tema foi aqui, no dia de hoje, com vocês, porque na casa do advogado a gente sabe que não adianta falar em estatística. Não dá para confiarmos que apenas 3% das operações de importação são parametrizadas em canais diferentes do verde, porque a estatística não é uma ciência absoluta, ela não funciona no direito. Não estou dizendo que a abordagem operacional baseada no risco deva ser substituída por outra, porque não existe outra melhor do que ela até o momento. O que eu estou dizendo é que este modo de promover controle aduaneiro, ou de promover poder de polícia aduaneira, a tal da postestade, traz uma série de riscos. Essa lógica não vem exatamente do direito, muito pelo contrário. O Bruno muito bem colocou no início que essa é uma lógica que vem das ciências econômicas, do utilitarismo. E o utilitarismo é uma teoria de valor que mais se preocupa com as consequências. Nós, operadores do direito, nós temos, obviamente não estou dizendo que eu não tenha que me preocupar ou deixar de observar a consequência da decisão, mas o fundamento jurídico da decisão não pode ser a consequência, mas o princípio que determinou esse processo decisional. Então, vejam só quando eu congreco essa abordagem do risco com inteligência artificial, existe um risco muito grande de violação de direitos e garantias fundamentais. Quais direitos e garantias fundamentais? Principalmente liberdade e propriedade.

Eu trouxe para vocês alguns desafios relacionados aos processos decisórios automatizados. Sobre alguns deles eu já falei. *Feedback*, acho que vocês conseguiram entender bem como é a lógica. Eu, operador, fico sujeito a quase como que uma ideia de perseguição, porque eu preciso rezar para que a máquina registre os meus esforços, para eu sair desse espectro, senão eu sou reiteradamente selecionado. E aí existem algumas questões práticas para a gente sair aqui do argumento quase que filosófico. O Judiciário tem que determinar um corte temporal para a utilização desses dados que alimentam a máquina. Eu não posso ficar eternamente sendo punido por um canal vermelho que eu tive no passado. Ou, então, que exista controlabilidade dos dados que estão sendo utilizados. Por que não inserir as declarações de importação que passaram pelo contencioso tanto administrativo quanto judicial, para que haja certeza e segurança jurídica de que aquela classificação fiscal para aquela operação de fato corresponde àquela que a autoridade está indicando?

Falando sobre auditabilidade dos algoritmos, a palestrante Raquel Segalla citou uma autora e pesquisadora do direito digital: “Quando o algoritmo pode ou procura padrões para dar mais do que uma informação, quando não existe uma decisão, um único sentido, não há um sentido unívoco para essa decisão, que é exatamente a ideia da decisão discricionária, de selecionar ou não, eu não consigo controlar o algoritmo. A única coisa que eu posso fazer depois é verificar quais foram os danos e as perdas e buscar a responsabilidade do Estado”. Nas palavras da doutora Raquel Segalla, na verdade, cada vez mais o direito aduaneiro é atravessado por outros temas. A gente precisa entender como é que essas ferramentas fazem análise de dados, o que pode compartilhar, até que ponto a privacidade dos dados do cidadão pode ou não ser compartilhada. Será que tudo que aduana faz diz respeito à segurança nacional? Não. Não é. A aduana tem funções não econômicas, mas também econômicas. Nesse caso especificamente, ela não pode compartilhar dados.

Eu deixo essa reflexão para vocês: o anteprojeto de lei de comércio exterior tem dispositivos específicos, tratando sobre gestão de risco, inclusive falando sobre seletividade baseada em inteligência artificial, que podem ser melhorados e que estão exatamente agora, neste momento, passando por consulta. Algumas entidades estão apresentando as suas contribuições. Já é um sinal, já é um caminho e, inclusive, demonstra e justifica a importância de momentos de foros como este, em que a gente não fica com aquela sensação de que está falando ao vento. Não. Tem gente importante e que participa da edição dessas normas que estão nos ouvindo.

Encerrando a sua apresentação, a doutora Raquel Segalla agradeceu a oportunidade e mostrou a imagem da capa do livro publicado com o trabalho de dissertação no Programa de Mestrado da Universidade Católica de Brasília, que ela concluiu no início de 2024.

A relatora Andréa Aquino agradeceu a doutora Luciana Mattar e a parabenizou, em suas palavras, pela maestria com que ela tem conduzido este evento. Eu acredito que a próxima seccional estará com um trabalho bem difícil para poder superá-la na condução do próximo congresso.

A presidente do painel, doutora Luiza Covre, antes de encerrar o painel, informou que entregaria aos painelistas, em suas palavras, uma lembrancinha como representação da nossa gratidão pela presença de vocês, por terem aceitado o nosso convite e por terem nos presenteado com *insights* tão maravilhosos, assim, riquíssimos. *Acho que todo mundo sai daqui hoje com uma visão renovada sobre todo esse processo. Muito obrigada!*

Palco 1 — Painel Marítimo

Tema: Desafios Atuais da Cabotagem

Presidente: Pedro Calmon Filho — Advogado

Palestrante 1: Godofredo Mendes Vianna — Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ

Palestrante 2: Luís Fernando Resano — Diretor-Executivo da ABAC

Palestrante 3: Carlos Augusto Muller — CONTTMAF e Sindmar

Palestrante 4: Queila Sangi — Coordenadora Jurídica da Log-In

O presidente do painel, doutor Pedro Calmon Filho, deu início ao painel, exortando a plateia a sintonizar os seus fones de ouvido no painel “Desafios Atuais da Cabotagem”. Em suas palavras, é um imenso prazer poder presidir a mesa do painel “Desafios Atuais da Cabotagem”, no qual temos, basicamente, os presidentes de toda a nossa navegação. Ele citou os integrantes do painel: doutor Godofredo Mendes Vianna, que é presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ, meu presidente; Luís Fernando Resano, que é o diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC); Carlos Muller, que é o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF) e presidente do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar). E a nossa doutora Keila Sanji, que é advogada da Log-In, e praticamente uma presidente dentro da cabotagem de tanto conhecimento com que nos brinda hoje. Sem mais delongas, parabênizo a estrutura, toda a organização do evento, na pessoa da doutora Luciana Mattar, pelo belíssimo desafio.

Nas palavras do doutor Pedro Calmon Filho, a cabotagem é um dos modais mais importantes, no qual podemos ter a eficiência, não só energética como a eficiência logística para levar diversos tipos de carga nos portos do nosso País, que, em conjunto com outros modais, como vimos ontem, hoje de manhã, no painel da intermodalidade, faz com que a cadeia logística abranja todo o nosso Estado.

O presidente do painel explicou que o trabalho seria no formato de debate, em que cada expositor faz a sua exposição inicial e depois os painelistas fazem perguntas entre si. Para iniciar, ele convidou o doutor Godofredo Mendes Vianna, em suas palavras, uma referência na área marítima, uma referência na cabotagem, a trazer para nós um pouco da regulação legal, o aspecto regulatório. Esse ato regulatório, Godofredo, que nós temos no Brasil, onde temos uma vasta legislação interna, de certa forma atualizada, de certa forma positiva, mas não ratificamos tantas convenções internacionais. E isso, em que pese a cabotagem trata de um mercado nacional, tem muita relevância até para a segurança jurídica. Gostaria de saber quais são as suas considerações sobre esse tema, para que a gente possa discutir, começar o início dos desafios atuais da cabotagem.

O doutor Godofredo Mendes Vianna agradeceu ao presidente do painel e cumprimentou os painelistas, mencionando o seu prazer de compartilhar informações. Ele também elogiou a organização do evento, em suas palavras, realmente extraordinária. A Luciana está de parabéns! A Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/ES realmente superou as expectativas. Esse evento é feito anualmente pelas diversas comissões de direito marítimo que nós temos, Brasil afora, incluindo a comissão do Conselho Federal. E, realmente, a Luciana, quando trouxe a ideia de trazer uma conferência que prestigiasse a inovação, eu não esperava tudo isso. Então, realmente, está de parabéns. Acho que coloca o direito marítimo e coloca o setor em um patamar importante.

Abriendo a sua palestra, o doutor Godofredo Mendes disse que, nessa questão da regulação, de modo geral, da legislação marítima nacional, doméstica e internacional, seria muito importante fazer contextualização, antes de passar para as questões práticas, efetivas e atuais dos desafios do setor que serão apresentados pelos demais palestrantes.

Hoje, me preocupa muito a situação do ambiente legislativo brasileiro em relação à matéria do direito marítimo. Por quê? O Brasil tem um Código Comercial de 1850, parcialmente ainda em vigor. A reforma do Código Comercial, que traria um novo livro de direito marítimo, está, se não me engano, há 11 anos no Congresso Nacional, sem avançar. A legislação internacional é uma fonte necessária, não só para o transporte marítimo internacional de longo curso, como alguns talvez tenham essa impressão, mas, obviamente, também para o nosso transporte marítimo doméstico, a cabotagem. Diversas convenções que tratam de uma regulação de responsabilidade civil, de limitação de responsabilidade civil, regimes, inclusive, que já são adotados por diversas nações que têm o comércio marítimo como essenciais para o desenvolvimento da sua economia, como o Brasil, já ratificaram. O estudo, que foi feito há algum tempo pela Comissão de Direito Marítimo do Rio de Janeiro, identificou 165 convenções internacionais em matéria de direito marítimo. E o Brasil não ratificou, pelo menos, 65% dessas convenções. A última convenção que eu me recordo, que foi um passo importante, que o Congresso Nacional e o nosso Poder Executivo adotou foi a MRC, a Maritime Labour Convention, que hoje está em processo de regulamentação, fundamental para o setor, especialmente para a proteção dos interesses dos marítimos.

Nas palavras do doutor Godofredo, isso é um ponto, realmente, de bastante preocupação. O direito marítimo teve a fase dos códigos comerciais, que foi no século XIX, e depois, obviamente, tendo em vista a natureza transnacional da atividade, foi necessário uniformizar as legislações domésticas. Como nós uniformizamos a legislação doméstica? Por meio das convenções internacionais. E isso, de fato, o Brasil, embora seja uma nação extremamente mercantil, e a economia do mar tenha grande importância, continua muito atrás das principais nações marítimas do mundo. O Brasil precisa adotar uma cultura de nação marítima, e as convenções me parecem algo fundamental. Mas eu vou além. Hoje tivemos um painel aqui sobre uma iniciativa extraordinária do Congresso Nacional, na figura do presidente Arthur Lira, que foi ter essa comissão para o estudo de uma atualização da legislação portuária. E por meio de um grupo que conhece, de fato, a matéria, multifacetado, com a visão sobre diversas perspectivas e setores, e que me parece o caminho, o caminho certo, o caminho correto. Nós hoje temos uma legislação marítima,

que passa por algumas convenções ratificadas antigas, um Código Comercial parcialmente revogado, e a legislação esparsa, e significa que tem parte do Código Civil que é emprestada para, por exemplo, regime de contratos. Há um emaranhado, por exemplo, em relação às regras de prescrição, que é a decadência do direito, que é quando se tem o pericínio do direito, as ações, eventualmente, dos interesses da atividade setorial, carga, transportador, para que possam exercer as suas ações quando há prejuízo. Há uma instabilidade muito grande. Se discute, nos tribunais, se o Código do Consumidor, por exemplo, seria aplicável ao contrato de transporte marítimo de cargas por efeito de adoção de prazo prescricional, ou seria o Código Civil, ou seria o Decreto-Lei nº 116, que é um decreto específico que regula as reclamações por avaria e perda de carga.

Nas palavras do doutor Godofredo, essa legislação, que é esparsa, requer um exercício interpretativo muito grande, muito importante. Isso, muitas vezes, acaba desembocando nos tribunais. A professora Juliana, que foi nossa procuradora-geral do Cade, trouxe essa questão, inclusive, da estabilidade do ambiente legal por meio da prestação judicial eficiente, qualificada, célere. Nesse ponto, nós temos algumas iniciativas, talvez alguns não saibam, muito interessantes. Por exemplo, no Rio de Janeiro nós temos varas empresariais especializadas na matéria de direito marítimo, além de outras competências. Mas isso tem funcionado muito bem, do ponto de vista da prestação judicial célere, com qualidade, com juízes que se especializaram na matéria e tudo mais. Outra experiência interessante foi a incorporação da arbitragem para a solução de disputas marítimas no Brasil. Até, provavelmente, cinco ou oito anos atrás, não se via no Brasil arbitragem como instrumento para a solução de disputas no Brasil, disputas de natureza marítima. Embora já fosse uma cultura muito já estabilizada em países como Inglaterra, no mercado europeu como um todo, Estados Unidos, Singapura, Hong Kong, e mais na Ásia, de uma maneira geral, o Brasil não adotava isso. E hoje nós ainda temos um número importante de disputas marítimas resolvidas por arbitragem, com árbitros qualificados. Nós temos o manancial de profissionais extremamente qualificados no Brasil em matéria de direito marítimo. E a diferença está nisso. Nós temos arbitragens que são resolvidas em um período de um ano, um ano e meio, no máximo dois anos, a depender da necessidade de instrução, de prova judicial, etc.; enquanto o processo judicial, sabemos, dependendo do Estado, dependendo também da extensão dos recursos, do STJ, etc., vai durar de cinco a oito anos. Essa é a novidade boa que eu trago aqui, porque a gente, às vezes, fica apenas com essa visão crítica do sistema, do ambiente regulatório brasileiro, mas esse é um ponto positivo que nós pudemos perceber nos últimos anos.

Faço também aqui um alerta, e já vou encaminhando para o final, em relação a algumas preocupações que nós temos no ponto de vista legislativo, hoje, no Brasil. Por exemplo, a reforma tributária. Nós estamos com uma reforma tributária importante, que tende a realmente simplificar o setor de arrecadação fiscal no Brasil, mas, no que tange à nossa armação, eu vejo com preocupação. Existe um regime, já muito antigo, desde a Lei nº 9.432, de 1997, em que as embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro gozam de uma série de isenções fiscais, no que tange a reparo, manutenção, docagem, especialmente atrelada à aquisição de peças. O arcabouço da reforma não está vendo essas exceções, esses regimes especiais com a devida atenção. Isso é uma preocupação muito grande para o setor, pode vir a onerar o setor, e acaba que essa oneração não é

para os armadores somente, porque não há como se desviar de um repasse, obviamente, desse custo para a carga e para o consumidor final. Há preocupação também em relação à navegação *offshore*, navegação ligada à logística do óleo e gás, em relação ao Repetro, que é um regime aduaneiro especial para importação temporária de equipamentos, navios e plataformas, que também, aparentemente, será tratado, mas também preocupa. Então, é preciso ter muito cuidado com esses projetos, que visam realmente modernizar, nesse caso, o nosso sistema tributário, para que a gente acabe não dando um passo atrás.

Eu vou aqui, então, encaminhar para o final. Pedro, agradeço a sua provocação em relação a isso. Tem outras questões aqui, depois a gente pode endereçar na fase de perguntas.

O presidente do painel, Pedro Calmon Filho, agradeceu ao doutor Godofredo, em suas palavras, pela aula que o senhor nos trouxe sobre esse ato regulatório e, mais do que isso, a transformação do Brasil na cultura de uma nação marítima e aspectos positivos, aspectos que demonstram o que está andando, seja pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, que já tem as suas varas empresariais, pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, por meio do juiz doutor Frederico, que está aqui no seu núcleo 4.0. Na sequência, passou a palavra ao doutor Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) para abordar a perspectiva por parte do armador de cabotagem, sobre como está o mercado e quais são os desafios.

O doutor Resano cumprimentou a plateia, os colegas de painel e a organização do evento, destacando a doutora Luciana Mattar, que, em suas palavras, realmente dá um *show* de organização, de padrão de qualidade. Ele afirmou que a ABAC, há muitos anos, colabora, dentro das suas capacidades, patrocinando o Congresso, por entender que o evento é um momento relevante para a discussão de temas de alto nível da área jurídica no setor de navegação. O doutor Resano também elogiou a fala do doutor Godofredo que, em suas palavras, nos trouxe uma aula importante, porque, às vezes, a gente olha cabotagem, acha que é coisa doméstica, que tudo ocorre só aqui no Brasil, e não. Se tem um setor globalizado, chama-se navegação. Navegação, o princípio é globalizado. Então, mesmo sendo um navio de cabotagem, o navio tem que estar em condições de fazer uma viagem internacional. E aí precisa ter todas as convenções, precisa ter todos os tratados internacionais funcionando.

Eu participo do Comitê de Documentação do Conselho Marítimo Báltico e Internacional (em inglês, Baltic and International Maritime Council – BIMCO). Às vezes, eu fico olhando, assim, é melhor ficar quieto, porque não sei como vai ser interpretado no Brasil, uma vez que nós estamos falando de uma regra de contratos, de alteração de *Bill of Lading* (BL) – documento que atesta o transporte de mercadorias por via marítima – eletrônico, e nós estamos ainda no Código Comercial de 1850. Então, fica até difícil. Neste painel, vamos tratar de desafios da cabotagem. Fico contente de ter sido colocado no plural, porque existem muitos desafios. Essa é a verdade. O doutor Godofredo já abordou aqui alguns muito importantes, que precisam ser enfrentados. Realmente, o Código Comercial pode parecer que é somente da navegação internacional, mas não, ele é importante. Nós, recentemente, participamos de um debate, acho que foi na

OAB/SP, o CTE *versus* o BL. O CTE é um documento fiscal. Nós não temos aqui um contrato, um BL, que dê a cobertura para o transporte doméstico. Eu não sou advogado, então não posso nem falar muito, não. Eu sempre digo assim, enquanto está tudo certo, está tudo certo. Quando está errado, dá errado mesmo. Então, precisamos ter cuidado.

Eu vou colocar aqui como desafios alguns que nos tocam mais no momento, não que esses sejam os únicos. Nós temos a questão dos marítimos, e até fico muito feliz de ter aqui o Carlos Muller participando deste painel junto conosco. Infelizmente, não temos a Marinha presente aqui, apesar de o almirante Washington estar ali. Mas é importante que esse assunto passe pela Marinha. Não tem como tratar esse assunto sem ter a Marinha desenvolvendo, porque ela é a responsável, e não questionamos se ela deve ou não deve formar o marítimo. Nós temos certeza, não temos outra instituição no Brasil, pelo menos no momento, que possa formar marítimos. Quando eu falo marítimos, eu estou falando de oficiais. É um curso de longa duração, de três anos de bancos escolares, e mais um ano de praticagem, de treinamento a bordo, estágio a bordo, e em padrão internacional. Nós não estamos falando que vamos abrir uma escolinha no Yacht Club, vamos formar oficial. Não dá para ser assim, porque o marítimo também é globalizado. Ele tem que estar com o seu certificado, no padrão do STCW, que é a Convenção de Qualificação do Marítimo, que é regulado pela Organização Marítima Internacional (em inglês, International Maritime Organization – IMO), uma convenção da qual o Brasil é parte. Então, nós precisamos estar nessa regra. E até mesmo existe uma auditoria da IMO sobre a formação de marítimos, que é para manter o padrão. Nós queremos marítimos de qualidade, bem formados, esse é um dogma nosso. E estamos lado a lado com os marítimos que também querem qualidade. Ninguém quer “substandard” (*abaixo do padrão*) aqui. “Substandard” é palavra proibida para nós.

Dando continuidade à sua palestra, o doutor Resano destacou os efeitos climáticos também como desafios do setor. Pessoal, talvez alguns não saibam aqui, mas desde a semana passada nenhum navio da cabotagem vai a Manaus. Por quê? O Rio Amazonas secou. E uma demora na ação do governo, de instalar o rio seco, podia ter sido feita uma dragagem para manter o fluxo logístico de lá. E isso representa que as pessoas talvez não percebam a importância da cabotagem, porque representa a falta do televisor que está aqui, que vai faltar na Black Friday, que vai faltar no Natal, porque não teve o escoamento da produção da Zona Franca. Vai faltar arroz, vai faltar feijão, vai faltar carne lá em Manaus. No ano passado, a inflação em Manaus, no período da seca, foi de 20%, porque não chegava comida. Não chegavam as coisas básicas. E não é só em Manaus. É na região amazônica, porque Manaus é um grande *hub*, é de lá que tudo se espalha para aquela região. Vai para Benjamin Constant, vai para Tabatinga, vai para todos os lugares. Isso é uma preocupação. A gente não pode estar desligado disso daí. Temos que atuar. O setor privado fez o que pôde. Foram transportados cais flutuantes de Manaus para Itacoatiara, para o navio poder atracar e fazer transferência para uma balsa. Então, nós invertemos. Em vez de levar o navio ao cais, o cais veio ao navio.

A regulação, eu acho que está muito como o doutor Godofredo já falou, mas nós temos uma preocupação. Nós tivemos uma lei, boa ou ruim, a tão falada BR do Mar (Lei nº 14.301, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem), que foi

sancionada em 7 de janeiro de 2022, e até hoje depende de um decreto regulamentador. Como é que pode haver segurança jurídica? A empresa está na regra, traz um navio de uma forma, e um decreto vem e diz que não pode mais daquele jeito? Como é que pode? E, mais que isso, criaram-se regras que dependem de uma regulação e hoje nós temos, por exemplo, em audiência pública, como o doutor Eduardo Nery apresentou na palestra magna, uma resolução, revendo a resolução sobre afretamento que foi mudado. Foi alterado em 2022, e ainda agora, quase no final de 2024, ainda vai todo aquele processo da audiência pública, que é longo. E não é só essa. Falta outra sobre a outorga.

Passando para o último item da sua apresentação, o doutor Resano comentou que, hoje, existem entre 45 e 50 empresas outorgadas para navegação de cabotagem, e a ABAC tem dez associados. E fez perguntas retóricas, antes de explicar os números. Por que essa diferença é tão grande? Não gostam da ABAC? A ABAC não faz nada? Porque são empresas que não são admitidas na ABAC, por não obterem a outorga sem a embarcação, com capacidade operacional. Temos outorgas, e se surpreendam, sim, podem se surpreender, temos outorgas de empresas de navegação que apresentam, como embarcação adequada para a navegação, uma lancha de 30 pés, não cabinada. E aí, o que acontece? Quando essas empresas obtêm outorga, se valem dessa outorga para trazer navios estrangeiros para competir em total desigualdade de condições comerciais com as empresas brasileiras de navegação, que têm operado navios de bandeira brasileira em um custo operacional mais alto. Isso é muito preocupante. O acidente ocorrido com a embarcação indo para Fernando de Noronha, era uma empresa outorgada para fazer cabotagem. Todos viram nos vídeos o tipo de embarcação que estava lá. Esses são desafios enormes na cabotagem. Isso gera uma precarização do transporte marítimo, estou falando só na cabotagem. Mas isso não é aceitável. A cabotagem vem crescendo nos últimos anos a mais de 10% ao ano, que é um índice muito bom, mas com uma concorrência totalmente desigual, e nessas condições não aceitamos.

Com relação a marítimos, nós fizemos um estudo, podemos discutir os números a todo momento. Nunca vocês me verão falar assim: o número é esse, falta 1.000, falta 4.000 ou 3.000, não é isso, não é isso. O que nós estamos aqui trazendo para os senhores, e faço inserir esse *slide* aqui exatamente para mostrar, eu não estou querendo dizer se falta 1.000, 3.000 ou 4.000, não é isso. Volto ao início da minha fala, demora-se três anos de bancos escolares, mais um ano de estágio a bordo, no mínimo. Teve o concurso para a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, e quem entrar em janeiro de 2025 só estará disponível para trabalhar a bordo em 2029. Então, as ações precisam ser antecipadas, não podemos esperar ter a falta para ter a formação. Precisamos dar perenidade na formação. Hoje, li em uma matéria que o TCU está questionando – nós estamos sofrendo tantas interferências – uma medida provisória do governo, fazendo a depreciação acelerada de petroleiros, para poder aumentar a frota brasileira. Então, já foi suspenso. Existe uma medida provisória, tramitando no Congresso, mas já está cancelada a depreciação acelerada. Certamente, a Transpetro e a Petrobras estão reanalizando as construções. Mas nós precisamos estar de olho nisso.

Segundo o doutor Resano, a exploração de petróleo na margem equatorial, certamente, se virar realidade, irá gerar mais demanda de marítimos. Em suas palavras,

com a Lei nº 14.301 foram criadas empresas. Hoje, uma delas já é nossa associada, que é a Norcoast, que trouxe quatro navios. A Log-In trouxe dois navios também por conta dessa nova regra. A Flumar trouxe mais um navio. Então, todas têm demandas por marítimos. E ainda nós temos mais duas empresas já outorgadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e uma fez a primeira viagem, que é a Braskem, já tem um navio na bandeira brasileira. E a Alcoa, que também virou uma empresa brasileira de navegação (EBN), já tem dois navios internalizados e pretende trazer mais dois navios. Então, olha só, na cabotagem, que é onde eu me sinto à vontade para falar, o quanto nós estamos aumentando a frota. Tudo isso demandando marítimos e tem sido uma dificuldade. Infelizmente, acontece uma migração muito forte dos marítimos. Por questões de regime de trabalho, salariais, são todos respeitados. É normal isso acontecer. As plataformas “roubam” os marítimos do apoio marítimo; o apoio marítimo “rouba” o marítimo da cabotagem.

Nós somos os primeiros a sentir esse impacto. Nós temos as empresas brasileiras de navegação, e nenhuma delas pretende ir embora do País. Muito pelo contrário, pretendem aumentar a frota, como já aumentou a Log-In, como já aumentou a Mercosul. A Mercosul colocou o navio de bandeira brasileira para fazer o comércio com a Argentina, apesar de não ser mais exigência. Nós temos a vontade de crescer, as nossas empresas têm a vontade de crescer, querem crescer.

O doutor Resano enfatizou, mais uma vez, a necessidade de se discutir, em suas palavras, um fator primordial, que é a mão de obra. E queremos marítimos brasileiros. Isso é importante ficar registrado. No passado, trouxeram marítimos peruanos, mas não é essa a solução. Nós queremos marítimos brasileiros e empregos perenes. Quando nós compramos um navio, ele vai ficar 25 anos. Isso é importante para a gente, dá previsibilidade na nossa atividade. Nós temos crescimento da frota de cabotagem, crescimento da frota de apoio marítimo, que realmente é um fato, voltou-se à exploração de petróleo aqui no Brasil. Então, são fatores que nos preocupam. Apesar de todos os problemas que temos, a cabotagem cresce e continua crescendo e continua investindo. Mudamos o nosso modelo de negócios, por conta do programa BR do Mar, sim, empresas trazendo navio afretado, sem ser baseado na propriedade, como é o caso da Norcoast, como a Log-In, como outras empresas, mas sempre olhando o mercado brasileiro, para atender à logística brasileira, que é extremamente carente.

Avançando para o final de sua apresentação, o doutor Resano informou que apenas 11% da logística brasileira são feitos pelo mar, sendo que destes 11% 60% são de alívio de petróleo. Em suas palavras, nós somos quase nada. Se nós falamos em descarbonização, que é a palavra mais genérica, por que não usar mais a cabotagem se é o meio de transporte mais eficiente? O Godofredo falou de um projeto que foi apresentado pelo vice-governador, infelizmente eu não vi cabotagem naquilo ali, eu vi ferrovia, vi rodovia, vi comércio exterior, mas não vi cabotagem. Então, como é que nós, em um País de dimensões continentais, não pensamos em conectar o País via cabotagem?

A apresentação do doutor Resano, que concluiu agradecendo ao público, foi elogiada pelo doutor Pedro Calmon Filho, que deu segmento ao painel, convidando o

presidente do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, Carlos Augusto Muller, para falar sobre aspectos da mão de obra, BR do Mar, desafios, sustentabilidade social e rota da morte.

Carlos Muller saudou os integrantes do painel, que, em suas palavras, é um painel de alto nível. Temos o desafio de apresentar aqui quais são os desafios da cabotagem na visão dos trabalhadores marítimos. Eu fico feliz quando eu escuto os armadores defendendo que querem empregar marítimos brasileiros e que concordam que a formação deve estar a cargo da Marinha do Brasil. Acho que isso é um ponto muito importante, nós temos concordância sobre isso. E acho que nada melhor para começar uma apresentação sobre cabotagem do que registrando e reforçando a importância que a nossa cabotagem tem e a pujança da cabotagem brasileira, que supera alguns trades internacionais em que o Brasil atua. Defendemos que o Brasil deve fortalecer ainda mais a sua cabotagem com empresas brasileiras de navegação, com navios em bandeira brasileira, empregando marítimos brasileiros, porque é isso que vai fazer o nosso País ter representatividade nesse setor, da mesma forma que fazem as grandes nações marítimas do planeta.

O presidente do Sindmar, Carlos Muller, começou fazendo uma breve contextualização. Em suas palavras, hoje, no Brasil, contabilizamos quase 600 embarcações que empregam oficiais da Marinha Mercante. O sindicato que eu presido representa esses profissionais. E, trazendo números, nós identificamos hoje, no Brasil, 12 mil oficiais da Marinha Mercante; 2.200 são oficiais de outras nacionalidades que atuam em navios que estão em águas nacionais, navios de outras bandeiras, mas que estão aí para operar, às vezes, até 20 anos no Brasil. E, de brasileiros, hoje nós temos cerca de 10 mil. Os que estão ativos são pouco mais de 7 mil trabalhadores. Nós temos ainda quase 3 mil aposentados e 674, na nossa conta do mês passado, que estão desempregados ou atuam em outra atividade correlata à Marinha Mercante. Esses dois números, os aposentados e os desempregados ou que estão em outras atividades, são marítimos que potencialmente podem retornar à atividade marítima. É por isso que eu vou abordar rapidamente com vocês a questão do estágio supervisionado, que a ABAC não traz nas demonstrações de quantitativas de projeção, mas que é um número bastante significativo. Somente neste ano nós projetamos que retornarão ao mercado de trabalho mais de 200 oficiais para atender às demandas dos armadores.

Prosseguindo a sua apresentação, Carlos Muller falou sobre a diversidade e a equidade no setor. Em suas palavras, gostamos de falar disso porque o Brasil se destaca. Nós estamos entre os países que efetivamente empregam mais mulheres. De acordo com o nosso indicador Sindmar Mulheres, que foi divulgado neste mês, temos 12,67% de mulheres na força de trabalho. Mas é um número ainda muito baixo. Concordamos que é baixo, mas está no mesmo patamar que Noruega e Estados Unidos, que são os dois países que mais empregam mulheres percentualmente no mundo. Enquanto nós temos 12%, na navegação internacional esse número não chega a 2%. Então, há um desafio muito grande, e o Brasil está andando na frente, sim, nesse setor. Temos aqui presente a nossa diretora de gênero e juventude, a Lorena, que está atuando firmemente. Queremos convencer mais empresas a entrarem nesse indicador. Hoje, de quase 100 empresas que empregam marítimos, apenas 18 conseguiram se classificar acima dessa média de 12%.

Quer dizer que tem muita empresa hoje empregando um número muito pequeno de mulheres. Os armadores têm que olhar para isso e trazer mais equidade para esse setor.

Falando de formação, Carlos Muller concordou que, nos últimos anos, houve redução no nível de formação e frisou ser necessária a uma revisão. Em suas palavras, a Marinha nos informa que muito disso foi em função da pandemia de Covid e que está atenta a esse movimento. Então, efetivamente, nos últimos anos, as duas *Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante* (EFOMM), Rio de Janeiro e Belém do Pará, formaram menos oficiais. E nós entendemos que esse número precisa ser ajustado para níveis históricos e compatíveis com a frota atual do Brasil. Isso, obviamente, não significa, como eu escutei de alguns armadores, formar mil oficiais por ano nos próximos cinco anos, porque senão o mercado entrará em colapso. Vocês viram ali que nós temos, efetivamente, trabalhado hoje com sete mil oficiais. Para colocar cinco mil no mercado, a gente tem que estar projetando um crescimento bastante grande que nós não vemos que vai acontecer. Agora, concordamos que tem que ter ajustes no nível de formação. E aí, a questão, Resano, da revalidação dos certificados por meio do estágio supervisionado. O estoque não acaba. Eu trouxe aí 20 anos de experiência com o estágio supervisionado e vocês vão ver que, quando há aquecimento no setor marítimo, há maior retorno desses profissionais. Agora, desde 2022, estamos observando novamente um crescimento no retorno desses profissionais e vamos continuar tentando motivá-los a retornarem.

O presidente do Sindmar, Carlos Muller, resumiu, então, as propostas do Sindicato para a formação de oficiais. Que ela seja feita por meio das escolas de formação de oficiais da Marinha Mercante, que tem um ciclo mais longo, mas traz mais confiabilidade no longo prazo. Então, as EFOMM, que hoje estão formando apenas 100 oficiais, concordamos que tem que formar um número mais próximo, talvez 350, 400 oficiais por ano. Não somos contrários a isso. Somos contrários, sim, a essas ideias mirabolantes de resolver questões de curto prazo que não garantem sustentabilidade para o nosso pessoal. Que haja previsibilidade e garantia de recursos para a Marinha do Brasil realizar o ensino profissional marítimo. Que seja criada uma comissão permanente com armadores marítimos e com o governo representado pela Marinha para discutir continuamente a atualização dos currículos das EFOMM. Que sejam executadas ações conjuntas para excepcionalizar o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, que tem sido contingenciado. Independentemente de qual seja o governo, sempre tem contingenciamento desses recursos. Que seja viabilizado, nesse momento, seria muito importante, um novo *Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural* (PROMINP) para investir nas duas escolas de formação de oficiais, atualizar laboratórios, simuladores, e até equipamentos educacionais, salas de aula e acomodações. Que seja mantida a capacitação complementar à formação básica, que tem nível de excelência. Por fim, que haja vagas nos navios operados pelos armadores brasileiros, para que aqueles oficiais que desejam retornar ao mercado de trabalho tenham vaga para isso. A dificuldade que nós encontramos hoje é de colocação desse profissional a bordo, para que ele possa fazer um estágio de três meses que vai permitir a ele recuperar os certificados que estão vencidos.

Na sequência, Carlos Muller abordou a questão do afretamento pela Petrobras. Em suas palavras, a Petrobras é o maior afretador no Brasil, são mais de 100 embarca-

ções estrangeiras, e, lamentavelmente, não são embarcações que têm o mesmo padrão que nós observamos nos navios operados pelos armadores brasileiros da ABAC. São navios em condições muito inferiores. E quando a Petrobras, que é a maior empresa do Brasil, permite que se opere no Brasil um navio que não cumpre condições de qualidade, segurança, meio ambiente e saúde compatíveis com as que ela exige nos navios brasileiros, ela está criando uma distorção no mercado, que privilegia navios “substandard”, que vão sempre ser mais baratos do que um navio que tem os melhores padrões de segurança. Então, isso tem que ser mudado, a gente precisa ter uma atenção especial com isso.

Carlos Muller deu alguns exemplos de casos, cujo combate se deu com a atuação conjunta do sindicato com as autoridades, nos últimos dois anos. Vou passar rapidamente. Alimentação inadequada, vocês viram na foto anterior, essa era a água que existia a bordo para cozinhar, tomar banho e beber; alimentação em quantidade inadequada, não sei se em algum lugar do mundo o marítimo sobrevive comendo só isso, mas, no Brasil, não. Problemas de equipamentos também. E aí a Marinha do Brasil tem atuado prontamente quando recebe essas denúncias, e conseguimos que a Petrobras abra um canal para discutir essas questões conosco. E os lamentáveis acidentes. Esse foi um caso lamentável, um oficial brasileiro de máquinas que teve a sua mão presa dentro da câmara do incinerador e, quando conseguiu retirar a mão de lá, ela estava em chamas. Obviamente, teve que amputar a mão, dificilmente vai poder retornar ao trabalho. Não queremos que isso aconteça em águas brasileiras. Outro caso que nos chama a atenção e tem aumentado no mundo são os abandonos de tripulação pelos armadores. Isso não acontece há muitos anos em navios brasileiros, mas, em navios estrangeiros, sim. Esse caso aconteceu em São Luís do Maranhão: um navio contêiner estava há seis meses fundeado, os tripulantes sem receber salários há mais de dois meses, o que configura trabalho análogo à escravidão; embarcados há mais de um ano, o que contraria as convenções internacionais; sem atendimento médico e sem acesso à terra. Então, depois da atuação do Ministério do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho, esses trabalhadores foram repatriados, não sem algum estresse. Isso sempre gera estresse. Mas o Brasil tem uma forma bastante eficaz de lidar com esse tipo de caso.

O presidente do Sindmar relatou, em suas palavras, que, outro dia eu escutei, em uma palestra de autoridade brasileira, que não existe mais bandeira de conveniência, que isso não é um problema, desde que a Convenção do Trabalho Marítimo foi ratificada. Não é verdade. Continuam existindo as bandeiras de conveniência e é lá que acontecem os piores casos de exploração de mão de obra, de não pagamento de salários e de baixas condições. E os sindicatos brasileiros estão inseridos na campanha mundial de combate às bandeiras de conveniência. Nós não queremos bandeiras de conveniência navegando em águas brasileiras, queremos bandeira brasileira, ou de outros países que efetivamente fiscalizem as embarcações. A questão da travessia da morte. Isso é um fato lamentável. Eu falei para o Resano, não vamos ter uma cabotagem de excelência, enquanto houver casos como esse no Brasil. Nos últimos 12 anos, ocorreram 12 naufrágios. Em nenhuma outra travessia no Brasil acontecem tantos naufrágios e perdas de vidas. Isso é lamentável. Temos marítimos que morreram e temos os que ficaram desaparecidos, que a família não tem nem mesmo um corpo para enterrar. Nós temos que acabar com essa situação

na travessia da morte. Desde 2010, 12 embarcações naufragadas, oito marítimos mortos e três desaparecidos. Então, tem responsabilidade de várias autoridades. Nós temos que encontrar uma forma de acabar com essa travessia da morte e torná-la o que deveria ser, uma rota para abastecer um paraíso turístico brasileiro.

Carlos Muller levantou outra questão preocupante para o Sindmar: a falta de sustentabilidade social do BR do Mar. Em suas palavras, quando se traz a possibilidade de afretamento do navio a casco nu, com suspensão de registro, em uma primeira avaliação, isso pode parecer bom, porque vamos ter mais navios em bandeira brasileira. Mas o que nos chamou a atenção, logo em um dos primeiros casos, foi que a Hapag-Lloyd (empresa alemã de transporte marítimo e containerização), que operava três navios em águas chilenas, empregando 100% de chilenos, vendo oportunidade melhor no Brasil, retirou esses navios, demitiu todos os marítimos e hoje está operando na Norcoast. E a pergunta que fica é: Se amanhã a China começar a praticar fretes mais altos, vamos sofrer isso também? Então, nós achamos que falta sustentabilidade social, e isso tem que ser mais bem regulado no BR do Mar. O BR do Mar, como o Resano já comentou, tem dois anos, e a lei ainda está pendente de regulamentação.

O presidente do Sindmar, Carlos Muller, enumerou outros desafios, como a retomada da Comissão Tripartite de Condições de Trabalho de Marítimos no Ministério do Trabalho. Em suas palavras, a comissão, lamentavelmente, foi extinta como primeiro ato do governo Bolsonaro, junto com outros 75 órgãos colegiados. Era ali que se discutia, por exemplo, como será internalizada a Convenção do Trabalho Marítimo. Então, temos pressionado, mandado ofícios para o ministro Luiz Marinho, solicitando que seja reiniciada essa comissão, para que armadores, marítimos e o governo possam discutir aquilo que falta para ser internalizado na Convenção sobre Trabalho Marítimo (em inglês, Maritime Labour Convention – MLC), como está previsto na própria convenção. Até agora, não tivemos êxito.

Para o presidente do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, Carlos Muller, o *shore leave* é um direito fundamental do marítimo. Em suas palavras, após uma travessia longa, ele tem o direito de baixar terra. Significa que, quando o navio chega ao terminal, não pode haver impeditivos para que ele vá para a terra. Isso ajuda a garantir a saúde mental dos marítimos, principalmente daqueles que atuam em rotas muito longas. E nós temos observado alguns terminais no Brasil criando dificuldades para que os marítimos possam baixar terra. Nós iremos atuar, nossa organização sindical, vamos continuar atuando nisso. Já tivemos alguns terminais que se ajustaram e compreenderam que estavam agindo de forma equivocada. Esperamos que aqueles que ainda não se adequaram possam fazer o mesmo.

Segundo Carlos Muller, o BR Mar tem alguns equívocos muito sérios. Em suas palavras, o principal deles foi o veto presidencial à obrigatoriedade de dois terços de tripulantes brasileiros. Se o navio vai trabalhar no Brasil por muito tempo e o armador está recebendo incentivos do Estado brasileiro, o mínimo que se espera é que haja contrapartidas com a sociedade local. E essa contrapartida é com o emprego de trabalhadores locais. Isso nós continuaremos perseguindo: a alteração do BR do Mar para que isso seja

contemplado. E que a propriedade de embarcação seja um pré-requisito para se poder afretar qualquer navio. Não concordamos que possa se afretar sem ter propriedade aqui no Brasil, e de navio compatível. Não dá para ter uma lancha de 20 pés, que nem cobertura tem, e usar essa lancha para justificar o afretamento de um navio para transportar 150 mil toneladas de grãos.

Finalizando, o presidente do Sindmar, Carlos Muller, frisou, em suas palavras, que a mensagem que nós deixamos é: a cabotagem nacional deve utilizar navios registrados em bandeira nacional e empregar tripulantes do próprio País. Esse entendimento não é só nosso. Nós participamos na Força-Tarefa Global dos Marítimos, da ITF, que é a Federação Internacional dos Trabalhadores de Transporte em Defesa da Cabotagem, e essa é uma resolução que todos os sindicatos de marítimos ao redor do mundo têm. E eu fico feliz que os armadores concordam com isso e vamos trabalhar para defender e fazer a nossa cabotagem crescer muito mais.

Carlos Muller agradeceu a audiência, destacando a sua satisfação em ver tantos aparelhos sintonizados na cor azul, referente ao palco marítimo. O presidente do painel, Pedro Calmon Filho, agradeceu ao presidente do Sindmar, elogiando a sua apresentação e destacando a sua certeza em relação à atuação do Tribunal Marítimo em relação à questão da travessia da morte, em suas palavras, que tem sido forte não só no aspecto punitivo, como no aspecto institucional de demonstrar e sugerir alterações nas normas de modo geral, como também oficiando outros órgãos para que eles possam fiscalizar. O presidente do painel, Pedro Calmon Filho, também falou sobre o intercâmbio, o acordo de cooperação que o Tribunal Marítimo tem feito e aumentado ao longo dos anos, que, em suas palavras, é muito positivo para a segurança da navegação, da vida humana no mar e do próprio meio ambiente. Mas a gente falou de todo aspecto legislativo, regulatório, evidentemente, dos desafios que os armadores, de certa forma, encontram, e o que também entende a nossa mão de obra, a força trabalhadora.

Pedro Calmon Filho enfatizou que o binômio navio-porto é muito amplo. Em suas palavras, existe uma amplitude de conceitos, e não existe porto sem navio. Na verdade, o navio depende do porto, o porto depende do navio. Agora a gente está vendo que o porto vai para o navio, normalmente o navio é que vai para o porto. É uma mudança. E essa mudança tem muito a ver com a própria capacidade terminal, *terminal capacity*, a infraestrutura portuária. O porto, a cabotagem cresce, é pujante.

Depois dessa explanação, o presidente do painel perguntou à doutora Keila Sanji, representante da Log-In no evento, a opinião dela sobre o binômio navio-porto, os gargalos e os desafios para o desenvolvimento da cabotagem.

A doutora Keila Sanji iniciou a sua fala destacando a sua satisfação em fazer parte de um painel de presidentes. Eu, com 10 anos de crachá da Log-In, só posso trazer para vocês as dores que uma empresa que é líder no Brasil de navegação enfrenta. E os desafios, como já foram ditos aqui, são vários. Nós temos uma reunião semanal que é dedicada, primeiramente, a criar, depois a implementar e, agora, a monitorar todas as ações relacionadas à seca em Manaus. E essa é uma agenda muito intensa, ela é multidisciplinar, ela tem pessoas representando todas as áreas da Log-In. Nós já vencemos

muitos desafios. Trazendo para o jurídico, nós conseguimos autorizações especiais para tratamento de balsas, para fazer com que Manaus continue recebendo as suas cargas ainda em uma condição um pouco diferente, como o Resano trouxe, como a operação está acontecendo lá. Esse alinhamento foi feito com a Receita Federal, para flexibilizar o Siscomex de cargas e alguns procedimentos, e no fluxo de informações. Também houve alinhamento com a Secretaria do Estado da Fazenda para a documentação fiscal também ter prazos mais reduzidos em razão da dinâmica da operação do píer flutuante. E, na última reunião desse comitê, nós aproveitamos para falar sobre desafios da cabotagem. Nós falamos, obviamente, de seca. Nós falamos da dificuldade que a Log-In teve para armar os dois últimos navios que ela trouxe para o Brasil. Isso também foi pontuado. Nós falamos da irregularidade no pagamento do afretamento, que acaba impactando o nosso fluxo de caixa. Mais uma unanimidade entre as pessoas presentes, de que o maior impacto hoje para a cabotagem é a questão da falta de capacidade portuária. É claro que esse não é um impacto só da cabotagem.

A doutora Keila enfatizou que o Brasil precisa de investimentos significativos no setor portuário de maneira geral. Em suas palavras, a nossa participação nas rotas internacionais é muito tímida. Ela é cerca de 1,14% apenas. A cabotagem vem crescendo bastante nos últimos anos. Eu vou fazer uma colinha aqui, porque eu trouxe uns números para assustar vocês. A cabotagem, entre 2010 e 2023, transportou 59% mais de carga. Ou seja, é um número impressionante. Mas a questão da falta de infraestrutura portuária é um entrave histórico. A gente vem lidando com isso há bastante tempo. Então não adianta as empresas de cabotagem aumentarem as suas frotas, criarem serviços novos, se a infraestrutura portuária não acompanhar esse crescimento. Para trazer um dado da Log-In, e aí eu começo a assustar vocês, em setembro, 21 das nossas escalas, que estavam programadas, foram canceladas por falta de capacidade portuária. Esse número foi de agosto. Em setembro, até o dia 23, 14 escalas já haviam sido canceladas pelo mesmo motivo. Isso no longo curso dá tempo de recuperar, porque as rotas são longas. Eles conseguem incorporar isso dentro dessas rotas de 30 dias ou mais. Na cabotagem, em que uma rota Rio de Janeiro-Vitória dura 28 horas, esse impacto acaba gerando um efeito na cadeia, como custo adicional com navio parado na barra, com armazenagem adicional, que acaba sendo repassado para o consumidor. E, em uma última instância, esse impacto compromete a competitividade do povo brasileiro.

A doutora Keila frisou que, na opinião da Log-In, os desafios são muitos, mas a capacidade portuária é o principal deles. Em suas palavras, existe um dado da *Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico* (OCDE) que a gente usa também para falar do *Terminal Portuário de Vila Velha* (TVV), que diz que, se a sua ocupação de berço supera 65%, o terminal perde a capacidade de lidar com situações imprevistas, como greve, condições climáticas adversas, isso diminui a margem de manobra do terminal, que acaba congestionando. Em Santos, que é o nosso maior terminal, os terminais operam consistentemente acima de 80%. Em alguns casos, esse número é bem maior. E aí vocês vão ver uns números absurdos, que é só a operação justifica, mas que estão bem acima do dado da OCDE, que é a margem de segurança. Essa sobrecarga, como eu falei, compromete o nível de serviço das empresas. A cabotagem tem um trunfo na agilidade,

na eficiência do cumprimento dos seus prazos. Então, o nível de serviço acaba comprometido. Eu queria trazer toda essa problemática aqui para o nosso Estado. Vamos esquecer Santos um pouquinho e vamos falar do nosso TVV, que é uma empresa também controlada pela Log-In. O TVV acabou de fazer 180 milhões de reais em investimentos em equipamentos, modernização e tecnologia. Mas nós esbarramos em dois problemas bem graves que impedem o aumento da nossa capacidade também no Espírito Santo. A nossa área de operação é bastante restrita e faltam investimentos, não só no canal de acesso, como no acesso rodoviário. E essa não é uma realidade diferente no resto do Brasil. Santos também convive com esses mesmos problemas. E aí, o que a gente faz para resolver? De acordo com um estudo da *Confederação Nacional dos Transportes* (CNT), em 2020 o Governo Federal investiu 340 milhões de reais em infraestrutura aquaviária no Brasil.

Nas palavras de Keila Sanji, se for feito um comparativo com esse número do TVV, que é um terminal pequenininho e investiu 180 milhões de reais em equipamentos, a gente percebe que 340 milhões de reais para investimento em setor portuário no Brasil é um valor extremamente irrisório. Ou seja, o governo sozinho não pode fazer esse aporte. E aí, o que a gente faz? A gente precisa de políticas públicas que sejam capazes de atrair investimento em iniciativa privada. E aí, a gente entra lá nas palavrinhas mágicas. Segurança jurídica e previsibilidade. Porque nenhum investidor vai querer inserir o capital em um país onde ele não sabe como, daqui a dois, cinco, dez anos, a legislação vai lidar com aquele mesmo setor. Voltando para o Porto de Santos, eu acho que não dá para não falar da necessidade que Santos tem de aumentar a capacidade de operação de contêineres. Esse é um tema que todo mundo fala. O STS-10 (*terminal no Porto de Santos*) está na boca de todo mundo. Ainda não há uma solução definitiva. A gente podia falar sobre o STS-10 em um painel só para isso. Mas a solução não é outra. Precisa de investimento robusto em infraestrutura portuária, capaz de aumentar a capacidade. É necessária a desburocratização dos procedimentos de concessão, de autorização, de arrendamento. Nós apostamos muito no trabalho da *Comissão de Juristas para revisão legal da Lei dos Portos* (Ceportos). Existe uma subcomissão focada exatamente nisso, para que os processos de concessão, arrendamento, sejam mais rápidos, mais ágeis, mais eficientes. Então, a solução passa por aí.

Encerrando, a doutora Keila Sanji afirmou que a cabotagem precisa de ações coordenadas entre governo, Antaq, iniciativa privada, em suas palavras, para que investimentos aconteçam, porque há demanda, há investimento privado em aumento de frota, mas essa engrenagem precisa girar. Essa é a opinião da Log-In. O maior obstáculo hoje é a capacidade portuária e a solução passa por uma ação coordenada de todos.

O presidente do painel, Pedro Calmon Filho, agradeceu à representante da Log-In, doutora Keila Sanji, pela brilhante exposição e passou a palavra ao doutor Godofredo Mendes Vianna.

Nas palavras do presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ, Godofredo Mendes Vianna, o painel trouxe visões, perspectivas distintas, todas elas convergentes de que há muito o que se fazer ainda do ponto de vista de ambiente legislativo e regulatório para que os negócios prosperem e tenhamos estabilidade

para o futuro. Eu acho que esse é um ponto muito importante. Eu gostaria de enfatizar, embora o contraponto em relação ao BR do Mar, mas a fala do Resano é muito importante em relação a esse ato que nós temos na regulamentação. O sinal dado por isso foi de que, quando a lei delegou ao Poder Executivo, ao Ministério, que regulamentasse, houve um erro gravíssimo de delegação. Deveria ter sido delegado à Antaq, agência reguladora, sem, obviamente, influências políticas, o que é normal, não estou criticando, porque quando houve a troca de governo, no âmbito federal, obviamente, não houve tanta boa vontade. Era um projeto do outro governo. E esse é o problema de a gente ter essa simbiose nociva, muitas vezes, em relação a essas questões que deveriam ser pereenes. Políticas públicas devem atravessar governos.

O doutor Godofredo afirmou acreditar que essa é a mensagem. Em suas palavras, um projeto que poderia ser adequado, acho que a crítica do Muller é válida, de modo que tivéssemos a preservação da mão de obra marítima nacional. Era um instrumento muito interessante para a cabotagem, para viabilizar um maior número de navios. Na época, inclusive, a tonelagem tinha um bom preço para trazer para o Brasil, isso é gerar emprego, isso é fazer a economia girar, e o Brasil precisa disso. Ele tocou em um ponto fundamental, que é a velocidade que a nossa infraestrutura vem se desenvolvendo. Não é suficiente, nós estamos perdendo divisas. O nosso índice de crescimento é defasado – até tivemos um bom trimestre, poderia ser muito melhor – por causa dessa questão da infraestrutura.

De acordo com o doutor Godofredo Vianna, há muito o que fazer. Em suas palavras, essa questão da Ceportos é um sinal muito importante que está em andamento, em curso concreto. Acho que virá um projeto muito interessante para o Congresso se debruçar.

Concordando com o doutor Godofredo, o doutor Luís Fernando Resano, diretor-executivo da ABAC, enfatizou que navegação é uma coisa de longo prazo. Em suas palavras, as medidas adotadas na navegação não podem ser de governo, têm que ser de Estado, precisamos que elas sejam de Estado. O BR do Mar não funciona. Para quem conhece a lei, o Programa de Estímulo à Cabotagem, chamado BR do Mar, do art. 1º ao art. 17 da Lei nº 14.301, nada funciona, nada vale. Aquilo ali é uma letra morta. Esse foi o erro. Eu acho que faltou um pouquinho de visão também, desculpa aqui uma crítica, da indústria naval, que estava sendo enterrada definitivamente, porque, ao permitir o afretamento de navios a casco nu, sem ter nenhuma relação com a propriedade da embarcação – que era, segundo o Ministério da Economia, que foi quem ditou as regras do BR do Mar, um tíquete alto de entrada para a cabotagem.

Nas palavras do presidente da ABAC, infelizmente, a navegação precisa ter, como se diz na gíria, bolso fundo. Não dá para entrar com centavos, com moedinhas, não. Para trabalhar na navegação, precisa de investimento. E o que nós estamos vendo? As empresas que estão entrando na cabotagem, no novo modelo, são empresas que poderiam ter entrado a qualquer momento. Elas nunca dependeram do tíquete, nunca foi alto para elas. Então, talvez mereça uma reavaliação da política pública. Mas, infelizmente, passou o BR do Mar, agora o foco é hidrovias, não se fala na navegação de cabotagem mais. A navegação de cabotagem é passado. E é uma atividade que depende

exclusivamente de investimento privado. Nós não dependemos de nenhum centavo do governo. E ainda quando precisamos de alguma coisa vem a reforma tributária, que é para acabar com o pouco que o *Registro Especial Brasileiro* (REB) – que oferece incentivos fiscais para a marinha mercante – traz. O REB já não tem quase nada. Realmente, o REB é muito pouco. E, na reforma tributária, tira o pouco que tem. Falta uma política. A política marítima nacional é de 1994. Nós temos a Lei nº 9.432, de 1997. Já temos uma lei que alterou a política da cabotagem, mas ainda estamos com uma política de marinha mercante totalmente desatualizada. E, quando vão atualizar, é um desastre, fazendo coisas totalmente fora do contexto de quem atua.

Finalizando, o doutor Resano concitou o contra-almirante Washington Luiz, sub-chefe de Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada do Brasil, a retomar a política marítima nacional, em suas palavras, uma revisão séria, olhando para quem opera, para quem está no *métier*, e não para teóricos que pensam apenas estrategicamente, esquecem de botar o pé no chão de como é a realidade.

Na sequência, o presidente do Sindmar, Carlos Muller, disse que não iria recapitular todo o histórico que o Sindicato teve no BR do Mar, mas destacou que os marítimos não podiam esquecer que havia um acordo de que era necessário ter uma medida para aumentar, incentivar a vinda de navios e que isso passaria por navios de outras bandeiras. Em suas palavras, compreendendo as dificuldades daquele momento, concordamos, mas tinha só uma condição: que pelo menos dois terços dos marítimos a bordo desses navios fossem brasileiros. Era essa a colocação que havia, e havia concordância de nomes que estavam no Ministério da Infraestrutura, até em outras autoridades. Depois, essas mesmas autoridades produziram um relatório para justificar o veto presidencial, dizendo que não se poderia ter marítimos brasileiros a bordo, porque eles são muito caros. Aqueles que não leram a justificativa do veto presidencial, eu recomendo que leiam, porque foi isso que Paulo Guedes e Tarcísio de Freitas escreveram para justificar o veto. Marítimos brasileiros são muito caros! É uma visão extremamente equivocada, que busca tratar o trabalho como *commodity*. Falta para o Brasil uma política nacional de marinha mercante. E, em razão de não termos essa visão de política de Estado, ficamos à mercê de entendimento de cada momento. Nós temos exemplos, mundo afora, de países que são grandes potências no setor marítimo, e, por mais que haja divergência interna na política, até aqueles Estados que defendem com mais força o liberalismo econômico não têm dúvida de que a marinha mercante nacional tem que ser protegida para que o Estado tenha garantia de que haverá segurança alimentar, segurança energética, enfim, que a sociedade não vai passar necessidade. É para isso que nós servimos.

Finalizando, Carlos Muller saudou todos que permaneceram sintonizados no canal azul e lembrou que hoje, 26 de setembro, se comemora o Dia Marítimo Mundial. Em suas palavras, é um dia que foi instituído pela IMO para valorizar o tema marítimo. Em cada ano se escolhe um tema diferente. Este ano, o que foi escolhido? “Navegar para o futuro com a segurança em primeiro lugar”. É um tema focado nos marítimos, e aí a gente tem que lembrar que, enquanto nós não resolvermos aquela questão da travessia da morte, a cabotagem brasileira fica manchada com sangue de marítimos, isso não é

aceitável. Mas temos esperança e temos certeza de que haverá entre nós vontade para trabalhar para mudar isso.

Keila Sanji retomou a palavra, agradecendo a possibilidade e o convite para participar do painel e deixando um recado final. Em suas palavras, o sistema portuário brasileiro já opera no limite. Essa questão requer uma solução urgente. E a iniciativa privada está preparada para contribuir com essa solução. E precisa fazer isso.

Antes de agradecer ao público e encerrar o painel, o presidente Pedro Calmon Filho agradeceu ao doutor Godofredo, ao comandante Resano, ao comandante Muller e à doutora Keila pelas brilhantes exposições, e mais uma vez parabenizou a doutora Luciana Mattar e o doutor Werner pelo brilhante evento.

Palco 2 — Painel Portuário

Tema: *Terminal Handling Charge (THC)*

Presidente: Luciana Mattar — Advogada — OAB/ES

Relatora: Lorena Xisto — Advogada

Palestrante 1: Bruno Burini — Advogado

Palestrante 2: Cássio Lourenço Ribeiro — Advogado

Palestrante 3: Juliana Domingues — Advogada

A presidente do painel, Luciana Mattar Vileta, saudou o público e os painelistas. Em suas palavras, é uma honra e uma alegria para nós recebê-los aqui, no Estado do Espírito Santo, um Estado vocacionado para a logística e o comércio exterior. O tema desse painel é “*Terminal Handling Charge*”. Nós abordaremos aqui um tema que é bem controverso. É discutido em diversas instâncias do poder administrativo, Cade, TCU, Antaq e, também, no Judiciário. A gente encontra essa discussão nas esferas cível, federal, e já chegou ao STJ. E eu estou bem animada com essa temática. É uma discussão que nós temos também aqui no Estado do Espírito Santo e no Brasil todo.

A doutora Luciana Mattar apresentou os integrantes do painel. Bruno Burini, que é advogado, especialista na matéria, recentemente enfrentou o tema no STJ. Lorena Xisto, muito obrigada por ter aceitado esse desafio de embarcar conosco e pela parceria desde o início do evento. Cássio Lourenço, já tivemos a oportunidade de conversar sobre esse tema em outras oportunidades. O Cássio advoga também para associações de terminais e tem muita experiência quanto à temática, acompanha esses debates no Brasil inteiro. E a Juliana Domingues, representando aqui o Cade. Está em um período ainda de adaptação e é muito oportuno para nós tê-la aqui, substituindo o Alexandre Barreto, que inicialmente estava previsto para estar no painel e teve um imprevisto.

Dando início ao painel, a presidente Luciana Mattar passou a palavra ao doutor Bruno Burini, que, primeiramente, agradeceu à doutora Luciana e a cumprimentou pela organização do evento.

Começando sua palestra, o doutor Bruno Burini afirmou que THC é um tema bastante amplo, bastante controverso, que ele e o doutor Cássio estavam acostumados a embates nos tribunais e que a sua abordagem, no painel, seria uma das perspectivas, um dos vieses que se discute na matéria da THC. Eu vou partir de uma premissa: a THC está estabelecida no art. 40 da Lei dos Portos, que estabelece o conceito de THC/capatazia/*box rate*. Existem algumas questões sobre como definir, mas, basicamente, eu posso chamar a THC como a remuneração que é paga pelo armador pela movimentação lateral dos contêineres do costado do navio até o portão do operador portuário. Essa é uma

definição legal. E, deixando bem claro, eu não pretendo ser imparcial aqui. Eu pretendo contar um lado da história. E, obviamente, a gente vai ouvir outros lados da história e aí eu acho que está a beleza do debate. Mas, a princípio, a partir do final da década de 1990, lá por 1998, os operadores portuários passaram a entender que eles gostariam de aumentar a receita de pátio deles. E, a partir de 1998, começaram a propor o fracionamento da THC.

Nas palavras do doutor Bruno, a THC representaria somente a movimentação do contêiner do costado do navio até uma opção logística, chamada pilha intermediária, muito defensável, eu posso até entender a defesa que ela é posta, mas ela é uma opção logística. E, a partir do posicionamento do contêiner na pilha intermediária, dali para a frente, esse serviço já não seria mais prestado ao armador, ele passaria a ser supostamente prestado aos recintos alfandegados que iam lá retirar a carga em nome do importador. Esse fracionamento é contrário ao Código Civil, arts. 750, 754, que estabelece um fracionamento ilegal do conceito de contrato de transporte. Mas, principalmente, esse fracionamento fez parte de uma estratégia de aumento de receita de pátio dos operadores portuários. Eles viram na competição realizada com os recintos alfandegados os retroalfandegados, existem vários nomes, chamem como preferirem, mas, nos recintos alfandegados, viram nessa competição um dano, aquilo que eles queriam como receita de pátio. E aí começaram a, a partir desse fracionamento, criar a constituição de um serviço. Então, todo esse custo de movimentação, segregação e conservação dessas cargas, eles gostariam de passar ao concorrente, que é o recinto alfandegado, e chamaram esse custo, esse serviço, de THC2.

O doutor Bruno destacou que, em 1999, começaram as primeiras disputas sobre THC2. Em suas palavras, foram representações feitas ao Cade, teve representação à Antaq, a matéria foi discutida perante o Poder Judiciário, e, para não contar a história inteira para vocês, eu dou um salto em relação à THC2. Esse salto acontece até o final do mês passado, começo deste mês. Final de agosto, começo de setembro, a matéria da THC2 finalmente foi pacificada. Houve o primeiro julgamento de mérito sobre a THC2. Ele foi realizado pela Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça. Sim, é verdade, foi um primeiro julgamento de mérito, uma ação envolvendo apenas um recinto alfandegado, apenas um operador. Essa decisão não é proferida em recurso repetitivo, ela não tem efeito *erga omnes*, tudo isso a gente já sabe. Esqueçam isso ou, então, prestem atenção depois que esse tema for trazido. Mas entendam que, efetivamente, foi uma primeira decisão, de mérito, de órgão de vértice. Essa discussão é uma discussão de ordem legal, portanto, é o vértice da matéria, tratou a ilegalidade da THC2 em todas as suas três perspectivas: a perspectiva regulatória foi examinada com o posicionamento da Antaq e do TCU; a perspectiva concorrencial foi examinada com o reconhecimento de que a THC2 tem natureza anticompetitiva, ela tem uma finalidade exclusionária; e a perspectiva civil também foi examinada, na medida em que se consolidou um entendimento de que não existe relação jurídica entre o operador portuário e o recinto alfandegado para justificar uma cobrança unilateral sem amparo em contrato contra o recinto alfandegado. Essa é a decisão do STJ. Não existe outra decisão do STJ sobre THC2. Se algum dia os senhores ouvirem essa história, peçam essa decisão e façam uma comparação entre a

análise profunda, cautelosa, que foi feita por esse posicionamento recente do STJ com qualquer outra decisão proferida pelo STJ. As outras decisões são decisões sobre outros preços, são decisões sobre casos que pararam em admissibilidade, então é inegável. O posicionamento do STJ hoje sobre a THC2 é que ela é ilegal, e essa análise foi feita em todas as suas perspectivas.

Segundo o doutor Bruno, no começo deste mês, foi julgado o tema da THC2 pelo TCU. Em suas palavras, o TCU atuou nesse caso, porque houve uma representação contra as resoluções da Antaq que pretensamente buscaram legitimar a cobrança da THC2. Essa representação no TCU prosseguiu e houve uma análise, uma primeira análise, e essa análise foi pela ilegalidade da THC2, determinando a Antaq que revogasse as suas normas que autorizavam a cobrança. Essa decisão foi proferida em 2022. Houve um recurso da Antaq, e o recurso foi julgado agora, neste mês, e foi negado o provimento a esse recurso por unanimidade pelo TCU. Portanto, o TCU confirmou a determinação de revogação dos dispositivos da Antaq que autorizavam a cobrança, em um julgamento já em sede recursal. Então, hoje o posicionamento é: a THC2 acabou. Não existe mais justificativa para a sua cobrança. É verdade que existe um esforço muito grande realizado para que essa matéria seja objeto de rediscussão no próprio Tribunal de Contas. Existe uma auditoria operacional, mas a auditoria operacional não tem o condão de revogar, rediscutir e apresentar fatos que já foram debatidos no julgamento do recurso, que já foram debatidos na representação.

Para o doutor Bruno Burini, essa auditoria operacional tem pouca possibilidade de alterar um cenário. Vamos supor que ela fosse julgada hoje, em um mês, 15 dias, não houve absolutamente nada de novo no âmbito regulatório e no âmbito fático que justifique uma alteração repentina do posicionamento do TCU. Então, é improvável que haja esse movimento ali. Existe também um monitoramento muito cauteloso sobre o que está sendo discutido na *Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias* (Cepertos). A gente não sabe qual é o resultado. Eu não faço ideia. Não se sabe o que vai acontecer ali. Mas o que existe é uma esperança de estabilidade. A esperança de estabilidade fundada em posicionamentos. Hoje, o posicionamento do STJ, o posicionamento do TCU, o posicionamento da Antaq, reconhecendo o ponto em relação a essa deferência ao TCU, o posicionamento do TRF1, o posicionamento do TRF3, todos os mais recentes julgados a respeito do assunto decidem pela ilegalidade da Antaq. Seria muito estranho que qualquer análise que fosse disruptiva provocasse o ressurgimento da THC2. Essa proposição não seria disruptiva. Disruptiva é bom. Essa proposição seria destrutiva. Ela desconsideraria todo o posicionamento estabelecido a esse respeito. Por isso que se espera que o resultado da Cepertos seja um resultado que esteja alinhado com aquilo que foi determinado hoje, após 24 anos de debate.

Para o doutor Bruno, complementado esse assunto, a THC2 acabou. Em suas palavras, hoje, de acordo com as premissas estabelecidas, naquilo que foi decidido, a THC capatazia remunera toda a movimentação lateral, nos termos da lei de suportes, do costado do navio até o portão do terminal. Esse ponto está superado, só que agora o mercado precisa estar atento a essa estratégia de fracionamento. A estratégia de fracionamento da THC deriva da capacidade do operador portuário de fracionar em quantos

preços ele quiser, afinal de contas o preço é estabelecido unilateralmente por ele. Ele é estabelecido, fixado em uma tabela de preços, cujo detalhe e a legalidade da cobrança não são sindicadas pela Antaq. A Antaq simplesmente vai syndicar a publicidade dessa tabela de preços. Então, esse fracionamento sempre deriva de uma conduta unilateral, e é preciso muita atenção em relação a isso. Atenção por quê? Porque o Ministro Walton de Alencar, já em um julgamento anterior, falou que, se algo não for feito, além da THC2, vem a THC3, a THC4, a THC5, e a palavra dele foi premonitória. A THC3 veio no começo de 2023.

Nas palavras do doutor Bruno Burini, a THC3 veio por meio de uma determinação, após uma resolução, a Resolução nº 109 da Antaq, que estabeleceu essa rubrica em separado, que a análise de impacto regulatório e todo o processo administrativo não falou absolutamente nada do deslocamento da guarda provisória, o destaque dela e transferência de responsabilidade para os recintos alfandegados. Então, a análise de impacto regulatório não disse nada. E, diante de uma interpretação dos operadores portuários, foi colocado que a THC3 passaria a ser cobrada dos recintos alfandegados pelo serviço de guarda e conservação do contêiner, serviço que já é inerente à movimentação, porque não dá para dissociar uma coisa da outra. Então, criou-se a THC3. A imposição dela começou em um período de férias forenses e de feriado bancário, sempre com aquela ameaça de retenção de carga. E, a partir daí, a posição da Antaq foi muito conservadora e muito consistente. Olhando os erros do passado em relação à THC2, decidiu-se não repetir esses erros. E aí, de imediato, já em fevereiro de 2024, a Antaq determinou a suspensão dessa cobrança. Com a suspensão dessa cobrança, o processo tramitou, e aí mais uma notícia importante. Semana passada, se eu não me engano, houve a decisão definitiva da Antaq na representação que determinou, por uma decisão final, a proibição da cobrança da THC3. Então, esse fracionamento também foi coibido. Mas existem outros fracionamentos.

O doutor Bruno enfatizou que é preciso ter muito cuidado com o que ele chamou de criatividade nociva. Em suas palavras, você tem a THC3, você tem a entrega postergada, você tem problemas em plugagem e monitoramento *reefer*. Em outros portos, eu trabalho, eu advogo muito na questão em relação a Santos, mas existem outros portos que vão enfrentar fracionamentos com cara de THC2. Também em relação ao chamado de taxa de administração levante, tem outros nomes que se pode embutir, você pode chamar de THC2, que nada mais é do que a criação de serviços adicionais por meio de um fracionamento da THC. Esse fracionamento é indevido, porque toda a movimentação lateral e conservação já é paga pelo armador. Esse fracionamento merece uma atenção adicional por uma questão de incentivos. Você tem a THC paga pelo armador. O fracionamento da THC resulta em uma possível redução de custos para o armador. E esse incentivo é muito claro, porque, especialmente em Santos, já existem dois grandes operadores portuários que estão verticalizados em relação a armadores. A BTP já é integrada verticalmente, e a Santos Brasil foi recentemente adquirida por um outro grande armador do mercado mundial, a terceira grande potência. Então, existe muito incentivo em você diminuir o preço pago pelo seu cliente, pelo seu controlador, e aumentar o preço do seu concorrente. Então essa transferência de custos para o recinto alfandegado, que é con-

corrente no mercado de armazenagem alfandegada, ela é incentivada. Ela só precisa ser coibida. Então é preciso muito cuidado, agora que a discussão sobre a THC2 acabou, é preciso muito cuidado com potenciais respostas do mercado com novos fracionamentos. Todos estão muito atentos para isso.

Encerrando a sua apresentação, o doutor Bruno afirmou que o problema já foi identificado. Em suas palavras, a solução dada pela Antaq para a THC3, que é a guarda provisória, foi contundente. Mas a mensagem que eu gostaria de passar é uma mensagem de atenção. Estamos todos olhando, e a resposta tanto do Judiciário quanto dos tribunais administrativos judicantes já foi dada. Parem o fracionamento. Eu acho que isso, como consideração inicial, é o que eu gostaria de ponderar.

A doutora Luciana Mattar, presidente do painel, afirmou que o doutor Bruno cumpriu o que se dispôs a fazer: abordar efetivamente a defesa de um dos lados dessa matéria. A presidente destacou que, como foi colocado na introdução do evento ontem, a OAB, conforme a sua obrigação, garantiria a pluralidade de todas as mesas. Em suas palavras, todos os painéis foram pensados com muita cautela, para que a gente possa expor aqui, de cada uma das temáticas, todas as visões, para que nós tenhamos efetivamente um encontro das experiências para propiciar o melhor desenvolvimento dos nossos setores marítimo, portuário e aduaneiro. Dito isso, ela passou a palavra ao doutor Cássio Lourenço Ribeiro, que a agradeceu pelo convite e a cumprimentou pela organização do evento, além de cumprimentar os integrantes do painel.

O doutor Cássio iniciou afirmando que discordava, em suas palavras, em gênero, número e grau de absolutamente tudo que foi falado pelo doutor Bruno. O tema do painel é *Terminal Handling Charge*, que é uma cobrança que é feita pelo armador, e não pelo terminal. E tudo que foi falado aqui diz respeito ao *Serviço de Segregação e Entrega* (SSE), diz respeito à Guarda Provisória, são cobranças de terminais. Se estivéssemos aqui em uma redação do Enem, o senhor, infelizmente, deveria receber uma nota zero por, pelo menos, uma fuga ao tema. A THC, diferentemente do que foi mencionado, não tem nada a ver com o serviço de capatazia. Aliás, todas as colocações partem de premissas que não estão comprovadas e que tentam, de certa forma, induzir o interlocutor a uma compreensão inadequada, obviamente, como o doutor Bruno colocou, com o objetivo de defender, e defender muito bem, o lado adversário, aqui no caso dos terminais retroportuários, a retroárea dos terminais. Fato é que o art. 40 da Lei de Portos, que o doutor Bruno levanta como fundamentação da sua tese, na verdade, é um artigo que disciplina a questão do trabalho portuário. Ele disciplina a função do trabalho portuário de capatazia. Quer dizer, todas as funções que acontecem no terminal, entre o costado da embarcação e o portão, ou seja, o trabalhador que vai operar o *Terminal Tractor*, o trabalhador que vai operar o RTG, o trabalhador que vai operar o *RIT Tech*, tem que ser um trabalhador da função de capatazia.

Nas palavras do doutor Cássio, isso não quer dizer que o terminal deva cobrar dos seus clientes um serviço chamado capatazia, porque o serviço prestado pelo Terminal Portuário não se confunde com a disciplina da categoria trabalhista. Então, essa é uma primeira questão. Isso já foi enfrentado pelo TCU, mas eu não pretendo aqui usar

tantos argumentos de autoridade. E, por isso, não existe esse tal fracionamento da THC. A THC, a *Terminal Handling Charge*, é um conceito que é mundial. Isso não é uma invenção do Brasil, não é uma invenção dos terminais brasileiros, não é uma invenção do Porto de Santos. Isso acontece no Brasil, isso acontece na Europa, nos Estados Unidos, na Ásia. Basicamente, a THC é aquilo que o armador, a companhia de navegação, cobra dos usuários como uma antecipação, como uma receita que ele vai ter pelos custos que o armador tem com a operação que ele realiza no terminal, que ele, armador, realiza com o terminal. E que operações são essas? O armador, quando atraca no terminal, ele demanda serviço de carga de contêineres, ele requisita o serviço de descarga de contêineres, ele requisita o serviço, às vezes, de remanejamento de contêineres a bordo do navio para que haja um rebalanceamento do navio para seguir a sua viagem. O armador não contrata armazenagem do terminal portuário. O armador não sabe se o contêiner que vai ser desembarcado vai ficar armazenado lá no terminal, se vai ficar no retroporto, ele não sabe se o contêiner vai ser escaneado, se ele vai ser pesado, por quantos dias o contêiner vai ficar lá. O armador não só não sabe como ele não tem o menor interesse de contratar esse serviço, porque senão ele teria que contratar um terminal portuário, um determinado preço, que pudesse antever todas as possibilidades. Isso envolveria um prêmio de risco que, no final do dia, representaria só uma coisa, o encarecimento do comércio, das operações de importação aqui no País. Então, a contratação do armador se restringe a isso. O que tem uma diferença operacional no que é a importação e no que é a exportação.

Segundo o doutor Cássio, a importação é uma operação que se aperfeiçoa com o fim do desembarque do contêiner. Em suas palavras, o contêiner sai do navio por meio de um portêiner e depois ele é transportado até uma pilha intermediária, que não é uma opção logística do terminal. A pilha intermediária é um mandamento da logística, é impossível você operar um terminal portuário tentando fazer uma espécie de descarga direta, tirando o contêiner do navio, colocando direto no caminhão do porto seco. Isso não existe em lugar nenhum do mundo. Todos os terminais do mundo inteiro operam trazendo os seus contêineres de importação do navio para a pilha e, a partir da pilha, que é o momento que acaba a relação jurídica com o armador, o que acontece ali é uma responsabilidade, uma questão que vai ficar a cargo do relacionamento do terminal com o dono da carga. É assim no Brasil, na Europa e na Ásia.

O doutor Cássio continua a sua palestra afirmando que na exportação tem uma diferença que justifica, porque na resolução da Antaq fala que na exportação a THC é um pouco maior do que na importação. Em suas palavras, da mesma forma que nós, quando vamos embarcar em um avião, temos que chegar com antecedência ao aeroporto, o contêiner tem que chegar com antecedência ao terminal portuário, para que o terminal possa organizar esse contêiner no pátio, de forma a dar uma produtividade para o embarque do navio. Essa é a operação do *pré-stacking*. Essa operação não é feita por escolha do exportador, então não é cobrada do exportador. Essa antecedência, esse período que o contêiner fica lá até ele ser embarcado, a segregação que se faz no pátio para preparar esse contêiner para um rápido embarque, tudo é feito por conta e ordem do armador, para que o embarque do navio seja eficiente. Por isso, não é cobrada do exporta-

dor, isso é cobrado do armador. Na importação, a segregação do contêiner para que ele seja rapidamente entregue a um porto seco não é uma coisa que é feita em benefício do armador, isso é feito em benefício da operação do porto seco. Por isso é uma operação que não está abarcada pela rubrica do THC e acaba sendo objeto de um serviço apartado que não tem absolutamente nada a ver com capatazia e que é cobrado daquele que ganha, que se beneficia disso, que é o porto seco. Sem a segregação, o porto seco deveria aguardar as janelas do terminal portuário, se adequar às janelas do terminal portuário e buscar o contêiner de acordo com a programação do terminal portuário molhado.

Segundo o doutor Cássio, não é isso o que acontece. Em suas palavras, o porto seco tem uma prioridade, que é imposta pela Receita Federal e que muito beneficia os portos secos, que é essa questão de eles terem que ser entregues em 48 horas. E é óbvio que você entregar uma carga em 48 horas é completamente diferente de você entregar essa carga em cinco dias. Ainda mais com os volumes que a gente tem em Santos, em média 60%, 70% de todos os contêineres que são descarregados no terminal molhado vão para o porto seco. Então, se está falando ali que, basicamente, dois a cada três contêineres de importação que são desembarcados têm que passar por um serviço VIP. É óbvio que isso demanda mais equipamento, isso demanda mais área, isso demanda mais recursos do terminal molhado do que fazer uma entrega, que é uma entrega diluída para um importador normal que armazena lá. Não existe nenhuma intenção por parte dos terminais molhados, talvez, não vou falar aqui por todos, mas conversei com vários, e eu tento defender aquilo que eu acredito. Nunca vi em nenhum terminal molhado uma intenção de discriminar, de acabar com a retroárea. Em 24 anos de discussão e de cobrança, de idas e vindas, isso nunca foi colocado como um dos propósitos da cobrança e a razão para isso é muito simples: os terminais molhados precisam da retroárea. Sem a retroárea, em Santos haveria um colapso operacional. Sem a retroárea em outras localidades, os importadores não teriam serviços adicionais que só a retroárea oferece. Serviços de desunitização, serviços de conferência de lacre, enfim, serviços que, via de regra, não são feitos em terminais molhados que acabam voltados mais para outros tipos de serviço.

O doutor Cássio enfatiza que não tem como negar que TCU e STJ tiveram posicionamentos recentes, contrários à cobrança da SSE, e a Antaq teve uma posição recente contrária à cobrança da Guarda Provisória. Mas me parece que isso não é o fim das discussões e a razão para isso é uma só: nenhuma dessas decisões, a meu ver, traz evidência robusta ou qualquer linha de evidência do que elas estão afirmando. A gente tem ali análises, páginas e páginas dedicadas a dizer que existe uma distorção concorrencial. Cadê essa distorção concorrencial? Cadê a evidência de retenção de carga? Cadê a evidência de que a THC abarca tudo até o portão e está remunerado? Cadê a evidência de que a retroárea está sendo prejudicada? Cadê a evidência de que a retroárea está tendo a compressão da sua margem, está deixando de ter lucro? Cadê o porto seco que está saindo do mercado, que está deixando de operar, que está sendo expulso? Pelo contrário, o que a gente vê é uma prosperidade, nada contra isso. Acredito que todos tenham o seu espaço e tenham a sua função dentro da logística.

Nas palavras do doutor Cássio, o que não dá para defender é que serviços sejam tomados de graça. Então, compreendo que houve posicionamento da Antaq, do TCU, do

STJ, vi todos os julgamentos, estive presente em vários deles, participei de uma forma ou de outra de todos eles e não consigo ver ali as evidências. Então, uma coisa é você ser vencido por uma decisão, outra coisa é você ser convencido. Somos aqui advogados, a gente sabe o que é perder uma causa, mas, olhando e falando, realmente essa decisão do juiz trouxe um ponto e faz sentido. Não acho que haja uma única alma aqui ao lado dos terminais molhados que consiga ver essas decisões e ter convencimento por elas, por uma série de questões, mas basicamente por conta dessa flagrante falta de evidência, falta de racionalidade dessas decisões. São bons argumentos de autoridade, mas não muda o fato de que eles estão, a meu ver, bastante desconectados da realidade. A consequência do fim da THC2, da cobrança do SSE, se é que é o fim, talvez seja, talvez não seja, a gente sempre vai ter oportunidade de ver e de rediscutir alguma coisa, não vai ser o barateamento da logística. A gente não tem visto o SSE, o Serviço de Segregação e Entrega. Já não é cobrado há dois anos. Conversamos com os importadores, nenhum deles está dizendo que a logística está mais barata, que as importações estão mais baratas, que, a partir de agora, agora sim, nós vamos importar, agora vai dar certo.

Encerrando a sua fala, o doutor Cássio afirma que o que se vê são agentes privados, que são os terminais de retroárea, agora tomando o serviço de graça. Em suas palavras, estão ali, dependem do molhado, da mesma forma que o molhado depende do seco, simplesmente não estão pagando pelo serviço. Em nome disso, o que eu aprendi é enriquecimento, não vou dizer ilícito, porque estão acobertados agora por decisões, mas que é um enriquecimento sem causa, isso para mim não sobra dúvida de que é.

A presidente Luciana Mattar informou que daria direito de resposta ao doutor Bruno, considerando que o doutor Cássio havia alegado que ele (doutor Bruno) teria fugido do tema do painel – *Terminal Handling Charge*. O doutor Bruno disse que não pretendeu fugir do tema. Em suas palavras, quando a gente fala de THC, a gente precisa falar do fracionamento da THC. Existem outros debates a respeito do assunto que tratam especificamente da THC, mas o aspecto do fracionamento dela é muito importante e foi isso que eu quis trazer. Em minha defesa, eu posso dizer... Vai, eu não vou resistir. Em minha defesa, eu posso dizer que se eu passei 15 minutos, ele passou 15 minutos respondendo também, tiramos os dois zeros. Mas pelo menos eu vou usar o argumento de autoridade, que quem vai corrigir a minha prova é o STJ, o TCU, a Antaq, o TRF1, o TRF3, e eu tenho esperança de que eles vão corrigir ao meu favor. Mas era só para definir, usar um pouco do argumento de autoridade, mas só explicar um pouco da minha proposta de debate da THC à luz do fracionamento dela.

Na sequência do direito de resposta do doutor Bruno, a presidente do painel, Luciana Mattar, passou a palavra à doutora Juliana Domingues, para ela falar sobre o Cade. Queria dar “boa tarde” a todos e todas que estão nos acompanhando neste painel, dizer que é um prazer dividir essa mesa com o doutor Bruno, com o doutor Cássio, com a doutora Lorena, em uma temática com a qual eu também tenho certa afinidade, não é só pela minha passagem recente pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica, mas eu tive a oportunidade também de me debruçar no caso THC1, quando apareceu no Cade, isso já tem mais de 20 anos, e aí eu estava do outro lado do balcão. Então, eu também tenho as visões privilegiadas de quem a divulgou, de quem esteve do lado

da autoridade. Estou cumprindo uma quarentena neste momento, e acho muito gostoso poder falar a visão do Cade, não estando no Cade. Sei que a minha opinião agora não vai representar a opinião institucional do Cade, mas ela vai refletir o que o Cade é e o que o Cade faz.

Nas palavras da doutora Juliana Domingues, existe certa nebulosidade com relação à atuação do Cade. A maior parte dos agentes econômicos, quando chegam ao Cade pela primeira vez até se perguntam por que o Cade está se metendo nesse tema, que é um tema da Antaq. Então, as perguntas surgem muito com relação à competência do Cade, e uma confusão muito presente de quem é quem no Cade. Nesses temas que estamos aqui discutindo, nesse momento, porque o doutor Bruno trouxe a questão da THC2, que é também chamada de SSE, então, por favor, usem a denominação que preferirem. Mas o fato é que existe uma posição que é do tribunal. Então, nós temos um tribunal formado por seis conselheiros, um presidente, é como qualquer outro tribunal, colhem os votos, tenha maioria, os casos são analisados. Nós temos uma Superintendência Geral que faz a investigação, que emite nota técnica, que simplesmente instrui o caso para a decisão do Tribunal. Uma nota técnica da superintendência não é uma decisão do Cade. E nós temos o Departamento de Estudos Econômicos no Cade, que é um órgão que também auxilia na instrução processual, que faz a análise de mercados, que faz uma análise econômica, está dentro da estrutura do Cade e que também não é um órgão opinativo, ele não é um órgão decisório. Então, uma opinião do Departamento de Estudos Econômicos, uma nota técnica do ODE, uma nota técnica da Superintendência Geral não é uma decisão do Cade. Isso é muito importante porque, às vezes, eu não estou dizendo para vocês que é algo incomum, é bastante comum. Como eu fui procuradora-chefe do Cade, inclusive lidando com todos esses casos junto ao Poder Judiciário, e por isso já trouxe aqui, em outro painel, a minha visão muito desfavorável a que esses temas sejam levados para um Poder Judiciário não especializado, e explicarei depois o porquê, eu vejo que existe uma confusão muito grande de quem é quem no Cade e o que o Cade faz.

Segundo a doutora Juliana Domingues, existe uma preocupação do Cade em qualquer mercado. Em suas palavras, o Cade vai atuar em qualquer mercado regulado ou não regulado. A concorrência com a qual o Cade se preocupa é a concorrência em qualquer mercado. Calha que os mercados regulados, geralmente, são mercados mais oligopolizados, mercados mais sujeitos a posições que a gente chama de posição dominante no mercado. Então, o Cade vai analisar o mercado. E quando a gente fala de posição dominante, são 20% ou mais de determinado mercado relevante, do mercado que estamos falando. Isso atrai imediatamente a competência do Cade. Existe o controle de estrutura, são as fusões, aquisições, as parcerias que precisam ser notificadas ao Cade. São critérios objetivos. Quando a gente estiver falando de um agente econômico, grupo econômico, que tiver 750 milhões de faturamento no ano, ou 75 milhões, ele já tem que ficar atento aos critérios do Cade. Caso contrário, ele pode, inclusive, sofrer sanções por não apresentar o caso à autarquia, que é uma autarquia federal, que tem uma figura de reguladora, mas ela é uma autarquia federal, não é uma agência reguladora. E aí você tem o Cade analisando essas questões estruturais, e tem, ao mesmo tempo, o Cade avaliando aquilo que nós chamamos de “abuso de posição dominante no mercado”. E,

sendo qualquer mercado, ele vai analisar os agentes econômicos que atuam dentro da Antaq. Ou que atuam dentro da Anac, ou que atuam dentro da Anel, da Anatel. A história do Cade tem mais de 60 anos. Isso é importante falar também. Nós não estamos falando de uma autarquia nova. A Antaq é uma jovem agência reguladora. Eu costumo dizer que o Cade já é um sexagenário. Então, já está entrando na terceira idade. E a Antaq está na idade adulta. Então, são momentos regulatórios diferentes também no nosso País.

Nas palavras da doutora Juliana, quando é feita essa explicação de quem é o Cade, o que o Cade faz, é muito importante compreender que o Cade tem competência para analisar mercados regulados. Então, isso não está em discussão. Outra coisa que também acho que os dois aqui vão concordar comigo, Bruno e Cassio. Enquanto vocês estavam falando, vocês não viram, mas eu vi, porque estou em uma posição privilegiada, com um cenário maravilhoso atrás de mim. Mas, ao mesmo tempo, tinha um telão passando uma luta. E eu fiquei imaginando vocês, enquanto passava a luta ali no telão. Eu achei muito representativo. Não sei se foi proposital, doutora Luciana. Mas o fato é o seguinte, vocês dois devem concordar comigo que esse ambiente de insegurança jurídica não é bom para ninguém. Ele não é bom para ninguém. O Bruno mencionou aqui que a gente está falando de uma disputa jurídica de mais de 20 anos. Vejam, mais uma vez, e aí vou vestir a camisa de quem está nas Ceportos. E eu sei que tem colegas aqui que estão também nas Ceportos e podem testemunhar o que nós estamos fazendo lá, o trabalho árduo que está sendo desenvolvido. Mas, nesses temas, a preocupação da Ceportos, basicamente, é criar os mecanismos adequados para que essas questões sejam resolvidas fora do Poder Judiciário. E, obviamente, respeitando a nossa Constituição Federal, respeitando as competências das agências reguladoras. E isso, de fato, precisa ser um tema levado em consideração. Porque nós estamos delegando para um Poder Judiciário, que já foi dito aqui em outros painéis, e é uma discussão da OAB, é uma discussão em qualquer outro âmbito, no CNJ, o Judiciário, além de não ser especializado em temas que nós estamos falando aqui, são temas mais complexos, regulatórios...

Eu sou professora de Regulação Econômica da Universidade de São Paulo. E eu digo para os meus alunos que eu ensino tudo o que eu não tive. Eu me considero jovem. Então, eu não tive Regulação Econômica. E eu dou aula de Direito Concorrencial, dou aula de Regulação Econômica. São obrigatórias da nossa grade hoje, da Universidade de São Paulo. Mas, vejam, são temas relativamente jovens. Então, a gente está falando com o Judiciário que não está preparado para lidar com temas que ele não tem afinidade. Então, o que ele faz? Ele deixa de lado. E aí essas questões ficam eternizadas. Então, isso não é interessante para os agentes regulados, não é interessante para as agências reguladoras, não é interessante para ninguém, não é interessante para o desenvolvimento econômico do nosso País. Então, o que nós estamos discutindo? Nós não estamos discutindo aqui quem vai ter competências. As competências estão definidas por lei. A competência do Cade está definida por lei. A competência da Antaq está definida por lei. O que nós vamos trabalhar? Nós vamos trabalhar onde nós podemos mitigar litígios que não precisam ser levados a essa discussão. Quais são os espaços que nós temos com segurança jurídica para estabelecer parâmetros em que esses próprios reguladores poderiam entrar em uma consensualidade? Eu acho que esse é um aspecto super-relevante

para ser compartilhado, que tem sido discutido na comissão, que agrega para essa discussão aqui. E mais do que isso, eu acho que vale muito a pena para todos conhecerem o que o Cade faz, porque existe, às vezes, uma impressão errada de que o Cade está fazendo uma intervenção.

A doutora Juliana enfatiza que o Cade é muito menos interventivo do que se imagina. Em suas palavras, falando só em atos de concentração, que os dados são bem abertos e públicos, o Cade faz intervenções... Gente, veto em operação... A gente está aqui em Vitória que tem um caso famoso, o da Nestlé-Garoto, que eu sei que envolveu todo o Estado. Inclusive, é um orgulho poder dizer que eu encerrei essa questão no Poder Judiciário depois de 20 anos. É um absurdo falar isso, mas, enquanto procuradora-chefe, conseguimos um acordo no Poder Judiciário em um tema que estava sendo judicializado há 20 anos. Vejam, isso não é um tema nem do setor, mas eu estou comentando porque estou aqui em Vitória e lembrei que o Estado do Espírito Santo ficou totalmente mobilizado diante daquela decisão do Cade. Mas o veto no Cade representa menos de 1% dos casos analisados. Menos de 1%. O Cade busca sempre espaços de acordo. Cada vez mais, a consensualidade é hoje um tema debatido amplamente em qualquer instituição pública e agência reguladora. Esses espaços estão sendo discutidos em todas as agências.

Nas palavras da doutora Juliana, todos querem buscar soluções mais céleres, mais eficientes, mais seguras e com a resposta econômica que nós precisamos para não afastar o investimento, para não afastar o desenvolvimento, para promover o que nós queremos no nosso País, que é essa maior competitividade. Então, é importante poder aqui divulgar o trabalho da instituição, é quase que uma missão para aproximar todos vocês das atividades de um órgão regulador que é tão importante no nosso País, que tem o reconhecimento internacional, acho que isso é superimportante para que vocês saibam e conheçam. O Cade é reconhecido internacionalmente, segue as melhores práticas, está alinhado com o que tem de melhor, e já está totalmente adequado às normativas da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). E a própria OCDE tem dito para nós que nós temos que olhar para o setor marítimo e portuário e realmente trabalhar para mitigar essas assimetrias regulatórias que nós temos, trabalhar em eixos que vão colocar o nosso País em uma posição muito melhor, porque, infelizmente, em termos competitivos, o nosso País está muito mal.

A doutora Juliana agradeceu à doutora Luciana pela oportunidade de poder fazer parte da mesa, em suas palavras, representando uma instituição à qual devo muito. Eu brinco, doutora Luciana, vocês não sabem, mas o Bruno sabe: eu devo até a minha família para o Cade. Eu conheci meu marido na extinta Secretaria de Direito Econômico, há 20 anos. Então, muito obrigada, mais uma vez, pela oportunidade!

A presidente do painel, Luciana Mattar, agradeceu à doutora Juliana Domingues por ter aceitado o desafio de compor a mesa. Nas palavras da doutora Luciana, houve um debate muito relevante acerca da competência dos setores administrativos que poderiam tentar ajudar na resolução desse imbróglie que, sim, causa muita insegurança jurídica no Brasil, afugenta investimento, porque, seja no setor de importação, exportação, ou seja, para os usuários, tanto quanto para os operadores portuários, essa questão

precisa ser apaziguada. Dito isso, a doutora Luciana passou a palavra ao doutor Cássio para fazer as suas considerações finais.

O doutor Cássio relatou que participou do julgamento do TCU sobre o recurso da Antaq e houve uma fala sobre esse assunto do SSE/THC2 estar sendo abordado pela Ceportos. Em suas palavras, ainda não fui me informar a respeito, mas mesmo defendendo o outro lado, vamos dizer, o lado que teria interesse em escalar esse assunto para a legislação, particularmente eu veria isso com bastante reserva. Eu acho que esse assunto não se presta a uma disciplina legal. Acho que a legislação de um setor regulado, ainda mais como a doutora Juliana disse, um setor que se presta a várias discussões concorrenciais, ele não pode estar microrregulamentado na legislação. A gente precisa que haja um espaço regulatório adequado tanto para a Antaq quanto para o Cade e para as demais instituições atuarem, discutirem, seja tendo lados vencedores e perdedores, o que faz parte do jogo. Mas, definitivamente, não vejo, pelo menos inicialmente, com bons olhos, uma eventual abordagem desse assunto em nível legal. Não me parece que seja o local adequado para se tratar dessa matéria.

Na sequência, o doutor Bruno fez as suas considerações finais, destacando, em suas palavras, a beleza de você trabalhar um tema de muito debate por muitas perspectivas. Eu queria só trazer um fato histórico. Eu concordo, Juliana, realmente, a insegurança é cruel, trazida por esses debates. A verdade é que esse problema podia ter sido resolvido no passado, e eu volto ao ano de 2005, quando saiu a primeira decisão relatada pelo atual ministro, então conselheiro, Ricardo Villas Bôas Cueva, que decidiu pela primeira vez a questão. Eu somo isso a outro fato. Eu trabalhei no Cade, não tive a alegria de trabalhar na Procuradoria, mas isso foi há muitos anos. Eu lembro que o convênio entre o Cade e a Antaq foi um dos únicos que não saiu naquela primeira rodada. Esse convênio Cade-Antaq, da atuação coordenada entre os dois, não saiu naquele momento. E talvez por conta de uma resistência da Antaq naquela composição inicial de fazer valer o art. 31, que estabelecia que toda vez que a Agência se deparasse com uma matéria concorrencial, em razão da capacidade institucional do Cade, que fizesse essa deferência ao Cade, que a Agência ouvisse o Cade, especialmente em relação aos aspectos concorrenciais. Se isso tivesse efetivamente acontecido à época, nós não estaríamos aqui, hoje, em um painel sobre *Terminal Handling Charge*. Então, infelizmente, não foi o que aconteceu. O motivo a gente não vai saber nunca, mas é fato que essa falta de conversa entre as duas não aconteceu. Existe um mecanismo hoje de conversa entre as duas que poderia ter sido efetivado, mas o resultado todo mundo já sabe: o Cade, 19 anos, 12 oportunidades, sempre disse que a THC2 é ilegal. Então, eu concordo. Eu estava dizendo que eu não faço política pública, eu estou aqui hoje para representar um lado da discussão e para suscitar o debate. Mas eu acho que, se eu estivesse fazendo política pública e se eu pudesse voltar no tempo, eu trabalharia melhor essa questão da coordenação entre Cade e Antaq, que não foi possível. E hoje a gente lida com os problemas decorrentes daquele momento inicial.

Finalizando, o doutor Bruno disse que o tema é apaixonante, interessante, de muito antagonismo, mas, em suas palavras, a sugestão é, quem sabe, que a Ceportos consiga efetivamente oferecer caminhos que estabeleçam soluções diferentes de uma

disputa de 24 anos que se encerrou. Não encerrou? Eu acredito que sim, o Cássio entende que não, mas ela poderia ter sido evitada.

A presidente do painel, Luciana Mattar, passou à relatora Lorena Xisto, que iniciou a sua fala destacando estar honrada por compor o painel ao lado de excelentes profissionais e por participar de um evento tão relevante. Ela agradeceu e parabenizou a doutora Luciana e os demais envolvidos na organização.

Nas palavras da doutora Lorena Xisto, depois de ouvir tudo o que foi exposto, o painel tem como marca, acho que uma das principais características desse evento, trazer para o debate temas de pertinência e atualidade. Então, a gente teve aqui a exposição dos principais aspectos relacionados à cobrança da THC, a partir da perspectiva de alguns protagonistas dessa discussão que está acontecendo principalmente em STJ e TCU. Como bem destacado também, aqui, essa discussão é bastante antiga e por muito tempo o foco foi na análise da compreensão do que ocorre entre a pilha de armazenagem e o portão do terminal portuário. Dessa forma, então, para se verificar se os serviços de segregação e entrega já seriam ou não remunerados pela THC. No entanto, a partir dessas últimas controvérsias travadas no TCU e no STJ, me parece que a discussão vai ganhar alguns novos contornos ou vai se aprofundar sobre outras perspectivas. Daí, aqui, eu acho que a gente vai falar também dos limites do controle externo exercido sobre os atos das agências reguladoras pelo TCU e, também, sobre essa interface entre regulação e concorrência. No que diz respeito ao controle externo exercido pelo TCU, eu acho que o que vai ser posto é de que forma o TCU pode disciplinar e interferir nas decisões das agências reguladoras, respeitando algumas das características estruturantes da própria agência reguladora, que é a independência e, também, a especialidade técnica. No que diz respeito aos impactos da regulação na concorrência, como bem pontuado aqui também pelo doutor Bruno, eu vejo que haverá uma tendência, ou pelo menos um esforço, para que a gente consiga, até mesmo dando efetividade ao que já foi positivado na lei, fazer essa necessária cooperação entre regulação e concorrência.

Concluindo, a relatora afirmou que, até mesmo pelo tom do debate, eu também acredito que essa discussão está longe do fim e que esses mesmos pontos também vão vir aí nessas novas discussões que estão ganhando cada vez mais destaque, como o doutor Bruno também mencionou, a THC3 e a armazenagem na carga em trânsito, eu acho que são os próximos assuntos que vão ser discutidos também sobre todas essas perspectivas.

A doutora Luciana Mattar agradeceu aos participantes do painel, ressaltando a sua expectativa de que esse tema saia, algum dia, das mesas dos congressos e da advocacia. Eu confesso que, no início, quando a gente pensou as temáticas, esse assunto não havia sido incluído, e aí veio o STJ e fez a gente falar. Realmente, pessoal, é uma temática que por mais que todos os anos continue em todo o debate, a gente não pode deixar de ter um olhar muito atento, porque efetivamente isso impacta ou não no custo Brasil. Foi muito dito aqui sobre a ótica concorrencial e ambos os lados da visão, mas todos nós somos cidadãos. Então, a gente precisa ver efetivamente uma solução que traga, inclusive, mais transparência a toda essa movimentação das nossas cargas. Essa temática envolve, inclusive, alguns apontamentos que a gente costuma fazer com frequência. Esses preços

continuam sendo chamados de tarifas, de taxas em alguns locais, e essas alcunhas são muito prejudiciais a tudo isso. Então, é um tema que continua sendo importante, desde o aspecto acadêmico, para que se saiba que, em alguns locais, isso efetivamente é preço, e qual é efetivamente o serviço prestado em cima da movimentação das cargas no Brasil.

Antes de encerrar o painel, a doutora Luciana chamou a atenção dos presentes para as telas em exposição, que estão à venda, e foram pintadas pelas crianças de uma comunidade carente do Estado, especificamente para o evento, em uma iniciativa de uma fundação beneficente da Praia do Canto.

Palco 3 — Painel Aduaneiro

Tema: Código Aduaneiro — PL 508/2024

Presidente: Larissa Gonçalves Costa Cunningham — Advogada

Palestrante 1: Thális Andrade — Advogado

Palestrante 2: Renata Sucupira Duarte — Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/SP

Palestrante 3: Fernanda Kotzias — Advogada

Palestrante 4: Fernando Pieri — Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG

Abrindo o painel, a presidente Larissa Cunningham ressaltou a sua satisfação em dividir a mesa com profissionais brilhantes do direito aduaneiro. Em suas palavras, estamos aqui com o propósito de expor a vocês as inovações e a criação da lei geral do comércio exterior que regulamentará questões aduaneiras muito relevantes para o nosso País. Isso exposto, a doutora Larissa convidou o doutor Thalis Andrade para fazer a sua exposição a respeito das inovações legislativas.

O doutor Thalis iniciou a sua fala agradecendo à doutora Luciana pelo convite para voltar à Vitória, lembrando que ela e o doutor Bruno conduziram o Congresso de 2020, que foi virtual, por causa da pandemia de Covid-19.

Eu queria fazer a introdução da minha fala, lembrando uma passagem: o rei da Pérsia (*Dario III*), quando recebeu a notícia de que perdera a guerra para Alexandre, o Grande, imediatamente, frustrado, buscou matar quem lhe dera a notícia, o mensageiro. E o mensageiro falou: “*Ne nuntium necare*”, uma expressão latina muito conhecida, que significa “não mate o mensageiro”. O que tem a ver isso com a minha fala? Eu sou o mensageiro. O pessoal vai tentar cortar a minha língua, como faziam os fenícios antigamente, mas eu sou apenas um mensageiro.

Venho trazer para vocês em que pé que está – muitos de vocês devem ter se deparado na programação –, que era o PL 508. A primeira modificação que a gente fez não é PL 508, porque o PL 508, que era para ser chamado de consolidação da legislação de comércio exterior, acabou ficando sobrestado por algumas razões. A primeira delas é que era um projeto de consolidação, e nós temos uma norma de consolidação federal, a Lei Complementar nº 95, que determina como deve ser um projeto de consolidação. E o PL 508 não fazia isso. Ele não consolidava, primeiramente, todas as normas referentes a comércio exterior. Segundo ponto, o PL tinha revogações tácitas, muitas delas sem indicação, porque estava revogando A ou B, isso aparecia brevemente na exposição de motivos, você não tinha noção do que estava sendo revogado. E terceiro, talvez o mais importante, mais problemático, além de não contemplar todo o universo de normas, ele

não fazia a indexação do que estava sendo consolidado, de onde veio aquela redação que está constando no tal do PL. A Receita Federal e outros órgãos, desgostosos com aquele PL – não tenho como salvar esse texto – articularam – longe de mim dissertar como foi essa articulação – um substitutivo, a ideia é fazer um substitutivo. De lá para cá, acho que de abril para cá, a Receita Federal, a Secretaria de Comércio Exterior, a Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior e a Consultoria Legislativa do Senado Federal fizeram um grupo técnico que teve mais de 40 reuniões e chegou a um texto base com 168 artigos. No texto temos um tripé de três livros. Uma parte mais tranquila, se assim podemos dizer, da legislação de comércio exterior, uma parte que não tivesse tanto entrave, quando fosse para tramitar no Congresso Nacional. Então, não se falaria de penalidades, não se falaria de temas espinhosos como infração, não se falaria de tributos, porque temos o PL 68 da Reforma Tributária, que ainda impede aprovação.

O doutor Thalís pergunta, então, o que estaria sendo buscado. Em suas palavras, buscaríamos pegar a Lei Geral Aduaneira, a nossa antiga Lei Aduaneira de 1966, o Decreto-Lei nº 3.766, para dar uma bela atualizada. Também teríamos uma atualização de disposições gerais, uma atualização de fiscalização, de controle, e teríamos um livro específico para regimes aduaneiros especiais. Em que pese serem regimes que cuidam muito de tributação, não se fala da materialidade de tributação em espécie, que era isso que se objetivava. Esse era o mandato, esse tem sido o mandato que o Governo Federal recebeu e criou esse grupo. Obviamente depois, por muita insistência e muito mérito, o setor privado, vários colegas aqui brigaram por espaço para também participar, e o PL, hoje, o projeto que nem sequer foi protocolado, está acessível a todos os advogados. A doutora Luciana também convocou todos os advogados, quem participa dos grupos de aduaneiros deve ter recebido esse texto para fazer as suas contribuições, que agora também teve uma prorrogação, ficou para o dia 30. Então, eu não vou trazer o texto, mas eu vou lançar algumas ideias que eu vejo como inovações. Elas estão ainda no debate, estão recebendo contribuições, inclusive de vocês, de qualquer um de vocês, para aprimoramento da nossa legislação de comércio exterior.

Nas palavras do doutor Thalís, o primeiro grande tema que precisaria ser abordado é a mudança do escopo. Se a gente pegar a estrutura – vou tentar detalhar só o título dos livros para vocês –, nós temos como objeto uma lei geral de comércio exterior de mercadorias. Por que não uma lei geral aduaneira? O professor Rodrigo Mineiro está aqui, não vai me deixar mentir, foi a colocação do professor Rosaldo Trevisan. Segundo o professor Rosaldo, a Receita Federal não está preparada para receber dentro do conceito aduaneiro, talvez, todos os intervenientes. Nós temos o art. 237 da Constituição, que ainda coloca, sem modificação, que é o Ministério da Fazenda quem faz a fiscalização sobre o comércio exterior. E nós temos essa fragmentação histórica de intervenientes que não tinham coordenação nas últimas décadas, junto com a Receita Federal, nos fluxos, nos impactos de conferência de mercadorias. Tudo isso, claro, vem mudando graças ao Portal Único. E agora a gente, então, abraça um novo escopo. A gente abraça um escopo que não é uma lei geral aduaneira só de viés de aduana, é uma lei geral de comércio exterior. E quais são os três eixos que a gente se dedica? Regulação, fiscalização e controle, sempre de mercadorias. Então, eu vou editar uma lei que cuida de normas para os entes,

os sujeitos de comércio exterior observarem tudo o que se refere à regulação, vou editar qualquer ato regulatório, tudo o que se refere a controle e fiscalização de mercadorias. E aí a gente tem, nessa parte geral, essa ampliação de escopo.

Na concepção do doutor Thalís, já podemos esperar que o conhecido regulamento aduaneiro, que vai ser o decreto regulamentar, talvez, dessa futura lei, será um regulamento de comércio exterior. Não falaremos mais em regulamento aduaneiro, o RA. Vamos falar em um RCE, o Regulamento de Comércio Exterior. E a ideia também, o escopo era que fossem diretrizes, que fossem principiologicos esses aspectos. Claro que, por uma série de questões em matéria de fiscalização, alguns temas você acaba aprofundando bastante o nível, até para cuidar de segurança jurídica, e outros temas você acaba trazendo para um nível mais principiológico, mais programático, propriamente dito. Como o próprio RA segue hoje, temos definições de território aduaneiro, algo muito semelhante, não idêntico do que a gente tem lá. Você vai ter a definição, por exemplo, de áreas alfandegadas, nós vamos ter a questão de áreas de controle integrado, zonas primárias, zonas secundárias, isso em nível de lei, atualizando a redação do próprio Decreto-Lei nº 3.766, que era o que o regulamento já fazia, uma redação até bastante arcaica. E começa a se desenhar um novo panorama, quando a gente abre um título de sujeitos do comércio exterior. Mas que sujeitos? É qualquer sujeito? Não. Pela lógica são sujeitos que tenham algum impacto nesse processo de importação e exportação de mercadorias. Quem são esses sujeitos? A administração aduaneira, de um lado. Agora, os órgãos intervenientes, vamos depois destrinchar quem são esses intervenientes, mas são aqueles que hoje popularmente se chamam de anuentes. E temos as pessoas intervenientes, o importador, o depositário, o exportador, o perito, todo esse pessoal também que tem impacto na cadeia de comércio exterior.

Nas palavras do doutor Thalís, talvez a parte mais desafiadora que a gente teve foi abrir um título em uma legislação nacional sobre facilitação do comércio. Temos um monte de acordos internacionais, mas sabemos da dificuldade de implementar textos de tratados no Brasil. Vimos isso com a Convenção de Quioto revisada, a briga que temos aí, vocês conhecem – duplo grau de jurisdição, autoridade independente, superior, para fazer julgamento de qualquer penalidade aduaneira. Então, a lei tenta trazer, pela primeira vez, uma seção própria, incorporando muito do que a gente tem no próprio acordo com os Estados Unidos, o chamado ATEC, muito do que a gente tem no acordo de facilitação com a OMC e da Convenção de Kyoto revisada. Então, como eu vi mais cedo, no painel anterior, estava se falando de liberação? Sim, porque liberação já faz parte do conceito da Convenção de Quioto revisada. Não cabe mais essa noção de o ato de nacionalização da mercadoria, de encerramento, que a gente tinha da conferência aduaneira, ser chamado de desembaraço. É um nome ruim, que significava até, pejorativamente, que alguma coisa estava embaraçada, agora desembaracei, desenrolei o meu negócio. Tinha até uma conotação bem ruim. E fala agora em liberação, todo o texto é liberação de mercadoria, já para se adaptar à solução de Quioto.

O doutor Thalís pontua que, em termos de facilitação, temos o conceito do portal único. Não existia conceito do portal único. A Lei nº 14.195, de 2019, o próprio acordo sobre facilitação, só diz que tinha que se criar um guichê único, e esse tinha que ser um

ponto único acessível. Há uma definição do que é o portal, continua-se expandindo para a própria administração, para todos os interventores, a obrigação de se utilizar esse portal como condição para importar ou exportar mercadorias. Nós temos uma sessão de uniformização, então vai se buscar resolver agora essas divergências em bases nacionais. Falávamos antes ali sobre diferença entre fiscais de diversas regiões do País. Então, teremos talvez uma autoridade para dirimir essas divergências que podem ocorrer na aplicação da legislação de comércio exterior. A digitalização do processo parece algo bastante óbvio, mas para a própria Receita Federal não era. Você tinha a obrigação de manter em papel por cinco anos tudo que se refere à sua operação de comércio exterior, apesar da administração federal já ter uma lei desde 2012 de digitalização de documentos. E isso agora passa a valer especificamente para o comércio exterior, se Deus quiser, se lei for aprovada.

Nas palavras do doutor Thalís, soluções antecipadas talvez seja um dos temas mais importantes e em que mais se avança na matéria de facilitação, que é a conhecida solução de consulta. Por que mais avança? Porque nós temos uma ampliação de rol de matérias, muito mais do que preveem os acordos internacionais, e nós temos uma ampliação de entidades que vão responder a essa consulta. Abre-se para intervenientes responderem de forma vinculante a pedidos sobre a aplicação de um regime aduaneiro, caso de Secretaria de Comércio Exterior (Secex), por exemplo; dirimir uma questão sobre uma cota, um requisito para se utilizar de uma isenção ou redução; valoração aduaneira passa a ser objeto de solução; regras de origem, agora explicitamente, também a partir dos acordos internacionais, passa a ser objeto também de solução; a avaliação de escopo que ocorre no âmbito da Secex para a aplicação de um antidumping. Então, dessa matéria de facilitação, entendemos que é um avanço bastante grande nesse ponto.

Sobre os livros 2 e 3, o que se tem de ganhos? Nas palavras do doutor Thalís, entra um título de gestão de riscos, trazendo conceitos, já tem no PL 15, *dos programas Confia, Sintonia e Programa de Malha Aduaneira*; aparece gestão de riscos; aparece também no controle aduaneiro a figura de um depósito temporário, que é o preenchimento do vácuo legislativo que a gente tem hoje entre a chegada da mercadoria até o início do despacho. Esse vácuo, então, é preenchido. Temos a fiscalização, a definição do que são procedimentos fiscais aduaneiros, a conferência, a diligência, entre outros. Temos também um título de controle administrativo. E aqui a Secex teve uma atuação bastante grande, porque, pela primeira vez, a gente divide explicitamente em uma lei que eu tenho controle aduaneiro e que eu tenho controle administrativo. E esse controle administrativo, como foi mostrado mais cedo, se dá por meio de cinco tratamentos agora, e não necessariamente todo tratamento administrativo gera impacto na minha operação, como é o monitoramento. O monitoramento para um órgão, por exemplo, como a Anatel, se dá por extração estatística, e não mais por uma anuência, por exigência. Vai ter na lei também a previsão da tal da licença flex. Nós só tínhamos isso por decreto. Nós temos a licença por operação, tratamento de inspeção e tratamento de proibição.

O que a parte de regimes inova? Nas palavras do doutor Thalís, primeiramente, ela se adequa ao que existe no PL 68, em termos de reforma tributária. Eu tenho a definição do que é um regime aduaneiro, eu tenho a definição na lei do que é um regime

aduanheiro comum, que faltava no regulamento aduanheiro. Só temos regime especial lá, e os regimes especiais e as áreas especiais. Eu tenho agora justamente uma adequação com a reforma tributária e com o que é praticado no mundo inteiro, que são quatro gêneros. O gênero de trânsito, o gênero de permanência temporária, o gênero de aperfeiçoamento e o gênero de depósitos. E todos esses regimes aduanheiros que a gente conhece são alocados em um ou em outro, ressalvado o Repetro, que continua um ornitorrinco, um peixe fora da água, que foi mantido por uma questão política na reforma tributária e por isso é também mantido no PL.

Antes de passar a palavra à doutora Renata Sucupira, a presidente do painel, doutora Larissa, elogia as ponderações do doutor Thalís sobre essa inovação que busca concentrar e regulamentar todas as situações que, de forma muito superficial, abrangem o comércio exterior de modo geral. Não só o setor aduanheiro, mas, enfim, todos os *players* as e relações existentes dentro do comércio exterior. Falando em uma intervenção que ocorre entre as relações contidas no comércio exterior, temos a presença da OAB, que tem desempenhado um papel no sentido de atuar em prol da sociedade para a viabilização dessa nova lei.

A doutora Renata Sucupira inicia a sua palestra informando que começou no aduanheiro por causa de Vitória, trabalhando com *trading company*, na época do Fundap. Então, para mim, é um prazer estar aqui de novo, trazendo essas inovações e podendo, inclusive, comparar como eram as coisas naquela época, quase 30 anos atrás, e como as coisas estão. Ao contrário do que o Thalís falou, ninguém aqui é louco de bater nele, porque a gente sabe, não tem como negar, os benefícios e o ganho que a gente vai ter de legislação. Em suas palavras, o que a gente tem é o regulamento aduanheiro, que a gente sempre chama de RA, mas que é um decreto da época militar. Não era de um regime democrático, é um regulamento. E a gente agora tem uma lei. A forma como isso aconteceu foi muito inesperada, no sentido de vir uma reação ao projeto de lei que a gente está comentando, e por conta disso foi provocada uma atitude dos órgãos, a Receita, o MDIC e o Senado. Então, foi uma forma diferente, mas não tem como a gente não ficar contente com essa evolução.

Mas o meu papel aqui, na nossa divisão, é muito mais de contar o que o OAB fez aqui. Eu sou da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro, que a Luciana Mattar preside, Larissa também é, Fernando Pieri também é, e Fernanda Kotzias também. Então, eu vou contar um pouquinho para vocês como é que foi a nossa atuação. Em fevereiro, saiu o PL, e a gente ficou muito preocupado com o conteúdo, pelas razões que o Thalís já falou, e eu não vou repetir. E a gente sentiu a necessidade de fazer algo, se manifestar. Na Comissão Nacional, fizemos uma nota técnica para nos colocarmos à disposição, com o nosso conhecimento técnico, para o Senado, para trabalhar em cima e aproveitar essa onda e tentar passar um Código Aduaneiro. E por que a gente queria um Código Aduaneiro? Porque a gente precisa de segurança, porque a gente precisa de uniformidade, a gente precisa ter previsibilidade. Mais até do que celeridade, é previsibilidade, é poder calcular como as coisas vão acontecer, é poder calcular o tempo que eu vou demorar nas coisas. E a uniformidade no País inteiro, falar a mesma língua. E precisa estar de acordo com as melhores práticas internacionais, que é uma expressão que a gente sempre usa, mas precisa estar falando a mesma língua no mundo inteiro.

Eu lembro que, em março, na OAB de São Paulo, eu sou presidente da OAB de São Paulo, a gente fez um evento, e um tema era exatamente esse. O PL tinha saído, e o professor Rosaldo estava lá e falou: “Olha, a gente nem tem muito o que inventar, porque o Brasil já incorporou os tratados internacionais que tratam disso, e automaticamente resta pouco”. Só que a gente precisa, a gente sabe como é a aplicabilidade das coisas, uma coisa é o Brasil ter se comprometido e ter incorporado, outra é ele efetivamente aplicar isso e ter formas de fazer isso, regulamentar e prever como isso vai ser feito. Então, todo mundo estava muito assustado com o PL, fizemos esse movimento, levamos, por meio da Dra. Luciana, ao presidente da Ordem, o Beto Simonetti, protocolamos essa nota técnica, nos colocando à disposição. Isso foi em abril de 2024. Em junho de 2024, a gente fez uma reunião com o grupo – foi criado esse grupo para preparar esse anteprojeto que a gente está falando sobre agora – pedindo para participar.

Antes um pouco disso, só para eu não perder aqui a coisa, eles soltaram primeiro os tópicos do que seria, e a gente viu que seguia muitos moldes de um código aduaneiro, da codificação. Então, nesse momento a gente foi chamado para uma reunião e foi concedido um prazo para algumas entidades privadas, entre elas a OAB, dar sugestões. Foi um prazo muito exíguo, e a gente fez essas pequenas colaborações, porque não teve quase tempo, e a gente não teve retorno disso. E depois saiu o anteprojeto e, nesse meio tempo, os nossos pedidos ao Senado para fazer parte técnica e efetivamente das discussões não foram aceitos. Mas é importante a gente, aqui na Casa do Advogado, contar que a gente fez a nossa parte, porque eu lembrei do discurso da doutora Luciana na abertura, ontem, dizendo qual é o papel da gente como OAB, de também se manifestar e se colocar nesses momentos, e a gente fez a nossa parte. Apesar de não ter conseguido fazer parte dos debates e da elaboração, foi concedido esse prazo até o dia 30 de setembro. Quem dos grupos de Aduaneiro não tem, foi feito um Google Forms, em que a pessoa pode individualmente sugerir, diante do projeto, redações que concordam ou que não concordam, sugestões e colocar para todo mundo para democratizar a participação. E aí a gente vai de novo chegar ao lugar que é a mudança do papel da aduana, dessa relação com a iniciativa privada, de uma relação de cooperação, de uma relação em que eu pego a facilitação do comércio e a segurança e a conformidade como os dois bastões que eu tenho que equilibrar, mas que a gente tem que fazer isso junto. E a gente está vendo isso na atuação do governo em vários pontos. A gente está vendo na reforma tributária como houve uma participação muito grande da iniciativa privada, dos debates.

Nas palavras da doutora Renata Sucupira, a coisa está só começando, é um anteprojeto que vai começar a andar. E a gente, inclusive, caso algumas coisas não passem por agora, pode propor emendas e continuar atuando para lutar para que as coisas que a gente deseja estejam lá. Na minuta de justificção, que vocês veem no anteprojeto, está escrito que é uma resposta à necessidade de criar uma lei principiológica para nacionalizar e modernizar o arcabouço normativo brasileiro nessa área. Na minuta de justificção tem que o principal objetivo é o alinhamento brasileiro aos tratados e às melhores práticas internacionais no que se refere ao comércio exterior de mercadorias. A estrutura é bastante semelhante à do Código Aduaneiro, tendo as definições, as diretrizes, os princípios e as disciplinas dos temas mais importantes, mas tem umas ausências que doem

para a gente. Estão ausentes as sanções, o contencioso administrativo e os tributos. E aí a gente não pode deixar de dizer que todos os eventos que a gente fez, inclusive na OAB, nossa preocupação com as sanções e com o contencioso são muito grandes por razões que a gente vai mostrar aqui. Tem um glossário uniformizador, a partir do momento que eu tenho termos, não tenho mais confusões de termos, e sei o que eles significam, isso traz benefícios óbvios. As diretrizes estão lá, o art. 4º traz diretrizes. Tem diretrizes inclusive relacionadas às exceções, tem a previsão de sanções proporcionais às infrações, e tem uma previsão de tratamento de erro escusável. E, também, fala do recurso a uma autoridade administrativa independente. Essas são as diretrizes que estão lá. Tem um título para facilitação de comércio. Esses são os benefícios: utilização obrigatória do portal único do “P Comex” (Processos de Importação e Exportação), uso da tecnologia, possibilidade de autorregulação, ampliação da malha aduaneira, tenho a possibilidade de fazer autorregularização – a reclassificação dos regimes aduaneiros e a ampliação das soluções.

A doutora Renata questiona quais são as importantes preocupações e responde. Para mim, se a gente vai se adequar e estar de acordo com as melhores práticas, como é que a gente pode continuar sendo um sistema em que a responsabilidade objetiva é a regra? Quer dizer, não interessa o meu dólar, não interessa a minha intenção, a gente tem no sistema de comércio exterior a prevalência da responsabilidade objetiva. Era um tema que não ia ter consenso, demora para se debater, mas ele não está nem nas diretrizes, para mim, foi uma oportunidade que a gente perdeu e muito séria. O fim das punições excessivas, inerente a qualquer sistema do endereço sancionatório, em um período democrático. Tem lá uma previsão de fazer o erro escusável das sanções ser proporcional, mas fala que vai regulamentar, a gente não sabe quando e nem como. Tem nas diretrizes. Outra coisa que a gente percebeu foi a necessidade de revogação expressa. Não está escrito o que foi revogado e o que não foi. E tem a questão tácita que vai ficar, tem as diretrizes, a gente vai ver como é que isso vai acontecer.

Continuando, a doutora Renata Sucupira indaga o que se produziu com efetividade da aplicação das diretrizes e normas diante da recente reforma do contencioso aduaneiro na sanção de perdimento de bens em atendimento aos compromissos internacionais. Por que estou falando disso? Porque a gente viu recentemente o que aconteceu com o Centro de Julgamento de Penalidades Aduaneiras (Cejul), que é o tribunal que decide a sanção mais pesada que a gente tem, que é o perdimento. Para atender à Convenção de Quioto revisada (CQR) com um tribunal independente, foi criado o Cejul, que, na nossa forma de ver, não é independente. E está lá “ticado” em tese que nós cumprimos a CQR. Então, isso é uma coisa que nos preocupa muito, que não venha acontecer em relação às outras coisas que estão ali. A gente tem isso em lei, tem as diretrizes, mas a gente precisa saber como isso vai ser implementado. E a última coisa, e a OAB vai continuar trabalhando nisso, é a necessidade de transparência no processo legislativo com a participação efetiva da sociedade e oportunidades amplas e efetivas para debate, com a possibilidade real de intervenção. Então, é aqui a continuidade do papel da OAB no sentido de que vamos tentar colocar essas coisas que a gente acha que não poderiam deixar de estar aqui.

Questionando sobre a importância desse debate, a doutora Renata Sucupira responde que é porque as dores, quem sabe, quem passa e quem traz é a iniciativa privada. Tem o lado extremamente bem-intencionado de pessoas extremamente competentes, que conhecem, que estão há muito tempo na área, no aduaneiro. E aí é outra coisa que a gente tem que aplaudir, que isso realmente vai fortalecendo cada vez mais o aduaneiro como área independente e separada do tributário, porque a gente sempre teve as coisas muito levadas. A gente tem a recente instauração das câmaras especializadas no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). Quer dizer, o aduaneiro está tomando o seu espaço sozinho, autônomo, e sendo olhado dessa forma. Então, esse também é o momento que a OAB tem para continuar fazendo o seu trabalho. Outra vez, conclamo vocês, quem tiver sugestões para preencher (no formulário no Google Forms), que, efetivamente, a gente vai continuar insistindo nesse posicionamento e nessa tentativa de fazer com que a iniciativa privada seja escutada e participe desse processo.

Encerrando, a doutora Renata Sucupira leu trecho do artigo escrito por Enrique Barreira, um dos organizadores do Código Aduaneiro da Argentina, em comemoração aos 30 anos do Código Aduaneiro argentino: “O espírito da lei é sua alma, é a estrutura de valores que marca sua finalidade, ou seja, sua razão de ser, se baseia nas crenças que a comunidade tenta preservar por intermédio da norma, está embebido no que Ortega y Gasset denominaria de as ideias do nosso tempo, e o nosso tempo pede essas mudanças”.

A presidente do painel, Larissa Cunningham, agradeceu à doutora Renata pela contribuição e passou a palavra à doutora Fernanda Kotzias para apresentar as inovações da legislação com base na iniciativa privada.

A doutora Fernanda agradeceu o convite e parabenizou a doutora Luciana pelo evento, em suas palavras, tecnológico e muito bem-organizado. O que eu busquei fazer aqui, até falei de projeto de lei, afinal, provavelmente, ele vai ser um substitutivo, porque a gente está falando da lei geral, mas a questão é: a gente tem uma norma geral ou uma norma selecionada. A Renata falou daquilo que a gente viu e daquilo que a gente teve acesso e da forma marginal que nós tentamos contribuir para o debate que se deu até o momento. A gente ainda tem um papel muito grande a desempenhar. Acho que a maior parte da nossa atividade vai começar agora. Mas o fato é que, como nós não estávamos nos bastidores de criação, ler a minuta de justificção ou a exposição de motivos parece ser um ponto de partida bem importante para a gente falar o que está lá, o que o grupo de trabalho buscou entregar, e até avaliar se isso foi efetivamente entregue, e de que forma nós podemos propor ajustes, melhoras. Acho que a gente tem críticas a fazer, porque nenhum trabalho vai ser perfeito, mas nós também temos que reconhecer que teve um avanço. E todos nós, desde que começamos a atuar no aduaneiro, batemos na tecla de que precisávamos que o Legislativo encampasse o assunto aduaneiro, que tivéssemos essa segurança jurídica que só a lei traz. Então, a gente não pode deixar de reconhecer que esse é um momento histórico, que esse é um momento importante e que nós estamos ganhando não só a oportunidade de contribuir com esse debate, como a possibilidade de ter, de fato, um marco legal para a questão aduaneira. Mas também nós temos que entender que isso precisa ser avaliado com muito cuidado e responsabilidade,

porque não sabemos quanto tempo a gente vai ter até que a próxima lei aduaneira seja discutida. A gente tem que tomar muito cuidado para que esse sonho e todo esse trabalho não acabe engessando o passado com uma cara nova. A gente não quer botar uma roupa nova em uma boneca antiga. A gente quer uma boneca nova que reflita o futuro, que é o que a gente espera para regulamentar as relações aduaneiras.

A doutora Fernanda afirmou que a sua fala inteira vai ser com base em partes dessa justificativa. Em suas palavras, algumas questões que nós vemos já de início é que eles falam que esse anteprojeto estabelece normas gerais com o foco de criar uma lei principiológica e contemplar demandas dos operadores privados. Bom, acho que precisamos admitir que uma das demandas era ter uma lei aduaneira. Essa demanda está sendo atendida. Agora, de forma concreta, que demandas foram atendidas e em que medida a redação realmente endereça essas demandas, isso é um pouco contestável. E uma das primeiras questões é: em todos os marcos legislativos relevantes do direito civil, do direito consumerista, do direito ambiental, do direito penal, nós tivemos uma comissão de juristas para debater uma redação. Aqui, não tivemos uma comissão de juristas. Nós tivemos uma comissão governamental que ainda foi composta pelo sindicato da Receita Federal. Acho que essa parte o Thalís deixou de fora, não era só governamental. E aí nos perguntamos: Então é uma comissão mista? Sindicato é setor privado, é cidadão, ele não é parte do governo. Então aqui nós já vemos que ela já começa selecionando quem vai ter direito a falar. E como a Renata falou, nós fizemos várias contribuições ao longo do tempo, mas nós nunca recebemos um *feedback* dessas contribuições e de que forma elas foram endereçadas dentro do texto. Sabemos que fomos lidos. Algumas coisas, obviamente, por dedução, nós conseguimos ver que tiveram ajustes, mas a maioria simplesmente não foi sequer endereçada. Fazendo aqui um paralelo, quando a gente fala de uma norma principiológica, de uma lei geral, eu preciso pensar no Código de Defesa do Consumidor. Até vou pedir licença para vocês para fazer um paralelo bem longe da nossa prática, mas que talvez nos ajude a entender a importância desses marcos legais para ramos específicos do direito.

Para a doutora Fernanda, quando nós falamos de uma lei geral, de uma lei principiológica, nós estamos falando de uma lei que fixa princípios fundamentais de determinada situação ou relação jurídica e que vai submeter toda norma específica e todas as relações jurídicas dentro de determinada temática àquelas regras gerais. Em suas palavras, quando nós vamos olhar o que acontece aqui, a gente não vê isso. Primeiro, porque nós temos três livros, nós temos 168 artigos, mas, se nós vamos olhar com cuidado, menos de 40% realmente se fala em regras gerais, se fala em questões de princípios e diretrizes. O começo tem muita cara de princípio e diretriz de uma lei principiológica, mas o final tem artigos falando sobre determinados detalhes do Repetro. Entendemos que Repetro é algo complicado, mas por que o Repetro está em uma lei geral? Não faz sentido. Por isso que eu digo que é uma norma de aspectos selecionados. Se escolheu o que se colocaria dentro e se regularia de uma forma até exaustiva e o que simplesmente seria tocado com muito cuidado, de uma forma muito vaga.

A doutora Fernanda ressalta que o Código de Defesa do Consumidor é uma norma que separou o direito consumerista do direito civil e, portanto, deu a esse ramo do di-

reito certa autonomia e transversalidade, prevalência e tratamento específico em relação a normas gerais. Em suas palavras, fazendo esse paralelo do consumidor com o direito civil, o nosso aduaneiro com o tributário, precisávamos da mesma coisa que o direito do consumidor passou na década de 90. E a gente tem a oportunidade de fazer isso aqui. Mas enquanto o Código do Consumidor traz um glossário, também trazemos política nacional. Qual é a política nacional relacionada a direito do consumidor? Não temos política nacional aduaneira. Não temos sequer princípios norteadores da administração. O artigo décimo do projeto ainda fala que a administração aduaneira é essencial aos interesses fazendários. Isso está na Constituição de 80? Eu até entendo. Mas, em 2024, fazer um artigo para dizer que a administração e a fiscalização aduaneira são essenciais aos interesses fazendários em uma lei que quer ser a Lei Geral de Comércio Exterior é um ultraje. Via de regra, a redação está muito ponderada. Mas esse é um artigo, para mim, que, por exemplo, me atinge em cheio, porque ele não podia estar lá. E ele deixa claro que o aduaneiro vai estar sempre embaixo do tributário, e que o tributário vai reger o aduaneiro. Então, não tem lei geral, não tem independência, não tem esse recorte transversal que nós precisamos.

Falando em diretrizes, a doutora Fernanda argumenta que não temos uma política, mas temos algumas diretrizes importantes com relação à facilitação do comércio, de fato, temos que reconhecer. Em suas palavras, o CDC traz os direitos básicos do consumidor. Nessa lei geral, nós não temos nenhum direito básico da relação entre a pessoa interveniente e a administração. Nós não temos isso. Pelo contrário. Vocês vão ver que – para aqueles que não leram, recomendamos a leitura e contribuições – na parte da administração aduaneira há seis artigos grandes que falam dos direitos da administração aduaneira. O direito de livre acesso, o direito de alguma forma ter acesso a bens, pessoas, lugares, sem justificar o porquê daquilo, mas o direito do contribuinte, do importador, do exportador, do despachante aduaneiro, a questões básicas do seu dia a dia, não tem previsão. Quem é o tutelado e qual é o interesse que está sendo resguardado por essa lei geral? Deveres e responsabilidades também são importantes. Nós queremos que sejam claros quais são os direitos, claro, mas também quais são os deveres. Até para que se saiba, de forma inequívoca, o que realmente aquele importador, aquele exportador, aquele transportador precisa cumprir e o que exatamente vai ser exigido dele se ele não o fizer? Porque aí tem essa questão da própria responsabilização solidária e de tantos outros conceitos amplos, nebulosos, que acabam fazendo com que qualquer passo em falso possa gerar uma série de penalidades e uma série de questões que até inviabilizem a sobrevivência econômica daquela empresa, daquele ator.

A doutora Fernanda enumera outros tópicos e faz comentários sobre eles. Prescrição em decadência. O CDC fala. Nós não ficamos nem perto disso. Infrações e sanções, também não. No caso do anteprojeto, a gente tem um glossário, que acho que tem necessidade de alguns ajustes. Temos diretrizes, essa parte é uma parte interessante, ainda que na parte de diretrizes tenhamos algumas preocupações com a questão do duplo grau. E aí a gente vê que tem uma tentativa clara de validação do Centro de Julgamento de Penalidades Aduaneiras (Cejul), ainda que isso não esteja em linha com os acordos internacionais. Temos uma parte de sujeito? Temos, mas é isso. Todos os outros sujeitos,

nós temos redações descritivas, e, quando a gente fala da administração aduaneira, a gente tem um texto muito mais extenso e que dá muitos poderes que ressaltam os direitos da administração, mas não as suas obrigações e os seus deveres, as suas limitações de atuação, o que é bastante perigoso. Inclusive, se nós fizermos um paralelo com o que está sendo autorizado em termos de poder de polícia e poder de fiscalização para a aduana, ela é muito maior do que a Constituição e o Código Penal autorizam das demais autoridades do Estado. Se vocês forem olhar o Código Penal, art. 240, ele vai falar que a autoridade só pode realmente fiscalizar quando existe um fundado receio, quando existe uma justificativa por trás.

No entendimento da doutora Fernanda Kotzias, a redação do anteprojeto simplesmente fala que a fiscalização terá livre acesso para realizar as suas tarefas dentro dos seus interesses e das suas prerrogativas. Em suas palavras, então, sim, você simplesmente entra e vai atrás e pode apreender computadores, mercadorias, para depois entender o que você quer fazer com aquilo ou o que você está investigando. E todos vocês que atuam sabem que, pelo menos uma vez na vida, já passaram por aquela situação de que o seu cliente foi objeto de uma investigação por um motivo inicial, aquele motivo não deu em nada, mas ele saiu com uma autuação por outra coisa que foi cavada até chegar. Não estou dizendo que não tenha razão, muitas vezes realmente tem irregularidades, mas justamente esse cheque em branco de qualquer forma se torna uma possibilidade de caça às bruxas. Eu acho que isso nunca pode ser o objetivo de uma lei geral. Jurisdição e prerrogativas. Não temos jurisdição e prerrogativas como um foco de lei principiológica. A jurisdição é justamente para dizer onde aquela autoridade vai ter poder, e as prerrogativas é que poder é esse ou até onde ele vai. Isso aí, a menos que seja para restringir, não faz sentido estar na lei principiológica, na lei geral. Controle e fiscalização, da forma como está, não ajuda o setor privado, os tutelados a entenderem os seus direitos e as suas garantias. E, por último, regime aduaneiro. Para mim, regime aduaneiro é uma questão que, se nós não vamos falar de tributo, a gente não tem por que falar de regime aduaneiro. Porque o regime aduaneiro é muito concreto por uma lei principiológica. Não se alinha a prática alguma, porque, no final das contas, os nossos regimes aduaneiros não conversam com os regimes aduaneiros do Código Aduaneiro do Mercosul. A gente está no meio de uma reforma tributária e, no fim do dia, o regime aduaneiro, para fins do que está lá, é só para dizer o limite de que vai haver benefício fiscal ou não. Não tem detalhes de fiscalização, de prerrogativa abstrata. O regime aduaneiro não precisa estar. Na minha opinião, o livro 3 pode ser completamente excluído, se o título for lei geral.

Nas palavras da doutora Fernanda, na minuta de justificação, se fala da necessidade de adequação da legislação aos compromissos internacionais, à Convenção de Quioto, ao acordo de facilitação e ao alinhamento a melhores práticas por meio de regras gerais. Essa questão do alinhamento não significa repetir o texto do tratado. Os tratados já fazem parte do ordenamento jurídico. Em muitos termos, a gente já tem mais de uma norma falando disso. Erro escusável é uma norma vigente no país desde a década de 40. Por quê? Porque o erro escusável e a proporcionalidade são princípios que foram internalizados com o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (em inglês, General Agreement on Tariffs and Trade – GATT 47). Novamente, tivemos um segundo marco

na década de 90, quando da criação da Organização Mundial do Comércio (OMC). Veio o acordo de facilitação do comércio, nós temos um terceiro marco para falar de erro escusável e proporcionalidade. A menos que a gente vá definir de fato o que é um erro escusável e como essa proporcionalidade se aplica, a gente não precisa de um texto novo. É ótimo, que bom saber que a autoridade, que as autoridades estão preocupadas com isso. Mas do jeito que está, o que vai acontecer? Essa norma vai passar, ela vai ser publicada e aí a primeira pessoa que tentar usar isso em uma defesa, o que o julgador vai dizer? Ah, não está regulamentado. Como nós não sabemos o que é erro escusável e nem quais são os critérios que vão ponderar a questão da proporcionalidade, isso não é autoaplicável. E é o que todo mundo já discute no Carf, no Judiciário, muitas vezes, com relação à *Convenção de Quioto revisada* (CQR) e ao *Acordo de Facilitação do Comércio* (AFC) da *Organização Mundial do Comércio* (OMC). Então, ou a gente avança do que está lá, ou isso aqui não significa nada. É ótimo que o governo esteja disposto a falar disso e colocar no papel. Mas, para mim, erro escusável não tem como não ser definido aqui, entre outras coisas.

Continuando, a doutora Fernanda afirma que, pela primeira vez, temos a busca por um marco legal, mas também um conceito vazio, um conceito que não converse com as obrigações mínimas do acordo de facilitação. E a questão de incremento de publicidade, transparência e previsibilidade não parece ser verdade, principalmente pelo fato de que, se vocês lerem com atenção, existem mais de 50 remissões à regulamentação pela administração. Ou seja, é uma lei principiológica. O princípio deveria ter implementação imediata e de forma transversal, mas em mais de 50 oportunidades a lei delega para o Executivo, para a Receita Federal, regulamentar e dizer o que isso significa. Isso é uma lei geral? Um princípio se regula? Se o princípio se regula, ele virou uma norma concreta.

Encerrando a sua fala, a doutora Fernanda argumentou que a grande questão aqui é que nós temos um avanço, mas nós temos, principalmente, preocupações sobre o que precisa ser feito daqui para frente. A janela de oportunidade é boa, eu acho que o governo está disposto a dialogar, mas o fato é que aquilo que foi colocado como uma lei geral, esse texto, não é de uma lei geral. Ele começa, mas não termina. Temos um grande trabalho pela frente em relação a isso.

A presidente do painel, doutora Larissa, passou prontamente a palavra ao doutor Fernando Pieri, que iniciou a sua fala, concordando com as colocações da doutora Fernanda. Eu só vou usar um mineirês para poder amenizar um pouco isso tudo que ela disse e dizer que nem tudo está perdido, que nós não vamos matar o mensageiro, que nós vamos sair daqui com o dever de casa feito, que é exatamente trazer a reflexão. Eu estou aqui na condição de quarto do revezamento, passando o bastão para eu fechar essa corrida de 100 metros, e gostaria de agradecer o convite à OAB/ES, na pessoa da presidente da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, Luciana Mattar, e parabenizá-la pela realização deste evento. A gente sabe o trabalho que dá, o desafio que é. Realmente, merece nosso reconhecimento. E gostaria de reforçar a importância deste momento de reflexão e debate.

O doutor Pieri começou a sua apresentação fazendo um retrospecto sobre a questão aduaneira. Eu queria voltar um pouquinho atrás, para pensar um pouco onde nós estamos em relação à questão aduaneira. Lembrar que nós, nos últimos anos, tivemos uma evolução muito grande em termos de normas, de práticas aduaneiras. O Brasil internalizou os dois tratados internacionais mais relevantes em termos de facilitação do comércio. No ano de 2018, a AFC da OMC e a Convenção de Quioto Revisada da Organização das Nações Unidas (ONU). Esses dois tratados vêm sendo discutidos há muito tempo, não é uma novidade. Eles são, de certa maneira, uma grande resposta que os organismos internacionais, que o mundo inteiro, dá a esse desafio de controlar e, ao mesmo tempo, facilitar. Como que eu vou saber o que está passando na fronteira, se é algo que pode ser transitado ali ou não, se está cumprindo com a legislação, se atende aos interesses das partes envolvidas. Então, esse é o desafio que o mundo inteiro tem. E os tratados internacionais que foram desenvolvidos ao longo de anos trazem resposta a isso. E nós estamos neste contexto. O aduaneiro brasileiro vem se desenvolvendo nos últimos 15 anos de forma muito efetiva, muito vista por todos nós, no sentido de incorporar essas práticas internacionais e melhorar esse ambiente de negócio e realmente aplicar as melhores práticas internacionais em termos de facilitação e de controle.

Nesse sentido, eu entendo que aqueles que trabalharam na redação desse texto que nós recebemos sem ser a semana passada, na outra, realmente buscaram incorporar. A gente percebe nitidamente aqui no texto o quanto há de convenção de que outra revisada, o quanto há de acordo sobre a facilitação do comércio. Mas, realmente, e sem nenhuma crítica, é natural que, quando eu faço parte de determinada organização e eu vou redigir uma norma, eu me atente mais, de uma forma ou de outra, àquele objetivo que é próprio à minha instituição. Se somente nós, advogados, participássemos da redação de um texto, provavelmente, quando esse texto chegasse em outro ator deste contexto, como, por exemplo, os auditores da Receita Federal, e fosse um texto sobre ICMS, claro que eles veriam pontos de discordância, que eles gostariam de dar contribuições. A produção da norma está marcada nitidamente por quem a escreveu. Ainda estamos na fase de projeto, nós não temos a lei ainda em vigor. Ela vai ter um processo bicameral, está no Senado, ainda vai passar pela Câmara dos Deputados. Nós temos que, realmente, trazer a contribuição do setor privado para que ela tenha mais a cara do outro lado também, de quem lida com essa legislação.

Para o doutor Pieri, o projeto tem avanços. Em suas palavras, nós temos o capítulo da facilitação do comércio de uma forma muito expressiva. Nós temos regulamentação de um texto específico sobre o OEA, que é um marco legal que está sendo trazido. Uma regulamentação sobre a malha aduaneira, acabando com uma dúvida: se um procedimento da malha aduaneira encerraria ou não a espontaneidade do contribuinte quando ele recebe aquela comunicação para que ele possa se autorregularizar. Isso não tinha previsão legal, estava em uma portaria. Então, nós temos avanços, sem dúvida alguma. Mas é nítido que, eu concordo com o que a Fernanda falou, os poderes de fiscalização não se preocuparam em trazer algumas restrições que, apesar de tudo, nós temos no arcabouço jurídico, elas vão estar restritas, mas deveriam estar no texto. Essa questão de fazer diligências deveria ter lá uma previsão, qualquer coisa que seja

que remeta a esse objetivo, obviamente, de equilibrar, reconhecer claramente no texto, não é que não se reconheça, mas que o texto traga esse tipo de previsão. Na medida em que isso não vem no texto, causa desconforto. Nós recebemos o texto com um prazo muito curto para fazer esse tipo de avaliação e de contribuição. Todos tiveram um prazo curto? Sim, mas nós tivemos um prazo menor, que teve, agora, uma pequena dilatação. É claro que a gente sabe que a redação é muito complexa, não é simples. Criticar um trabalho feito parece algo que não considera o esforço que existe, mas é lógico que um processo mais contributivo e colaborativo permitiria a produção de um texto que, talvez, espelhasse melhor o interesse e os anseios de ambas as partes.

O doutor Pieri cita os pontos que, segundo ele, representam avanços. Em suas palavras, principalmente na parte inicial, quando fala da facilitação, gestão de risco, previsão do portal único, previsão de ampliação dos benefícios em relação ao OEA, que é algo que está previsto no Acordo de Facilitação do Comércio, uma sintonia entre o texto da Lei Geral e o PLP 68, em termos da reforma tributária, já mudando terminologias, mudando o momento da ocorrência do fato gerador para o momento da entrega da mercadoria, que é o mesmo que está previsto lá no PLP 68, da reforma tributária. São pontos realmente positivos que estão colocados no texto. Nós temos algumas novidades colocadas no texto, como, por exemplo, no campo do art. 76, quando trata do procedimento fiscal aduaneiro. Tem a previsão para uma auditoria de conformidade aduaneira. Essa é uma previsão nova, que a gente não tinha na legislação e que está prevista como um poder da fiscalização para uma situação em que não haja indício, mas busca-se realizar uma fiscalização para aumentar o nível de conformidade do contribuinte. Será regulamentado se, ao final desse procedimento, vai haver só a indicação de uma irregularidade para que o próprio contribuinte possa se regularizar ou se vai haver um lançamento. Isso é uma novidade. O depósito temporário, como foi dito aqui pelo Thalís no início, que é o tempo entre o momento que a carga chega e o início do despacho de importação ou de exportação. Então, tem uma série de textos, de novidades. E uma recomendação precisa ser feita: que haja uma leitura, um estudo por parte dos intervenientes do texto, porque ele realmente traz uma série de novidades.

Por fim, eu queria complementar é que, a meu ver, a parte de infrações e penalidades é uma perda de oportunidade muito grande, significativa. Nós não devemos nos silenciar diante dela. Devemos realmente insistir, e acredito que há bom senso e há oportunidade por parte da administração e de todos os demais que estão envolvidos com a redação do texto. Apesar de haver no art. 4º, que traz diretrizes e princípios, no inciso 14, a previsão de sanções proporcionais e infrações cometidas e o tratamento ao erro escusável, aqui falta mais, como foi dito pela Fernanda. E eu concordo plenamente. Temos que fazer coro à voz dela. Esse dispositivo, por si só, não traz a segurança que nós queremos. O setor privado entende que é necessário não haver aplicação de penalidades em situações em que o erro é pequeno, o erro é escusável, o erro é material. Infelizmente, quem opera, quem trabalha, os intervenientes do comércio exterior e o setor privado, sabe que isso acontece na prática. Multas de 1% são aplicadas constantemente no momento em que as empresas cometem erros, erros de digitação e eles são punidos. Muitas vezes, uma carga retida com pagamento de custo elevado de armazenagem, uma

demora na entrega da mercadoria, porque houve aplicação. E aí nós vamos dizer, o auditor está errado de fazer isso? Se nós pensarmos do ponto de vista da legalidade, da vinculação que ele tem à norma, ele não tem escolha, ele fica obrigado a aplicar a multa. Eu estou dizendo isso para tirar a questão de posição.

Nas palavras do doutor Pieri, na verdade, nós precisamos é da norma para trazer a segurança. Nós temos um dispositivo na Lei nº 10.833, no art. 76, § 4º, que já traz algumas regras de razoabilidade e proporcionalidade. Então, a meu ver, houve realmente aqui uma escolha de não tratar de um tema que precisa ser tratado. E eu venho defendendo isso em vários artigos que eu tenho escrito, inclusive no lançamento recente do livro que a Receita Federal publicou por ocasião do Congresso dos 55 anos da sua fundação. É um *e-book* e está disponível na Internet. Eu tenho um artigo publicado lá defendendo que os tratados internacionais já incorporaram à nossa legislação a prerrogativa de não haver a incidência, aplicação de multas em situações em que os erros sejam escusáveis e erros menores. Por que não trazer isso na Lei Geral do Comércio Exterior? Acredito que isso é algo que, pelo menos, se for para negociar onde aumenta ou diminui, ceder aqui ou acolá, esse trecho precisa ser colocado para que a gente melhore um pouco mais o que já está bom, mas que, sem dúvida, merece esse acréscimo.

A doutora Larissa agradeceu a contribuição do doutor Pieri e fez uma reflexão. Em suas palavras, nós não somos um País propriamente industrial. Nós precisamos do Comércio Exterior, ele fomenta a economia do País. É imprescindível que o governo tenha para o Comércio Exterior um olhar mais garantista. Nós temos direitos constitucionais que devem ser aplicados. Nós vivemos em um Estado Democrático de Direito e o Fisco, na verdade, é um executor da lei. Então, se nós precisamos que a lei esteja regulamentada de forma a não ver o empresário do Comércio Exterior como bandido, é necessário que o País viabilize essa situação.

A doutora Larissa Cunningham agradeceu o convite que recebeu da doutora Luciana Mattar, presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES, para participar do evento e a oportunidade de estar no Espírito Santo. Ela parabenizou os palestrantes pelas contribuições, que, em suas palavras, foram muito enriquecedores, e encerrou o painel.

Palco 1 — Painel Marítimo

Tema: Desafios da Navegação Fluvial

Presidente: Werner Rizk — Advogado (ES)

Palestrante 1: Erica Dias — Gerente Jurídica da Log-In (RJ)

Palestrante 2: Samara Gualberto — Advogada (PA)

Palestrante 3: José Augusto Marques — Advogado (RS)

Palestrante 4: Pedro Neiva — Advogado (DF)

Palestrante 5: Marcelo Sammarco — Advogado (ES)

O doutor Werner Risk iniciou a sua fala destacando a importância do tema do painel – “Desafios da Navegação Fluvial” –, que, em suas palavras, envolve tanto o Arco Norte quanto a região Sul, e apresentou os integrantes do painel. Estão comigo o doutor José Augusto Marques, colega do Rio Grande do Sul; a doutora Erika Dias, da Log-In, do Rio de Janeiro; a doutora Samara Gualberto, advogada do Pará; o doutor Marcelo Sammarco, amigo advogado de Santos; e o doutor Pedro Neiva, advogado de Brasília. Segundo o presidente, doutor Werner Risk, o tema é difícil de sintetizar em um painel único, porque ele envolve várias nuances e realidades muito distintas de Norte a Sul do Brasil. Em suas palavras, o Brasil é um País continental e tem vias navegáveis interiores até maiores do que vias navegáveis marítimas. O Brasil é maior no sentido Leste a Oeste do que no sentido Norte a Sul. Isso é algo que a gente não percebe na geografia, é uma realidade um pouco distante de nós, mas que estamos vendo e aprendendo aqui. Quando conversamos, antes de abrir o painel, a nossa ideia foi fazer um painel mais dinâmico, até pelo tema que desenvolve subtemas bastante diversos, fazer um bate-papo, uma coisa mais dinâmica em cima do *talk show*. E dividimos os temas basicamente para cada um dos nossos palestrantes. A primeira palestrante será a doutora Erika Dias, a quem a gente dedica um tema bastante relevante atualmente, que é a seca da Amazônia. A gente sabe que a Log-In, junto com o Pêr Flutuante Provisório do Grupo Chibatão, tem enfrentado desafios no norte, e tem um case bastante interessante, novo, que a gente queria mostrar para quem é daqui da aduaneira, do mar, como as coisas se desenvolvem também com tecnologia e com direito nos rios.

A doutora Érika agradeceu o convite ao doutor Werner, ressaltando a sua honra e satisfação em fazer parte do evento, ao lado de profissionais renomados e falando de um tema tão relevante que, em suas palavras, a gente tem vivido ao longo de alguns anos e que é enfatizado nesse último semestre do ano. Eu trouxe, excepcionalmente aqui, conforme combinado, uma apresentação. É uma apresentação curta. Eu vou mostrar um pouquinho da parte operacional e depois eu falo do contexto geral em relação a Log-In. Então, vamos começar. Aqui, primeiro, é um gráfico de evolução da régua de Manaus.

Sobre esse gráfico, o importante é dizer que, ao longo de muitos anos, a gente vem fazendo o acompanhamento do Rio. A gente chama de Régua de Manaus. Ao longo dos anos, essa curva vem se mantendo na mediana. Esse gráfico mostra o momento caótico que nós vivemos no ano passado. Então a gente precisa voltar um pouquinho em 2023 para falar sobre isso. Essa curva roxinha aqui é o ano de 2023. O azul claro é o ano de 2024. Se vocês observarem, o ano de 2023, até meados de setembro, vem na mediana, conforme o acompanhamento dos outros anos. Mas, em setembro, ele cai bruscamente. E é aí que a gente sofre aquele caos. Aqui é importante a gente observar que 2024 já começou ruim. Ele vem muito próximo ali do ano de 2023. Mas, antes mesmo, a gente tem uma queda brusca antes de setembro. A gente já tem uma queda brusca que é em agosto. Aqui a gente mostra no quadro da esquerda o acompanhamento do Rio Iquitos, no Peru. Por quê? É nesse rio que tem a régua que a gente baliza o termômetro do Rio Solimões. E aqui, à direita, a gente tem o Rio Negro, que interfere em Manaus. Depois tem o encontro dos rios e aí acontece a mágica que vocês conhecem muito bem. Quando a gente faz o acompanhamento desses dois gráficos, a gente consegue observar que 2023 realmente foi um ano muito excepcional e que, o mais importante, o rio, em 2024, não está pior do que em 2023. O que acontece é que o rio, em 2024, não se recuperou da queda de 2023. Os especialistas do nosso operacional vêm acompanhando isso. Por isso, a gente fala que a seca de 2024 está mais evidente, a estiagem está mais evidente, está mais severa, com mais antecedência, mas é porque não houve a recuperação do ano de 2023. Para vocês terem uma ideia, essa faixa azul claro é a faixa da mediana desde 1902. Então, existe esse acompanhamento já há muitos anos e vocês podem observar que em 2023 ela vem acompanhando. Primeiro, em 2021, é a faixa verde, ela está em uma crescente, está ótima. Em 2023, ela acompanha a faixa mediana da régua do rio, mas naquele período de setembro tem a queda brusca. Em 2024, que é a vermelhinha, ela já está abaixo da mediana do rio. Então, demonstra que essa decrescente vem desde o início do ano. Aqui, já para a gente poder entrar na nossa parte operacional, acompanhando a régua diariamente, mais de uma vez por dia – inclusive, a gente tem ali o período 2023, que é a linha azul – a gente observa que a restrição começou em agosto, setembro, meados de setembro, que é quando ela cruza a linha amarela, que é o limite da restrição das embarcações. E já na linha vermelha é o bloqueio. Então, ano passado, a gente teve o limite de restrição no início de setembro e o bloqueio já no início de outubro. Bloqueio total. Este ano, como vocês podem ver, a régua verde, que é 2024, já entra no período inicial do ano, primeiro semestre, ela já entra abaixo, ainda sem restrição, mas ela antecipa a restrição para agosto, início de agosto.

Nas palavras da doutora Érica, a mensagem é que 2024 está mais severo, 2024 está com mais antecedência, mas por uma única razão: o rio não se recuperou. E aí, na parte operacional, o que aconteceu? Na primeira semana de setembro, já houve a restrição de calado. Então, o que aconteceu? Transbordo parcial. Então, no dia 9 de setembro, que foi a nossa primeira operação no píer flutuante, a gente fez um transbordo parcial, o alívio da carga, somente o alívio para a balsa e, depois, nosso navio seguiu aliviado com parte da nossa carga. Começou na semana passada, a paralisação total, o bloqueio total dos navios. Então, nossos navios não sobem mais, e aí a gente tem que fazer o transbordo total. Significa que a gente precisa muito do apoio das balsas e do píer

também. Desde quando a gente começou essa história, precisava viabilizar o negócio junto com o Chibatão, que é o nosso parceiro. Essa inovação foi disruptiva, foi muito incrível. Uma engenharia inacreditável! O cara simplesmente tirou um pedaço do píer dele e levou para outro lugar. E aí a gente falou, meu Deus, como a gente vai fazer isso? Mas deu certo, está dando certo. E olha que legal, a foto original disso aqui. A balsa de um lado, nosso navio Log-In/Jacarandá, foi a primeira operação do píer. Está sendo um grande aprendizado de que é possível, basta ter boa vontade, basta ter infraestrutura, basta ter investimento, e o setor privado está demonstrando que é capaz, que ele quer e ele pode. Eu não me canso de olhar para ele. É muito lindo! Aqui eu quis trazer também a questão da balsa, porque sem ela não seria viável isso. A gente tem uma triangulação de agentes, que somos nós, balsa e píer. Então, é uma triangulação, uma parceria que está dando certo. Essa balsa, que foi a nossa primeira operação nesse trabalho, a gente aqui, como foi 9 de setembro, era transbordo parcial, como eu falei para vocês, não estava na capacidade total, porque só foi o alívio do nosso navio e ela seguiu. Então, ali é média de 90 boxes por barcaça, 180 por comboio e 360 píeres. É importante dizer que a balsa está sendo fundamental, obviamente, para o nosso trabalho. Mas, pelo que vocês podem ver aqui, no Transit Time, o navio leva 10 horas de Itacoatiara para Manaus. Já a balsa leva 24 horas. A balsa é de suma importância, mas, realmente, ela demora mais. A gente precisa ter um cuidado, ter atenção na solução dos problemas para a gente poder viabilizar que os navios permaneçam subindo.

A doutora Érica exibiu também um vídeo da operação “Chibatão em Movimento”.

Texto do áudio do vídeo

[FALHA DE GRAVAÇÃO]

Retomando a sua explanação, a doutora Érica Dias afirmou que, como tudo na vida, a gente tem que trazer o cenário positivo em toda situação preocupante. Em suas palavras, em primeiro lugar, segurança da navegação. Hoje, Itacoatiara tem aproximadamente 30 metros de profundidade. Então, não tivemos nenhum problema de atracação, não tivemos nenhum problema de navegabilidade, não tivemos nenhum problema. Foi uma operação supertranquila, obviamente com todas as atenções, todos os olhos voltados para a operação. O píer flutuante foi uma solução inovadora, uma inovação disruptiva, porque, como o Resano falou ontem, o píer foi até o navio. E até pouco tempo ninguém imaginava isso. Quero fazer um agradecimento à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a todos os órgãos intervenientes, Receita, Sefaz, Capitania... O Capitão dos Portos foi essencial. A gente teve informação do nosso operacional de que ele foi pessoalmente. Então, foi muito bom, está sendo muito bom. Agradecimento especial porque a Antaq, de forma excepcional, permitiu que a Log-In fizesse um contrato de afretamento por *slot charter* (*acordo entre uma linha de navegação e outra parte para alugar espaços de carga – slots – em um navio*). A gente inicialmente tinha solicitado um afretamento por tempo, só que a gente entendeu que, se fizesse isso, estaria, na verdade, podendo comprometer as outras empresas. Então a gente entende que tem que dividir. Vamos dividir para dar tudo certo, para todo mundo ter a possibilidade. E outra coisa, a gente chamou para nós a responsabilidade documental e sistêmica da operação. Isso

foi fundamental, porque nós temos as pessoas, nós temos o sistema, nós temos conhecimento e *expertise* para fazer a operação acontecer. Então, a gente entendeu que tinha que chamar a responsabilidade para a gente nesse caso, e foi o que aconteceu. E aí a gente falou, vamos tentar o afretamento por *slot charter*, porque vai facilitar e a gente vai conseguir viabilizar dessa forma. E a Antaq entendeu o momento de contingência, entendeu o pedido da Log-In e concedeu, de forma excepcional, temporária, o afretamento por *slot charter*, para a gente poder navegar, fazer navegação de interior. Desde junho, a gente vem fazendo duas reuniões semanais, então é muito tempo com as equipes. A gente tem reunião semanal até hoje para falar do depois, do que precisa ajustar, porque é necessário. E a Receita está com a gente. A Receita participa de algumas reuniões com a gente. Então, queria fazer o agradecimento para todos esses órgãos intervenientes – Antaq, Receita Federal, Anvisa, Polícia Federal. Todo mundo, mesmo não sendo demandado no início, todos se apresentaram querendo fazer acontecer. Isso foi fundamental.

Prosseguindo em sua apresentação, a doutora Érica destacou a importância do grupo multidisciplinar. Em suas palavras, acho que 70% da empresa estão envolvidos nisso. É um grupo multidisciplinar com o mesmo objetivo. A parceria estruturada com a empresa da balsa, que é fundamental, sem dúvida. Como eu falei, a gente triangulou essa relação, que era necessária, para fechar todas as pontas. Os objetivos maiores: o abastecimento do mercado de Manaus e o atendimento do nosso compromisso com os nossos clientes. Está sendo fundamental. Nós estamos trabalhando para permitir que tudo aconteça e que tudo chegue a Manaus, conforme planejado. E os embarcadores que anteciparam os seus pedidos. Eles estão sendo muito colaborativos, responsivos na atuação deles com a gente. Muita coisa aconteceu antes disso tudo que vocês viram, muita coisa aconteceu no bastidor com os embarcadores, de forma que a gente pudesse salvarguardar os pedidos e a chegada em tempo. A gente trabalhou muito para isso.

Segundo a doutor Érica, a solução para o problema é a dragagem dos pontos críticos e o devido balizamento. Em suas palavras, quando a gente coloca essa solução, é porque realmente existe aqui uma crítica com relação à falta de informação, à falta de transparência com relação à dragagem. E a gente sabe que a dragagem não precisa ser no rio todo, não precisa ser em tudo, porque lá é gigante, e a gente só tem alguns pontos críticos. O balizamento também é necessário, a sinalização, porque o dia que tiver a dragagem, tiver manutenção lá, a gente passa tranquilamente com o balizamento e a sinalização. A gente não vai ter problema no futuro. Ontem eu tive a informação de que a gente, em meados de outubro, talvez tenha uma novidade com relação à dragagem, que eles já estão se posicionando, tem uma draga ali chegando, estão avaliando, estão medindo. Então, acho que, em breve, a gente deve ter alguma novidade com relação à dragagem.

A doutora Érica encerrou a sua apresentação com uma mensagem. Em suas palavras, eu queria deixar para todo mundo que é possível, é boa vontade, é interesse de agir, é chamar para si a responsabilidade, como a gente está fazendo, como Chibatão está fazendo. Então, é possível, basta querer, mas a gente precisa da intervenção do governo nesse sentido, dessa atuação.

O presidente do painel, doutor Werner Risk, ressaltou a complexidade da solução, que, em suas palavras, realmente, depende de vários *players*, inclusive públicos. Pegando o gancho da solução de Manaus e descendo pelo rio, o doutor Werner passou a palavra à doutora Samara para dar um panorama sobre como a seca está impactando, não só as empresas de maior porte e o abastecimento da região amazônica, mas também as empresas de pequeno e médio portes no Pará.

A doutora Samara agradeceu o convite e a oportunidade de participar do painel, ao lado de profissionais renomados. Ela iniciou a sua apresentação informando que tem uma trajetória de 15 anos em empresas, desde estágios, inclusive na Companhia Docas do Pará. Em suas palavras, eu vivi essa vida, fiquei emocionada aqui, porque é muito emocionante, adrenalina pura. Eu falo, é o que sempre se fala, não pode parar a operação. O jurídico entende que não pode parar a operação, ele faz rodar e parabéns à Erika, registrando aqui os meus elogios. Sensacional!. As empresas de pequeno e médio portes no Pará não conseguem ter essa estrutura, infelizmente. E quando a gente fala em apoio governamental, a gente vê ali uma movimentação incrível, como a Erika falou, mas a gente não consegue falar em recursos, que eu acredito que seja um problema nas grandes empresas. Mas a mão de obra vai subindo, ela quer trabalhar nas empresas maiores. Então, a gente tem uma dificuldade grande de pessoal e de equipamento. As empresas que querem expandir, às vezes têm o negócio e não existe embarcação disponível no Estado, no Norte, na verdade. Existe uma disputa grande, vai para o Amazonas, volta para o Pará, vai para o Amapá, e os valores de afretamento cada vez maiores. Então, fazendo o contraponto, vendo a operação toda, existe um movimento que eu acho que a Erika deve saber, mas foi muito comentado no Norte, é que as embarcações foram todas engolidas com a seca, porque simplesmente os navios precisaram fazer o alívio. Ano passado ainda foi de uma maneira muito imediata, urgente, em razão de como tudo aconteceu, de uma maneira mais abrupta do que o normal. As empresas pequenas não conseguiam ter os equipamentos, porque as empresas maiores levavam as equipes. Mas a gente tem notado que os estaleiros também não conseguem receber essa demanda. Existe um interesse incrível de novos projetos, oportunidades operacionais, e a gente sofrendo com falta de equipamento e falta de pessoal.

Nas palavras da doutora Samara, sobre equipamento, a gente consegue fazer uma previsão a longo prazo, com investimento, com os recursos do fundo, inclusive. E aí a gente vem em uma outra pegada, uma coisa puxa a outra. Nós temos os investimentos do fundo da Marinha Mercante, mas temos também o adicional ao frete, e o adicional ao frete não está sendo pago. Eu falo, os empresários do ramo de navegação e portos são muito corajosos. Que bom que eles existem, porque senão a gente não conseguiria ter os nossos suprimentos. A gente pensa que os suprimentos surgem nos nossos Estados, e não. Muita coisa é feita pela navegação, principalmente quando a gente fala do Norte. Então, as empresas não estão conseguindo, com recursos próprios, navegar de maneira eficiente. Quando a gente fala que todo esse problema já existia, que era um problema histórico, aí vem a seca. Então, além de todos os problemas preexistentes, que só se agravam a cada ano, a gente enfrenta a seca, com recursos escassos, com dificuldade operacional, com equipe com vagas que não se consegue preencher por conta da ausência e da escassez de pessoal. Realmente, é muito difícil.

Nas palavras da doutora Samara, quando se fala no Pará, todo mundo fala no Porto de Vila do Conde, que não acompanhou o crescimento, não acompanhou a forma e o volume de demanda que estão ali. Todos os olhos estão para o Norte. Eu tenho muito orgulho disso, porque eu trabalho, como eu falei, há mais de 15 anos em navegação, e eu vinha aqui e não se falava no Norte. Com muita honra, inclusive, fui funcionária da Hidrovias do Brasil e teve todo esse movimento do Arco Norte. Mas quando a gente fala do Porto de Vila do Conde, para as empresas de pequeno e médio portes, elas não conseguem operar, não tem berço. Então, a dificuldade só aumenta. Eu estou falando de maneira geral, porque muitas já estão se estruturando e já estão conseguindo se robustecer. Mas a dificuldade é enorme. Existiu uma licitação com possibilidade de transbordo ao largo, em que não precisaria exatamente do píer. Essa licitação aconteceu e esses contratos não aconteceram. Então, foi outra celeuma e outra dificuldade.

A doutora Samara ressalta que as dificuldades são muitas. Em suas palavras, a insegurança jurídica é muito grande. E uma empresa de grande porte, quando se vê diante de um desafio em que o custo operacional não vai valer a pena, ela desiste do negócio de uma maneira inteligente economicamente. As empresas de médio e pequeno portes, muitas vezes, principalmente as de pequeno porte, elas são o sustento da família. Às vezes, já é um negócio de gerações. E existe aquele apego que, hoje, eu noto, quase que uma inviabilidade para as pequenas. As pequenas estão trocando de geração, as embarcações estão valendo muito em afretamento e elas estão se pulverizando, digamos assim. E as empresas de maior porte estão adquirindo esses equipamentos e conseguindo fazer essas operações. Mas existe um olho grande para que isso aconteça.

A doutora Samara relata que, agora, haverá, falando sobre o adicional ao frete, a transferência da Receita Federal para o Ministério dos Portos, novamente. E existe um grupo de trabalho do qual eu participo também. Mas será que a empresa de pequeno porte consegue falar? Ela consegue participar? Ela consegue falar qual é a dificuldade dela? Em suas palavras, aí vem a importância do trabalho da OAB. Eu sou advogada, tenho meu escritório, mas eu milito muito também nos interesses da coletividade ali. A gente sabe, eu sei, porque estou lá, das dificuldades. Então eu consigo, pelo menos tento, ser a porta-voz deles, porque eu conheço quase todos, apesar de ser um estado geograficamente muito grande. Mas, se no Brasil inteiro se conhece muito quem trabalha nessa área, imagina em um Estado. Então eu conheço todos, independentemente de contrato ou remuneração, pela OAB, por uma questão realmente ideológica, quase. Eu tento ser voz para essas empresas, de maneira geral, dando aqui espaço à palavra de todos, sugestões.

Falando especificamente sobre o Porto de Vila do Conde, a doutora Samara enfatiza que ele precisa se modernizar. Em suas palavras, ele já tem uma experiência legal da Companhia Docas do Pará (CDP), que está sendo aplicada em Santarém. Não sei se alguém aqui já chegou a operá-lo, mas o que eu tenho de *feedback* é que está tendo uma receptividade boa. Está dando uma agilidade maior em todo o processo burocrático da navegação. Então, em Vila do Conde, além de desburocratizar essa questão dos contratos, conseguir fazer esse trabalho para que essas concorrências, ou outras que venham, consigam acontecer. A gente tem rios, hoje, que são navegáveis. A gente não

tem hidrovias. A gente não pode dizer que tem, no Pará ou no Amazonas, hidrovias. Vamos fazer aqui um contraponto para quem ainda não é da área e está aqui como estudante. A rodovia tem sinalização, tem asfaltamento, e na navegação a gente precisa de balizamento, como a Érica bem falou, a gente precisa de dragagem. E sem esse tipo de investimento não vai acontecer da maneira como potencialmente pode acontecer. Então, eu fico feliz que as energias e os trabalhos, essa operação é linda. É um exemplo muito claro de como pode acontecer. De como a parceria público-privada funciona. Ainda que o Estado não tenha feito um investimento do ponto de vista de recursos, ele fez um investimento colaborativo.

A doutora Samara enfatizou que, para não fugir ao tema das empresas de pequeno e médio portes, existem investidores que querem fazer um trabalho em parceria com essas empresas, como, com certeza, vocês fizeram ali com as empresas que contrataram para fazer o alívio, e as empresas que contrataram o alívio, com certeza, afretaram as embarcações. Então é uma cadeia. Mas se não tiver o apoio governamental, os olhos voltados para a atividade de maneira global, para que a coisa realmente aconteça como pode acontecer... Olha a nossa localização geográfica no Norte. Ah, gente, sem falar na questão concorrencial dos portos. Mas não precisa descer para depois subir, vamos operar no Norte. E uma tendência, para concluir a minha fala, em uma dificuldade como a seca, sem falar em questões operacionais ou comerciais, era desistir. Talvez no passado houvesse essa desistência, não da exportação, claro que precisa ter e da movimentação de carga precisa ter, mas talvez escolher outros portos.

Encerrando a sua palestra, a doutora Samara disse ficar muito feliz e orgulhosa, como nortista, de ver que houve uma operação disruptiva que foi de movimentar a carga na região. Em suas palavras, independentemente de ser uma operação de uma grande empresa, esse trabalho vai reverberando e alcança as empresas que são aqui o objeto da minha fala.

O presidente do painel, doutor Werner Risk, agradeceu a contribuição da doutora Samara e, fazendo o contraponto, passou a palavra ao doutor José Augusto, do Rio Grande do Sul, que iniciou agradecendo, em suas palavras, o honroso convite da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Seccional Espírito Santo, na pessoa da sua presidente, a doutora Luciana Matar, para fazer parte desse painel, na companhia de colegas advogados que eu tanto admiro, alguns amigos de longa data e outros que eu tive o prazer de conhecer aqui durante o Congresso. Parafraseando o nosso presidente de mesa, o doutor Werner Risk, realmente só em um país com proporções continentais, como o Brasil, para termos, em um curto espaço de tempo, uma seca no Norte do País, conforme relatado agora pela doutora Érica Dias e pela doutora Samara Gualberto, e uma enchente sem precedentes no Sul, que inclusive foi maior que a histórica enchente de 1941, que a maioria de nós, gaúchos, só conheceu por meio de fotos. Essa semana, coincidentemente, a imprensa publicou um estudo, que está sendo concluído pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e Banco Mundial, que estima em R\$ 87 bilhões o custo da reconstrução dos danos causados pela enchente. Então, realmente, eu particularmente achei que era maior esse número. Foram dias realmente muito difíceis para todos nós. Muitos aqui, inclusive aqui presentes, tiveram o carinho de me ligar durante

a enchente para saber se nós estávamos bem, se precisávamos de algo. Então, agradeço em nome de todos os gaúchos a solidariedade demonstrada por todos naquele momento realmente muito difícil.

O doutor José Augusto retomou o tema de interesse ao painel, afirmando que o Porto de Rio Grande, apesar de todos os problemas que enfrentou no período da enchente, conseguiu operar sem interrupções, embora priorizando a segurança da navegação. Em suas palavras, foi necessário reduzir o calado oficial de 15 metros para 12 metros e 20 centímetros. Mas continuou operando sem interrupções durante a enchente. Foi muito importante para nós. O Porto de Rio Grande, exatamente com o Ministério de Portos e Aeroportos, as demais autoridades portuárias do País e a Antaq fizeram o possível para nos ajudar naquele momento. A Antaq publicou, no dia 13 de maio deste ano, a Resolução nº 114, que determinou que as autoridades portuárias concedessem prioridade de atracação a todas as embarcações que trouxessem donativos para o Rio Grande do Sul. E também autorizou os portos públicos que concedessem descontos totais ou parciais nas tarifas de utilização das instalações portuárias para navios que trouxessem donativos para o Rio Grande do Sul, proporcionalmente à quantidade de carga de donativos existente a bordo de cada embarcação. Somente no terminal de contêineres de Rio Grande, 112 contêineres de donativos chegaram à população mais necessitada no Rio Grande do Sul. Alguns portos fluviais não tiveram tanta sorte. O Porto Fluvial de Pelotas interrompeu as suas operações por 15 dias, e o Porto de Porto Alegre, por mais de dois meses. Por mais de dois meses o porto de Porto Alegre não conseguiu operar, porque foi a região realmente mais atingida – Porto Alegre e região metropolitana. O meu escritório, que é no centro histórico de Porto Alegre, a três quadras do porto, ficou fechado por um mês. Não tínhamos acesso ao prédio por razão dos alagamentos. Imaginem vocês as empresas de navegação, que se dedicam à navegação interior, ficarem sem renda por dois meses. É uma indústria que movimentou no ano passado mais de 5 bilhões de toneladas da navegação interior que ficou sem renda nesse período. Isso foi algo muito preocupante.

Segundo o doutor José Augusto, foi feita uma dragagem na parte externa dos mols da barca, principalmente no canal de acesso, no Rio Grande, no mês de julho, que possibilitou aumentar o calado de 12,20 metros para 12,80 metros, o que já melhorou bastante. Está sendo realizada agora, nesse momento, uma dragagem emergencial, para ver se eles conseguem restabelecer o calado oficial de 15 metros, também na entrada da barra, no canal de acesso do Porto de Rio Grande e, se não me engano, no canal do Furadinho, que é o acesso ao terminal Santa Clara, em Canoas. Foi publicado recentemente um estudo da Confederação Nacional de Transportes (CNT), que estimou que a recuperação da malha hidroviária gaúcha, que tem 776 km, necessita de investimentos na ordem de mais de meio bilhão de reais – 547 milhões, para ser mais exato – para a retirada de 6 milhões de metros cúbicos de materiais que se depositaram no leito dos canais de navegação e nos locais de atracação. É importante frisar que esse valor, mais de meio bilhão de reais, é somente para a recuperação da malha hidroviária, questão de dragagem também dos canais, e não contempla, obviamente, a recuperação dos danos causados pelas instalações portuárias, embarcações que estavam docadas, que foram danificadas com a enchente, rebocadores e empurradores que foram, inclusive, perdidos

durante a enchente. Obviamente, foi algo muito impactante para a comunidade em geral e para a comunidade marítima também.

Para não dizer que não trago notícia positiva, disse o doutor José Augusto, foi publicado também, recentemente, que o cronograma da concessão da hidrovía Brasil-Uruguai permanece inalterado, apesar das enchentes. Essa é uma hidrovía que abrange a Lagoa dos Patos e a Lagoa Mirim. É uma hidrovía de 1.860 quilômetros que também abrange sete trechos de rios diferentes. Foi feita uma licitação pelo *Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes* (DNIT), que agora vai ter que ser revista, porque vai ter que ser feita uma dragagem nos canais para poder liberar a hidrovía e há também a necessidade de construção de um terminal em Taquari, no lado do Uruguai. E, possivelmente, após a revisão dessa licitação do DNIT, da dragagem dessa via navegável e da construção do terminal, a Antaq possa já passar para a audiência pública para discutir com a comunidade esse projeto. Esses são os desafios da navegação fluvial no sul, além daqueles que são comuns a todas as regiões do País, conforme está relatado aqui pelos nossos colegas.

O presidente Werner Risk agradeceu a explanação do doutor José Augusto, abrindo o painel para a participação do doutor Pedro Neiva e do doutor Marcelo Sammarco. Em suas palavras, a Erika e a Samara já apontaram algumas medidas que foram tomadas e deveriam ser tomadas pelo Poder Público, principalmente para resolver essas questões aqui apontadas. Queria que o Pedro e o Marcelo, até por estarem dentro desse assunto, apontem para a gente um pouquinho como é que está o ordenamento disso, por favor.

O doutor Pedro Neiva cumprimentou os presentes e parabenizou a organização do evento. Em suas palavras, aqui, na parte final do painel, me compete fazer um bate-bola com um craque também, o Marcelo, em relação a um dos instrumentos que são fundamentais nessa briga pela solução, pelo aperfeiçoamento da nossa navegação fluvial. E, já passando a bola, fazendo a provocação para que ele exponha os desafios da navegação fluvial no Brasil.

O doutor Marcelo Sammarco cumprimentou os colegas de painel, em suas palavras, todos aqui são profundos conhecedores do tema em discussão, grandes profissionais, cumprimentando aqui meu amigo Werner, nossa camisa 10, que está tocando a bola redonda, para a gente poder debater esses temas da melhor maneira e endereçar essas questões ao nosso público. Ele agradeceu e parabenizou a organização do evento, destacando a doutora Luciana Mattar, e agradeceu a receptividade de todos os capixabas, na pessoa do doutor Werner.

Nas palavras do doutor Marcelo, acho que as falas que me antecederam, as três falas, aliás, muito brilhantes e muito bem colocadas, puderam nos trazer um panorama das questões emergenciais que nós temos em termos de desafios da navegação fluvial e o que está sendo feito em termos de mitigar essas questões, tanto da seca no norte quanto a questão da enchente no sul. Mas aqui o que eu gostaria de colocar, e até depois o Pedro Neiva vai também complementar, é em relação às perspectivas que nós temos do setor, olhando daqui para frente, e sob o prisma de soluções perenes. A gente está discutindo muito em relação ao que está sendo feito em relação à seca, o que está sendo feito em

relação à enchente no sul, mas nós não podemos perder de vista as soluções perenes diante até das possibilidades que o Brasil tem. O Brasil, como todos nós sabemos, tem as suas dimensões continentais e, ao mesmo tempo, é muito privilegiado em termos de vias que são naturalmente navegáveis, mas ainda muito pouco exploradas. Se levantarmos aqui, só para contextualizar, temos uma matriz logística muito desequilibrada. Sessenta e sete por cento das nossas cargas movimentadas no rodoviário revelam uma grande concentração no modal rodoviário. Temos em torno de 20% no ferroviário, algo em torno de 9% na cabotagem e apenas 6% em hidrovias. Ou seja, apesar de o Brasil ter todo esse potencial de explorar as vias navegáveis interiores, temos ainda muito pouco feito nesse sentido. Algo em torno de 19 mil quilômetros, o que é muito aquém do potencial que o Brasil tem. E o que está sendo feito em relação a isso?

Para responder a essa questão, o doutor Marcelo Sammarco fez um retrospecto dos últimos acontecimentos e uma projeção do que poderá acontecer. Em suas palavras, primeiramente, nós tivemos a inclusão, no plano geral de outorgas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, das concessões hidroviárias, e um enfoque muito grande foi o Rio Madeira, aqui comentado amplamente nas falas anteriores. Esse foi um grande passo que nós já tivemos no cenário mais recente. Em abril deste ano, tivemos um decreto criando a Secretaria Nacional de Hidrovias, cujo secretário, Dino Antunes, é inquestionável quanto ao conhecimento dele, um técnico do mais alto gabarito, como conhecedor do setor. Era uma pauta muito antiga do nosso setor, nós precisávamos ter um braço dentro da estrutura ministerial que tivesse um enfoque específico na questão hidroviária. Hoje nós temos isso. Olhando um pouco mais para frente, diante dessa inclusão no plano geral de outorgas das concessões hidroviárias, nós tivemos alguns avanços. Um deles foi no âmbito da Infra S.A., que foi a modelagem e uma estruturação para endereçar a concessão da hidrovía do Madeira. Como a Samara colocou muito bem, há uma diferença sensível, mas muito importante, entre via navegável, naturalmente navegável e hidrovía. Hidrovía nada mais é do que uma via navegável, mas que recebeu recursos e investimentos para que pudesse ter balizamento de clientes, sinalizações, dragagem permanente e toda uma estruturação de derrocagem de pedras, para que ela seja explorada no seu potencial máximo e com toda a segurança da navegação. O projeto de concessão da hidrovía do Madeira justamente visa isso, que tenhamos uma solução perene em relação à exploração do Madeira, transformando aquela via de fato em uma hidrovía, e o grande desafio são os investimentos. Por que até hoje o Brasil não avançou tanto na exploração da navegação interior em hidrovias? Justamente por falta de recursos públicos. Mal comparando, é um problema que nós vivemos nos portos em relação às dragagens dos portos públicos. Por que o Brasil não avançou tanto nas dragagens? Todos os eventos do setor há décadas discutem a questão da dragagem nos portos. Justamente porque está no colo do Poder Público, e o Poder Público tem dificuldades em relação à burocracia e a recursos e investimentos. Qual é a solução que está sendo apresentada com a dragagem nos portos? O cenário está apontando para a concessão, está aí o exemplo de Paranaguá muito bem encaminhado e que deve se replicar em outros portos também.

Nas palavras do doutor Marcelo Sammarco, voltando para as hidrovias, não temos recursos. As hidrovias até pouco tempo estavam debaixo do DNIT e, com as suas

dificuldades como ente público, com toda a burocracia, falta de recursos estruturais e, principalmente, financeiros não foi possível avançarmos nas hidrovias. A solução que vem sendo trazida, que está sendo apontada por meio desse estudo da Infra S.A. é a concessão. E como que se daria essa concessão? Já foi apresentado um estudo de viabilidade técnica e econômica e ambiental pela Infra S.A. Uma profunda análise, atrelada também a estudos técnicos que partiram da Antaq, uma nota técnica muito bem fundamentada da agência, em que foram diagnosticados os problemas, apontadas as possíveis soluções e os ganhos e benefícios do setor a partir dessa solução por meio de concessão. O que se tem através desses estudos? E aqui só resumindo muito brevemente, até para poder dar o tempo aqui para o Pedro falar. O que está projetado ali é um contrato de concessão de 12 anos, com investimentos de Capex (*despesas de capital*) na ordem de 110 milhões de reais, mais 480 milhões de reais de Opex (*despesas operacionais*), mas foi feito um estudo de viabilidade financeira e foi encontrado um resultado satisfatório, muito positivo. Do ponto de vista das receitas projetadas ao longo desses 12 anos, elas viabilizam a operação, ou seja, viabilizam os investimentos de Capex e Opex, ou seja, o modelo é atrativo para os potenciais concessionários que venham participar do certame, ele se viabiliza, a conta fecha.

Segundo o doutor Marcelo Sammarco, do ponto de vista da carga dos usuários, há expectativa de redução de tarifa. Em suas palavras, em relação ao que nós temos hoje, há uma expectativa de redução de tarifa, porque a hidrovia sob regime de concessão tem uma perspectiva de maior volume de movimentação. Isso porque ela vai se tornar mais segura, vai ser possível, por meio das obras que estão dentro dos investimentos obrigatórios dessa concessão, se ter uma navegação, inclusive noturna, que hoje não é possível; navegação no período de estiagem, que é todo esse problema que nós estamos falando aqui, ou seja, não deixar para contratar obras emergenciais quando o problema acontece, mas teríamos ali uma condição de nos anteciparmos a isso, por meio de obras perenes, ao longo dessa concessão de 12 anos. Então, isso também aumentaria o volume. Todo esse aumento de volume viabiliza as receitas necessárias para que a conta feche, dentro desses investimentos de Opex, Capex *versus* receita, e, ainda, para que a tarifa seja uma tarifa adequada e até menor do que se tem hoje. Há uma expectativa aí, não sei se isso realmente vai se confirmar ou não, mas é uma projeção de redução até nos fretes, de 20% ou 24%, praticados na exploração dessa atividade.

Sobre o estudo realizado pela Infra S.A., o doutor Marcelo Sammarco explica que, do ponto de vista financeiro, o modelo é altamente viável. Em suas palavras, do ponto de vista ambiental, nós temos também um cenário muito favorável, porque a navegação, ela tem um impacto ambiental muito menor do que o rodoviário. Então, teríamos um ganho também, em termos de eficiência energética e redução de emissão de poluentes. E um ganho econômico exponencial. Essa hidrovia liga um importante corredor para o aumento de grãos, principalmente soja e milho, que são provenientes do Mato Grosso, do centro produtivo do Mato Grosso e de Rondônia. A via comercial, o trecho comercial navegável do Madeira, faz uma conexão entre Porto Velho e a Foz do Rio Madeira. Então, é um trecho extremamente importante para o escoamento de cargas. Tentando resumir aqui, qual é o cenário que nós temos? Há uma pressão climática, para

que o tema seja endereçado, por tudo que já se falou. Há uma pressão do ponto de vista de produção dos centros de produção agrícola do País. Estamos aí, como todos nós sabemos, em franca expansão. A produção, ano a ano, vem aumentando, batendo recordes e recordes, e ao mesmo tempo nós temos uma dificuldade de equipamento. Então, a necessidade é urgente de se endereçar para que a gente possa atender esse crescimento de demanda e, também, enfrentar as questões climáticas com a maior brevidade possível, com antecedência, e não depender só de questões emergenciais, soluções emergenciais.

Nas palavras do doutor Marcelo, fazendo uma ressalva e um registro importante, o setor, mais uma vez, se mostrou resiliente. A exemplo do que aconteceu na pandemia, tivemos agora de novo no Sul, na enchente do Sul, como falado pelo meu amigo aqui, José Augusto, e como a Samara e a Erika colocaram muito bem, no enfrentamento da seca no Norte. Então, aí as soluções que foram encontradas pelo setor privado, armadores, terminais, no caso da Log-In e Chibatão, com uma operação inédita, muito bem implementada, levando o píer ao navio, foi reproduzido aqui no vídeo, virou um grande case. A própria agência se debruçando, flexibilizando regras, a questão do *slot charter* aqui também já colocada. Mas nós precisamos, além disso, olhar para frente. E eu acredito que essa solução apontada pela Infra S.A., por meio da concessão da forma como está sendo concebida, é um caminho extremamente favorável, que pode ser replicado em outras hidrovias, que nós temos no cenário. A própria questão da Barra Norte, a Lagoa dos Patos e a sua conexão com a Lagoa Mirim, a Hidrovia Brasil-Uruguai, entre outras. Eu acredito que temos hoje um cenário de uma perspectiva muito interessante para o nosso setor de hidrovias no Brasil.

Concluindo a sua explanação, o doutor Marcelo agradeceu a atenção de todos e devolveu a palavra ao doutor Pedro, que acrescentou a informação sobre a promulgação, pela União Europeia, da Lei de Combate ao Desmatamento, em que os compradores europeus terão que comprovar que os produtos recebidos não são provenientes de áreas desmatadas a partir de 2020. Nas palavras do doutor Pedro Neiva, com isso, tivemos uma antecipação muito grande por parte dos exportadores brasileiros, nesse processo agora, nessa antecipação da compra. Até o dia 30 de dezembro, vai ter a efetivação dessa aplicação. Acrescento até mais um item a esse caldeirão de pressão, em relação a alternativas, soluções e manutenção das nossas vias. E aí, para a palavra final, já devolvendo a palavra rapidamente, em relação às perspectivas a médio e longo prazos.

O doutor Marcelo Sammarco afirmou que, além da questão da concessão do próprio Madeira, temos a perspectiva de ser endereçada pelo Ministério, por meio da Secretaria de Hidrovias, a BR dos Rios, que aponta para um programa mais amplo de concessões e alavancagem das hidrovias. Em suas palavras, temos questões importantes também que precisam ser olhadas. Acho que a Samara colocou muito bem a questão da falta de embarcações, da falta de barcas, o afretamento tomando um espaço grande. Então, temos uma demanda e uma preocupação com relação à oferta de embarcações, de barcas, enfim, para que a gente possa atender. Não podemos olhar só para a hidrovia, para o acesso, para a infraestrutura de acesso. Vamos olhar também para as condições e a oferta de embarcações para atender a essa demanda crescente que temos no setor.

Retomando a palavra, o doutor Pedro Neiva abordou o tema arrendamento, em relação às peculiaridades do contrato de concessão das hidrovias. Em suas palavras, a gente tem até uma alteração dessa natureza. Nós temos o contrato de arrendamento, em que existe o repasse do bem público. Nesse caso, a concessão não. Nesse caso, nós temos o repasse das atividades, daquelas expostas, na Lei nº 10.233, conferidas ao DNIT, em relação à dragagem e à exploração das hidrovias para o estímulo, o desenvolvimento da operação logística. Nós não temos a concessão do Madeira, a privatização, a desestatização do Madeira, até porque os nossos rios, legalmente, são indelegáveis. Mas nós temos a transferência, a concessão das atividades, de novo, dispostas na Lei nº 10.233. E aí, parabenizando também a Antaq, o Bruno Pinheiro, da Secretaria de Estudos da Antaq, criada para essas finalidades, a equipe toda, em relação à nota técnica que o Marcelo comentou, de primeira linha.

Dando sequência à sua explanação, o doutor Pedro Neiva afirmou que, assim como as inovações estão sendo buscadas e as respostas do Poder Público foram realizadas a essa pauta, nós temos também algumas inovações, exatamente em relação à modelagem. E aí eu vou pinçar aqui alguns itens em relação às particularidades dessa concessão. Primeiramente, nós temos uma cesta de serviço que está sendo oferecida. É uma cesta de serviço complexa. Tem a hidrografia. Você tem a necessidade constante de monitoramento, conferida por obrigação ao concessionário, de manutenção da leitura em relação ao canal de acesso. Você tem a gestão de sinalização e de auxílio à navegação, que também, por si só, tem uma complexidade. Nós temos a parte de gestão e implementação do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (em inglês, *Vessel Traffic Management Information System – VTMS*). É obrigatória a implementação e a gestão do VTMS pelo novo concessionário. Nós temos a derrocagem, nós temos a dragagem, nós temos a gestão náutica. Então, é um contexto de cesta de serviços complexos, que vai ser oferecida obrigatoriamente ao concessionário. Este, por sua vez, vai ter que manter a linha de navegação a 3 ou 3,5 metros durante todos os dias do ano, durante todas as horas do dia. Então, é 365 por 24.

Nas palavras do doutor Pedro Neiva, a concessão é o resultado efetivo para nós transformarmos, como bem colocado, nossos rios navegáveis efetivamente em hidrovias. Isso tem diferenciação também significativa e é a solução que se tem almejada. É uma solução inovadora. Eu acho que tem um desafio grande aqui para a sua efetivação. Houve a definição de 0,8 centavos como preço teto. A modelagem para o vencimento vai se dar de acordo com o maior desconto em cima dessa modelagem teto. Porém, fazendo a compensação, ou seja, quanto maior o desconto, menor será o aporte, em relação aos cofres públicos, dessa complementação da concessão. A concessão vai ser obrigada a ter o afretamento da propriedade de uma dragagem e vai ter que adquirir uma draga. E essa draga, inclusive, vai para reversibilidade ao final do contrato. Então, são algumas peculiaridades que eu ia colocar – 12 anos prorrogáveis. Deixa eu ver se tem mais um dos principais pontos aqui para finalizar. Em relação à matriz de risco, acho que é um ponto relevante, principalmente devido aos efeitos climáticos. Em relação à matriz de risco geológica, ela vai ser equalizada a 70% do que extrapolar o Capex de implementação definida. Ele vai ser de competência do poder concedente. Em relação ao assoreamento,

a gente vai aplicar o que já vem sendo aplicado, que é 100% da iniciativa privada. O hidrológico, esse sim, objeto aqui de amplo foco, vai ser do poder concedente, daquilo que extrapolar na zona padrão que foi definido pela nota técnica quanto à matriz de flexibilização que houve nas marés das últimas décadas no Rio Madeira.

Finalizando, o doutor Pedro Neiva enfatizou que a concessão não pode ser vista como um problema, com repercussão ambiental negativa. Em suas palavras, ela tem que ser vista como solução. E eu faço questão, inclusive, de ecoar o que vem sendo comentado nesse sentido de ser uma solução para os problemas ambientais e trazer os dados. Um dado impactante é que o comboio padrão, que transporta, basicamente, 18 toneladas, exige 90 litros de *diesel*. É um dado que vem sendo colocado e realmente impacta. Se você transportar essas 18 toneladas por via rodoviária, estamos falando em mais de 2 mil litros. Então, você tem uma diferenciação extremamente significativa. E, de novo, acho que devo pontuar e reforçar que a concessão hidroviária é um instrumento de solução perene. E, mais do que isso, é uma solução para o que nós estamos vivenciando hoje em relação às mudanças climáticas.

O presidente do painel, doutor Werner Risk, enalteceu o assunto do painel por ele conduzido. Em suas palavras, eu tive a sorte aqui de ter um painel com tema tão emocionante e com pessoas que entendem da matéria. É um tema que tende a voltar mais vezes. Ele encerrou as atividades, agradecendo aos especialistas.

Palco 2 — Painel Portuário

Tema: Concessões Portuárias — Aspectos Jurídicos e Práticos — Desestatização — *Case Vports*

Presidente: Francisco Morais Silva — Advogado

Palestrante 1: Adriana Pessotti — Gerente de Regulatório e Contencioso na Vports

Palestrante 2: Daniela Quadros — Chefe da Unidade Regional da Antaq em Vitória

Palestrante 3: Carlos Jacques Vieira Gomes — Conselheiro do Cade

O presidente do painel, Francisco Morais, discorre sobre a concessão dos portos do Brasil. Em suas palavras, quando chegamos em 2013, tivemos a nova Lei nº 12.815, e aí sim nós voltamos aos terminais efetivamente privados, quando se consentiu que tivéssemos terminais privados fora da área do porto organizado. Então, viemos no desenvolvimento, mas estamos voltando à história de 1890. Então, passamos a ter os terminais privados. Esse novo segmento trouxe novas ideias, novas necessidades de expansão. E nós tivemos, então, dentro desse desenvolvimento portuário, na década de 2020, a desestatização dos portos. Quando nós começamos a trabalhar, o Governo começou a trabalhar, a forma de pegar os portos públicos e voltar à iniciativa privada. Não por meio apenas de arrendamento, mas de concessão, porque nós sabemos, pela Constituição Federal, que os portos, o serviço portuário nacional, é monopólio estatal.

O doutor Francisco frisa que o art. 27 estabelece, de forma clara, que os portos são explorados pela União, mas ele possibilita que a exploração se dê de forma direta e indireta, por meio da autorização, concessão ou permissão. Em suas palavras, no caso, essa concessão e a permissão se davam através de licitação, e somente atribuída à origem pública, as autorizações para privados. Agora, com a nova legislação, nós tivemos essa alteração, essas adequações. Então, nós tivemos o desenvolvimento, no Governo anterior, dessa desestatização. E o primeiro porto no Brasil, pode-se dizer o único, exclusivo, que alcançou essa desestatização, de fato, foi a Vports, foi a Companhia Doca do Espírito Santo, alcançada então pela Vports, porque o Porto de Santos, que estava inserido neste contexto também de desestatizar, foi afastado desse programa. E estamos agora aguardando o desenvolvimento que se dará nessa situação.

Isso exposto, o presidente do painel convida a doutora Adriana Pessotti, gerente de regulatória e contencioso da Vports, para falar sobre a sua vivência e sobre o desenvolvimento dessa nova autoridade portuária privada.

Elogiando o histórico portuário nacional, delineado pelo doutor Francisco, na abertura do painel, a doutora Adriana Pessotti reforça que a Vports é a primeira e única autoridade portuária privada no Brasil. Em suas palavras, esse ineditismo é envolvente,

desafiador, e está sendo construída uma nova autoridade portuária, dia a dia, com o nosso trabalho. A gente não é mais uma empresa pública, nós não temos mais as amarras de uma empresa pública, nós não precisamos licitar. Com isso nós temos mais dinamismo para investimentos, para assinatura de contratos de exploração de áreas. Então, a gente, que tinha um porto com bastantes áreas disponíveis, hoje ainda tem área disponível, mas essa quantidade de áreas disponíveis vem se reduzindo. Então a gente tem liberdade de contratação, a gente tem dinamismo na nossa atuação, mas nós, pelo modelo da concessão à Vports, a gente não opera carga. E a gente também não explora diretamente a área. Então, a gente é gestor do complexo portuário, trabalha com a infraestrutura portuária, a gente fiscaliza a operação portuária, a gente fiscaliza os arrendatários, hoje exploradores de instalação portuária, os antigos arrendatários, e a gente, apesar de todo o novo, a gente vem conseguindo cumprir todas as nossas obrigações da concessão, que não são poucas.

Nas palavras da doutora Adriana, logo no início da concessão, a gente fez um levantamento de obrigações, é um contrato robusto, é um contrato complexo, nós temos 197 obrigações relacionadas à concessão. Além disso, somos uma empresa regulada, apesar de privada, nós seguimos os normativos da Antaq. É claro que alguns normativos não são mais aplicáveis diretamente, mas a gente tem resoluções que ainda são aplicáveis à Vports. Então, além de cumprir o contrato, a gente cumpre os normativos da Antaq, e somos uma empresa muito preocupada com a conformidade regulatória. A gente exerce realmente um *compliance* regulatório. Tanto é assim que a gente completou dois anos de concessão, agora, no dia 21 de setembro de 2024, e nós cumprimos 100% das obrigações previstas para esses primeiros dois anos. Os primeiros dois anos de concessão trouxeram muitas obrigações. A gente teve uma empresa que estava começando, uma concessão que estava se iniciando, e com uma concentração muito grande de obrigações nesse primeiro momento. Então a gente teve a fase 1 do contrato de concessão, que venceu com 18 meses, e depois a gente tinha outras entregas relevantes até os primeiros 24 meses. A gente apresentou novo PDZ, a gente fez laudo técnico ambiental da área do portuário inteira, a gente apresentou novo RAP, a gente conseguiu certificação em quatro ISOs, a gente executou oito grandes obras que a gente entregou agora, algumas com mais folga do prazo, e outras com dez dias antes do prazo, que é uma coisa a ser comemorada, porque foi muito trabalho do time de engenharia, do time de gestão, do time de acompanhamento de projetos, do time regulatório, para a gente poder cumprir essas obrigações que não foram fáceis.

Nas palavras da doutora Adriana, a intenção que a gente sente do todo é que o modelo dê certo, na visão da Vports o modelo já deu certo. Em dois anos, a gente implantou uma nova marca, nós assinamos dez contratos de exploração, a gente vem crescendo em movimentação de carga, a gente investiu 180 milhões de reais, o que equivale aproximadamente a uma década de investimentos da gestão pública. Então, isso é extremamente relevante. A gente conseguiu resolver problemas históricos no Porto, que, enquanto empresa pública, por questões de amarras e dificuldades mesmo da máquina pública, a gente não conseguia resolver. Então, hoje, a gente é uma empresa jovem, a gente é uma empresa dinâmica que está apresentando resultados, a gente está

tendo movimentação recorde, a gente teve um primeiro semestre de 2024 em que a gente movimentou 4 milhões de toneladas – foi o recorde histórico da Vports – e no mês de agosto a gente movimentou 900 mil toneladas. Então, a gente segue crescendo, a gente foi o Porto que mais cresceu no Brasil nesses dois anos, e a gente tem muito ainda para crescer. Mesmo com todo esse arcabouço jurídico ilegal, previsto para os primeiros dois anos da concessão, a gente conseguiu se desenvolver.

A doutora Adriana Pessoti ressalta que a Vports foi além do contrato de concessão, que trazia investimentos obrigatórios. Em suas palavras, a gente não se ateuve só aos investimentos obrigatórios. A gente fez reforma de sede administrativa. Hoje o nosso funcionário trabalha em um ambiente muito diferenciado, coisa que a gente tinha dificuldade no passado. Eu entrei na Vports enquanto Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), há 6 anos, e hoje a gente vê a diferença. Hoje nós temos outro Porto. O Porto mudou completamente. A gente está crescendo, a gente tem um engajamento, cumprindo o contrato de concessão. O contrato de concessão é o coração da empresa. Isso é bem claro internamente. Somos uma empresa privada, mas todos internamente temos pleno conhecimento de que somos uma empresa privada regulada. Então, é muito forte essa questão da empresa, é cultural já, que a gente vai cumprir os normativos, que a gente vai seguir o contrato de concessão. As áreas sabem as obrigações que elas têm que cumprir, a gente faz o controle dessas obrigações. Então, a gente tem o time do regulatório e do jurídico dedicado parte a isso, a responder consultas sobre o contrato de concessão, atender às demandas das áreas, fazer com que as obrigações sejam cumpridas. Isso tudo gerando riqueza para o Estado, porque a movimentação está crescendo. A gente inaugurou, das oito obras, uma ferrovia, a gente tem uma ferroviária nova, a gente tem silos horizontais prontos para serem movimentados. A gente tem uma expectativa de crescer 80% em movimentação nos próximos cinco anos, nós ainda temos mais 33 anos de concessão. Então, a gente espera e a gente está trabalhando firmemente para que a gente continue crescendo, desenvolvendo a Vports e, também, junto ao Estado do Espírito Santo e a toda a logística capixaba e do Brasil. Foi repetida uma fala do Casagrande (Renato Casagrande, governador do Espírito Santo), no nosso evento de inauguração das obras, que “nós não somos o maior, mas nós temos que ser os melhores”. Nós estamos em busca dessa primazia na execução das nossas atividades. A gente fiscaliza a operação portuária hoje de uma forma diferenciada, os exploradores de instalação portuária, hoje. Nós assinamos 10 contratos, nós temos contratos mais robustos de direito privado que garantem uma execução mais firme, que o explorador tenha compromissos também com a operação, com a movimentação de cargas, com o crescimento, com a diversificação de cargas. Fizemos o primeiro embarque de lítio verde no Brasil, movimentamos veículos, crescemos na movimentação de granito, de café, de contêiner, apesar de eventuais dificuldades que tenham existido.

Encerrando a sua explanação, a doutora Adriana frisou que, na concepção da Vports e da vivência no dia a dia da empresa, ela tem certeza de que o modelo já deu certo.

Nas palavras do doutor Francisco, temos que registrar, quando se fala em movimentação de carga forte, que o Espírito Santo tem o maior complexo portuário da Amé-

rica do Sul. Não estou falando que temos o maior porto, mas temos o maior complexo portuário, se formos analisar os terminais que existem no Estado. O Espírito Santo tem o primeiro lugar no Brasil de movimentação de carga por tonelagem. Em termos de peso, nossas cargas são cargas pesadas. Nós temos a movimentação de cerca de 2.800 navios/ano, na movimentação de carga internacional. Então, o Espírito Santo é destaque nesse cenário portuário. Nós tivemos aqui, ontem, ouvindo na palestra do Eduardo Nery, ele estava mostrando um gráfico em que trazia que nós estamos movimentando cerca de 1 bilhão e 300 milhões de toneladas de carga ao ano. Se nós lembrarmos que em 2021 para 2022, na pandemia, nós movimentávamos 1 bilhão de carga, com toda a dificuldade da era da pandemia, nós tivemos um crescimento de 30% nesses três anos. Então, quando a Vports fala em 80%, eu fico feliz, porque com certeza nós vamos alcançar esse diferencial. Certo é que, quando você privatiza o terminal, você tem a facilitação de trazer o desenvolvimento de uma forma mais ágil, mais rápida, porque você foge um pouco daquelas burocracias, daquelas dificuldades, entraves normais no trato público. Evidentemente que tem que fazer esse trato com responsabilidade. É para isso que nós torcemos, que a Vports continue se desenvolvendo e esse dinamismo permaneça crescente. Por isso, eu dou parabéns à Vports nesse sentido.

Segundo o doutor Francisco, novos desafios regulatórios surgem quando se estabelece a mudança de concessão para privado, porque passa-se a ter um novo modelo de exploração nessa concessão privada. Em suas palavras, quando você estabelece o porto público, ele não detém natureza contratual, as relações jurídicas não são derivadas de contrato especificamente em termos da concessão, enquanto no caso de terminal privado você passa para o outro lado. Evidentemente isso traz desafios. Você tem que regular essa nova atividade, esse novo modelo, porque tudo que é novo às vezes assusta um pouquinho, mas é bom que traz desafios e nos possibilita desenvolver cada vez mais essa capacidade de fiscalizar e de regular.

Nessa linha de raciocínio, tendo a regulação em foco, o doutor Francisco passou a palavra à doutora Daniela Quadros, chefe da Unidade Regional da Agência Nacional Reguladora de Transportes Aquaviários (Antaq), em Vitória.

A doutora Daniela destacou a sua satisfação em estar dividindo o palco para tratar de um tema tão relevante. Em suas palavras, sem dúvida alguma, muitos desafios foram postos para a agência reguladora, porque, como bem-dito, nós temos o primeiro modelo de concessão portuária, e nós não temos nenhum tipo de parâmetro, a gente não tem nenhuma comparação, a gente não tem ninguém para avaliar como fazer e se o que está sendo feito está sendo feito da melhor forma. Então, tudo tem sido construído, não só para a Vports, enquanto autoridade portuária de um porto concedido, mas também para a Antaq, enquanto agência reguladora, que teve que rever todo o seu modelo fiscalizatório, teve que ter uma nova concepção em termos de observar o que de fato é importante. Nós tínhamos antes uma resolução, a Resolução nº 75, que guia as obrigações e as infrações que são cometidas e o que a gente deve fiscalizar pelo setor portuário, um rol extremamente limitado. De repente, é posto um contrato de concessão, que, como a Adriana já falou, é um contrato bastante robusto, é um contrato muito inovador, pensado não simplesmente para amarrar as obrigações da Vports, mas para que

a Vports possa, enquanto autoridade portuária, realmente construir um porto que traga desenvolvimento econômico para todo o País, em especial para o nosso Estado. Existem limitações, mas também, de certa forma, existem incentivos para que eles executem o contrato da melhor forma.

Nas palavras da doutora Daniela, nós vivemos na Antaq um modelo de fiscalização, que é o modelo, como o Nery falou, da fiscalização responsiva. Antigamente, a gente fiscalizava todos os regulados da mesma forma. Às vezes, a gente passava dois dias em reunião com os regulados somente para apresentação de documentos, depois toda uma fiscalização *in loco*, era quase que uma nova outorga. Nós começamos a perceber que esse tipo de fiscalização trazia um ônus muito grande para o fiscalizado e nem sempre trazia o retorno que a gente desejava em termos de fiscalização, gastava o tempo do regulado, gastava o tempo do servidor. Então, pensou-se no novo modelo, e nós começamos a fiscalizar conforme a postura que o regulado apresentava. A gente tinha um histórico de cada um, conhecia as infrações mais cometidas por cada segmento de regulados. Com base nisso, nós fizemos um levantamento e concluímos que alguns não precisavam ser fiscalizados da mesma forma que outros. Criamos um modelo de fiscalização apenas documental, outros precisariam ser fiscalizados *in loco*. Para alguns, a fiscalização documental precisava ser completa, tudo com base no histórico que ele vinha nos apresentando. É mais ou menos igual os pais lidam com os filhos, à medida que eles vão crescendo. Vai vendo se o filho é obediente, se o filho é responsável, se ele tira boas notas, e, com base nisso, você vai dando as liberdades ou as cobranças, até que ele chegue no ponto que você deseja. Mais ou menos assim foi feito com os nossos regulados.

Nas palavras da doutora Daniela, com esse novo modelo, a gente tem um filho novo, que não tem um histórico enquanto autoridade portuária concedida. E tivemos que, de certa forma, voltar à nossa fiscalização bem cuidadosa, porque nós estamos nos conhecendo. Por isso, a agência reguladora tem acompanhado muito de perto todo o trabalho que a Vports tem feito. Nós sabemos que a regulação do setor portuário, especialmente no contexto das concessões, é um dos pilares fundamentais para garantir não só a eficiência, mas a competitividade e a segurança jurídica das operações portuárias. Não tem sido um trabalho meramente regulador e fiscalizatório. Nós temos atuado em conjunto com a Vports, porque muitas questões do contrato precisam ser tratadas, precisam ser compreendidas pelas duas partes. Precisa ser reescrita a história do relacionamento entre regulação e autoridade portuária. Essas conversas não podem ficar apenas com a Vports, mas com todos os usuários do porto. De certa forma, a gente observa a necessidade de ter uma conversa com os antigos arrendatários, que hoje são exploradores de área, e os usuários do porto. A gente tem mantido uma conversa frequente, tentando entender as dificuldades, tentando entender as necessidades para que, junto da Vports, a gente consiga ter a melhor prestação de serviço no nosso Estado.

A doutora Daniela destacou que a Antaq sabe que a situação exige muito diálogo e que, em suas palavras, nós encontramos na Vports uma empresa disposta a trabalhar de forma adequada, cumprindo o contrato. Nós finalizamos a primeira fiscalização enquanto autoridade portuária concedida, eles não tiveram nenhuma infração. O contrato foi

esmiuçado, todas as obrigações contratuais do primeiro ano foram analisadas com lupa, porque a gente é compreensivo, mas a gente é atento. Nós precisamos cumprir o nosso papel enquanto agência reguladora, para garantir de fato a melhor prestação do serviço, e por isso eles têm sido realmente fiscalizados de forma muito cuidadosa. Eles entregaram, agora, as obras dos investimentos obrigatórios do contrato, eram oito obras, conseguiram entregar até um pouco antes do prazo, e nós vamos dar início agora a uma nova bateria de fiscalizações ordinárias. A nossa fiscalização é dividida em fiscalizações de rotina, em que toda semana tem um fiscal nosso no porto, fazendo uma ronda, dando uma olhada. Nós temos as fiscalizações extraordinárias, aquelas que acontecem mediante alguma denúncia, alguma questão específica que a gente tenha observado que precisa naquele momento ser averiguada. E as fiscalizações ordinárias, que a gente faz de forma programada. Então, a nossa próxima fiscalização vai começar para avaliar o segundo ano do contrato, que a Vports tem feito as entregas ao longo do ano. De certa forma, essa nossa fiscalização já começou no início do segundo ano. No final, a gente só vai reunir todos os pontos para fechar um relatório e verificar se, de fato, não houve nenhuma infração.

A doutora Daniela parabenizou a Vports pelo trabalho que tem sido feito. Em suas palavras, é natural que existam algumas rugas, algumas divergências, afinal, hoje nós estamos tratando de interesses privados. No contrato de concessão, as regras eram postas, não precisava haver muita negociação. Uma vez ganha a licitação, o arrendatário ia ocupar a área e desenvolver a atividade dele dentro do que foi estabelecido naquele contrato, e nada mais. Hoje não, a gente entende que é necessário que exista, de fato, um crescimento e isso não é possível conseguir estando na mão apenas do Estado. O Estado tem dificuldade de investimento de recursos. O arrendatário acaba se limitando ao que é posto. Muitas vezes, pode até querer fazer além, mas ele não pode pela própria regra do contrato que ele assinou. Nós sabemos que a maioria das autoridades portuárias públicas não tem condição de desenvolver um trabalho maior, porque tem limitação financeira. Há, como foi dito, a questão das licitações que precisam ser seguidas para qualquer ação que a autoridade portuária for fazer dentro do porto. E a carga não espera, a carga precisa ter o palco pronto para atuar. Às vezes, uma licitação feita no porto para resolver qualquer questão leva um ano, é absolutamente inviável. Inclusive, as nossas fiscalizações muitas vezes eram apenas punitivas, porque eram colocadas para a autoridade portuária as obrigações que ela não estava cumprindo. Muitas vezes, era dado um prazo, por meio de uma notificação para que ela resolvesse. Ela dificilmente conseguia cumprir o prazo, porque as amarras do setor são muito grandes, a gente sabe disso. Muitas vezes, está além da boa vontade. E vinha um auto de infração. O auto de infração penaliza, mas não resolve. O nosso interesse é resolver. O nosso interesse é que, de fato, as coisas funcionem.

Nesse sentido, segundo a doutora Daniela Quadros, para a agência reguladora a situação era, de certa forma, frustrante. Em suas palavras, eram pilhas de autos de infração, valores exorbitantes em termos de penalidade, que, muitas vezes, eram pagos pela própria União. E a gente sabe que, quando o privado tem o dinheiro dele em jogo, não quer arriscar, quer cumprir, quer fazer certo. Nós sabemos que, para a sociedade, foi um pouco preocupante, para o mercado foi um pouco preocupante ter um privado à frente

do Porto de Vitória. Mas, pela história, nós temos visto que, de fato, está funcionando. A gente espera que continue assim. E o mercado pode ficar tranquilo, a sociedade pode ficar tranquila, porque a agência reguladora está fazendo o papel dela mais do que nunca. Hoje, de fato, nós exercemos o nosso papel de regulador e desejamos que o nosso Estado cresça junto, não só com a Vports, mas com todos os terminais portuários privados que mostraram para a gente, ao longo da história, que esse é o caminho. Não há sentido o Estado continuar sendo o grande responsável por todos os setores. Os recursos são limitados, o material humano é limitado, as regras do jogo são diferentes para o Estado. Então, a gente acredita no modelo, e a gente acredita que o nosso crescimento, em termos de posicionamento, não só no País, enquanto Estado, mas no mundo, enquanto país, depende muito dos recursos e das atividades do setor privado.

O doutor Francisco compartilhou a sua alegria ao ouvir a doutora Daniela relatar a experiência que aponta que a autoridade de fiscalização e regulatória, em suas palavras, tem traduzido atos, vamos dizer, na fiscalização humanitária, entre aspas, ou seja, humanização do ato regulatório. O trato do fiscalizado com o poder é fundamental para que haja um bom comportamento de inserção, de gerência de regulação e, ao mesmo tempo, de compreensão da norma regulatória para o cumprimento dela. E quando eu ouço a doutora Daniela colocar que o relacionamento da Antaq com a Vports, hoje, é uma relação de proximidade para poder desenvolver e discutir as questões para que haja o melhor controle, isso é muito bom para o sistema portuário, bom porque traz essa possibilidade. Eu sempre falo para os meus alunos, como advogado, que, se você quer ser um bom advogado, conheça a atividade do seu cliente. Se você conhecer bem a atividade dele, você vai saber bem representá-lo na defesa dos seus interesses. E eu vejo da mesma forma o ato de Governo, quando você se relaciona bem mais próximo com aquele que vai ser o seu fiscalizado, o seu usuário indireto. E que você possa, então, compreender melhor aquela atividade e saber das dificuldades, às vezes, de desenvolvimento, e com isso adequar a norma regulatória para um desenvolvimento maior, mais profícuo. Então, parabéns à Antaq, nesse aspecto.

O doutor Francisco destacou que temos outros órgãos que se vinculam ao controle do sistema portuário. Em suas palavras, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) é um desses órgãos que tem papel fundamental e de significativa importância para esse controle. Então, o doutor Carlos Jacques Vieira Gomes, conselheiro do Cade, que está conosco aqui, vai poder nos brindar um pouco sobre a atuação do Cade nesse segmento, inclusive nos mostrando, em função dessa novidade de autoridade portuária e privada, como isso tem sido, essa nova experiência regulatória, porque ele vai trazer nossa assimetria entre esse controle regulatório hoje na exploração portuária. Então eu passo a palavra ao doutor Carlos Jacques.

O doutor Carlos Jacques, primeiramente, agradeceu o convite para participar, em suas palavras, desse seleto debate, em nome do nosso presidente da mesa e da doutora Luciana, com quem tive muito contato, que nos convidou para participar. Eu queria fazer a minha apresentação em três partes para que ela se torne produtiva, considerando, em um primeiro aspecto, qual é a função de uma autoridade de defesa da concorrência em um setor regulado, como é o setor de portos, o setor aquaviário, e explicar um pouco o

papel do Cade nesse protagonismo, nesse processo. Em um segundo momento, também falar um pouco do que o próprio setor está vivendo e os desafios que estão relacionados a isso. E, finalmente, em um terceiro momento, colocar um pouco do que já aconteceu na interação entre o Cade e esse setor regulado, em termos de decisões adotadas pelo Tribunal Administrativo do Cade.

No primeiro momento, o que a experiência mostra. Antes de me tornar conselheiro do Cade. Eu sou de carreira do Senado, sou consultor do Senado há 20 anos, acompanhei todo o processo legislativo na Casa, envolvendo os diversos setores, alguns regulados, outros não. E a primeira coisa que a gente tem que falar é que é normal para a autoridade regulatória, muitas vezes, não entender o papel do Cade, não por nada, mas simplesmente por uma curiosidade. O que será que o Cade pode dizer para mim, que sou do setor, que conheço muito bem o nosso setor, que eu já não saiba, que eu já não tenha refletido sobre ou que eu já não tenha problematizado? Realmente, assim, a primeira reação que a autoridade regulatória tem diante do Cade é: o que o Cade pode dizer, o que ele pode contribuir, onde está o papel dele. Porque nós sabemos tudo do nosso setor e nós decidimos e nós temos nas mãos todas as soluções, os problemas e aquilo que a gente não consegue superar. Nós já sabemos também por que não conseguimos, ou até agora não conseguimos. Então, eu brinco que o Cade é como um desses primos distantes, uma prima distante, porque a mãe dela é irmã da sua mãe e, depois de muitos anos, bate à porta da sua casa, pede para ficar lá um dia, dois, e, apesar de ser do sangue, não conhece a sua vida, não conhece o seu mundo, mas com dois dias lá dentro quer dar um palpite. E como é parente, muitas vezes você ouve e fala: meu Deus, mas a pessoa não sabe a vida que eu tenho e ainda quer me dar um palpite aqui só porque a mãe dela é irmã da minha mãe. Mas, de qualquer modo, dá para explicar isso de uma maneira bastante técnica.

Nas palavras do doutor Carlos Jacques, uma autoridade regulatória desempenha quatro papéis, concomitantemente. Ela faz a chamada regulação técnica, que envolve segurança, qualidade e padronização. É uma série de normas, um arcabouço normativo gigantesco para que padrões técnicos permitam compatibilidade entre concorrentes nas questões técnicas, permitam segurança, qualidade, simplesmente operacionalização. E isso já envolve uma série de normas, que muitas vezes pode ser desenhada de tal forma não a impedir, mas a dificultar a competição, por conta, todas as vezes que se tem uma obsessão com o padrão de qualidade, com o padrão de segurança mais aprimorado, muitas vezes nem todos estão adequados a prestar daquela forma. E aí, o número, então, de licitantes, o número de empresas que têm condições de prestar o serviço reduz. E isso, em última análise, não é que é ruim para a competição, acaba até sendo. Mas, muitas vezes, uma autoridade regulatória aqui, a preocupação concorrencial é secundária. A preocupação primária é a excelência técnica. A excelência da padronização técnica, buscando qualidade, segurança e compatibilidade entre *players* distintos. A segunda coisa que uma autoridade regulatória faz é que, no caso do setor da Antaq, pode, muitas vezes, isso sair, também, do escopo total da agência, muitas vezes, isso está na pasta do ministério ou em outro órgão, é a chamada regulação econômica. Que é, basicamente, garantir que o operador, que o arrendatário, que o concessionário, que o autorizatário

tenha incentivo para investir e um retorno econômico adequado. Então, isso começa lá nas propostas licitatórias, no preço de outorga, isso também, a discussão toda de tarifa, de como essas tarifas são cobradas, de qual é a flexibilidade para a mudança do padrão tarifário, durante a execução do contrato. Isso nós vamos ver aqui em um segundo momento, em que eu vou falar como é importante a autonomia da autoridade portuária na execução do contrato, para que o contrato se mantenha equilibrado. Mas você tem toda uma preocupação do regulador em não matar o operador, para que ele *não* se desincentive, para que o contrato *não* se torne inexecutável. E, de outro lado, também uma preocupação para que o operador não atue como monopolista, extraindo renda exagerada de uma operação, não dando à operação a eficiência e o retorno que a operação merece. Então, são os dois extremos que o regulador tenta evitar, para dar a adequada remuneração dessa regulação econômica e um adequado incentivo ao investimento. E, em última análise, buscando a manutenção do equilíbrio contratual e a própria manutenção da execução do contrato.

De acordo com o doutor Carlos Jacques, uma terceira atividade, que também é do regulador, até aqui, o Cade não entrou. Em suas palavras, o Cade não tem papel de regulação técnica, nem de regulação econômica. O Cade não é um órgão regulador. O terceiro papel é a chamada regulação de acesso ao mercado, que é quando o regulador define quantos *players* podem entrar. Por quê? Porque o regulador tem alguns medos. Um deles é o excesso de competição, porque isso pode levar à predação. E, se levar à predação, a qualidade do serviço vai a zero. O serviço pode simplesmente ser suspenso. E isso seria o caos. Então, todo o desenho de um setor regulado, quando se chama marco, qual é o marco regulatório, o marco legal do setor, tudo isso é para, em última análise, definir quantos *players* cabem nesse mercado. Quantos se quer. E, para um número máximo de *players*, além do número máximo, nós temos uma barreira regulatória. Não pode entrar muita gente, porque isso vai dar problema. Essa também é uma tarefa do regulador. A última tarefa é a proteção da concorrência, que, no Brasil, o regulador também exerce em concomitância com o Cade. Então, pode ter um conflito entre o regulador e o Cade? Pode não, provavelmente terá. Há países em que o regulador não trata da proteção da concorrência. Mas não é o caso do Brasil. O regulador tem um papel de defesa da concorrência. Por que a defesa da concorrência é importante? Porque ela é, em última análise, o contrapiso regulatório. Quando você tira todo o acabamento, quando você vai no chão, no grosso, você vai nas regras de concorrência. Os setores não regulados, como é que eles funcionam? Com a lei de concorrência. Nos setores não regulados, a única normatização que você vai ter é a defesa da concorrência, que, basicamente, é evitar fusões que criem monopólios, atos de concentração econômica. O Cade analisa e impede que certas uniões empresariais criem monopólios ou dificultem a concorrência futura. E, no plano das práticas comerciais, evitar duas coisas, basicamente. Primeiro, a colusão, a cartelização, que seria justamente a eliminação da competição e o caos que isso gera. E, segundo, o que a gente chama de condutas unilaterais. Quando uma empresa não faz cartel com a outra, não combina com o concorrente, mas ela sozinha é tão poderosa que, se ela adota uma postura comercial X, ela pode destruir a concorrência, mesmo ela não tendo combinado isso com nenhuma outra empresa. Basta pela própria existência, pelo próprio tamanho dela. E o Cade, então, investiga e pune essas chamadas condutas unilaterais.

Nas palavras do doutor Carlos Jacques, esse é o cenário da relação entre autoridade concorrencial e autoridade regulatória. Do ponto de vista prático, e lembrando do famoso caso da THC2, que agora, inclusive, voltou para a pauta, o que a gente percebe? Bom, duas coisas. Sobre a THC2, ou SSE, o nome que se dá a essa cobrança, a primeira experiência que a gente tem – não é só o Cade, mas acho que todos, o regulador também tem – é que é muito difícil trabalhar sem segurança jurídica. Então, a grande questão não é se a taxa é devida ou não. A segurança jurídica da criação da taxa, de todo o arcabouço legal e jurídico por trás da exigência e da existência dessa taxa sempre foi frágil. E essa fragilidade está mostrando o seu lado mais negativo. E está contribuindo contra o bom debate sobre a taxa. Então, é muito importante que qualquer desenho constitucional, qualquer desenho regulatório, que qualquer elemento que exista tenha, primeiro, uma boa base, uma boa segurança jurídica, para depois, então, o mecanismo ser colocado. Porque lá na frente, adiante, quando for questionado, a segurança jurídica e a base jurídica vão ser levadas em consideração. Então, me parece que a grande discussão da THC2 não é exatamente o modelo de cobrança, mas como ela foi gestada, como ela foi desenhada, sem toda a robustez jurídica necessária, que ela deveria ter desde o início, e que agora está fazendo muita falta.

Segundo o doutor Carlos Jacques, o Cade tem um entendimento fácil de compreender, que é o seguinte: se o órgão regulador impõe um comportamento único, não há opção. Em suas palavras, o Cade, como é subsidiário, atende à norma regulatória e não discute com o regulador, ainda que a decisão do regulador tenha um efeito anticoncorrencial. Mas o Cade não defende a concorrência? Nesse caso, se o regulador exige que seja de uma forma, e o regulador tem competência para isso, normativa, o Cade não pode se opor ao regulador. O Cade não é um órgão regulador. Então, o Cade não faz nada? Quase nada. O Cade faz uma coisinha que a gente chama de *policy advocacy*, que é a defesa de políticas da concorrência. O Cade não atua, nesse caso, como decisor, ele atua apenas como um comentarista de futebol ou como um consultor. O Cade diz, olha, regulador, você tomou essa decisão, você não dá opção, você impõe, tudo bem, mas olha, isso tem um efeito anticoncorrencial, queria apenas deixar registrado para a sua reflexão atual e futura. E a decisão do Cade para aí, porque se o Cade for além disso, ele vai criar um problema de insegurança jurídica que não vai compensar na discussão da livre concorrência. Não vai ser útil.

O doutor Carlos Jacques pontua que, quando o regulador dá ao operador, ao autorizatário, ao concessionário, ao arrendatário, opção – e a palavra opção pressupõe pelo menos duas, porque opção de um só não é opção –, quando ele dá a opção de dois caminhos ou três ou múltiplos, o Cade decide em cima disso, muitas vezes impondo às empresas um dos caminhos. Qual? O que o Cade entende que é mais concorrencial, que tem efeito concorrencial melhor. Mas isso dentro de um arcabouço em que o regulador já deixou autorizado: a empresa optar pelo comportamento A ou B ou C. Aí, o Cade pode, então, já que o regulador deixou, o Cade pode orientar ou enviesar para esse caminho ou para aquele, com justificativa concorrencial. Obviamente, a decisão do Cade é fundamentada sempre na defesa da concorrência. Então, essas são as discussões que estão dentro do arcabouço do Cade. E o que nós temos hoje do setor? Nós temos uma

assimetria grande entre os terminais públicos e privados, entre o contrato de arrendamento e a autorização do TUP. Isso é bom para a concorrência, mas até o momento em que isso gere uma predação.

Para facilitar o entendimento do público, o doutor Carlos Jacques relatou uma situação que já passou pelo Cade em área de concentração, deve estar passando agora como investigação. Em suas palavras, você tem um porto, um operador portuário em terminal público, um certo porto, não é aqui, é em outro lugar, não vou dizer qual, é uma investigação. E 50% a 60% da carga desse operador portuário vem de um armador, que, por meio de uma empresa subsidiária, conseguiu autorização para celebrar um TUP no mesmo porto. Qual é o medo desse operador portuário, terminal público? Que o armador, quando tem o seu terminal privado, desloque toda a sua carga para o terminal privado. Porém, nesse caso, o terminal público depende dessa carga, porque mais de 50% dessa carga desse operador privado que vai ter o seu terminal privado é o que movimenta o terminal público. Então, o terminal público vai perder o seu grande cliente, que passa a ser verticalizado, que vai ter um terminal privado. E, no limite, eu poderia matar o terminal público? Poderia. O Cade pode atuar nesse caso? Pode. O Cade pode até decidir, por exemplo, que o dono da carga movimente, no seu terminal privado, apenas a carga que sobejar aquela que ele já movimenta no terminal público, para garantir que o terminal público não feche as portas. Não, mas, Jacques, tem um equilíbrio contratual? Claro. Tem toda uma discussão que é antecedente à do Cade. Mas, então, o Cade não tem que atuar assim? Não. O Cade só atuaria, em último caso, em numa situação em que o regulador não opina, em que o regulador não lida com a simetria regulatória, e o terminal público está indo a pique por conta de um privilégio ao modelo privado que esvazia a existência do terminal público. Claro que isso é uma situação extrema, mas é só em situações extremas, realmente, que o Cade tem alguma contribuição a dar em setores regulados.

Conforme o entendimento do doutor Carlos Jacques, os contratos de arrendamento têm que ter uma flexibilização para lidar com a realidade dos TUPs. Os TUPs, em 2010, movimentavam 10% da carga, hoje movimentam mais de 30% da carga. E nós temos também uma discussão – e aqui o setor é muito complexo – que é a seguinte: o Ministério dos Portos e Aeroportos teria que dar normatizações para empoderar, aumentar a autonomia da autoridade portuária na busca pela flexibilização dos contratos de arrendamento. Só que o Ministério, para fazer isso bem-feito, precisa consultar a Agência. Então, a Agência teria que, em última análise, ter sido ouvida o tempo todo pelo Ministério para que se criem os regimentos, para que o Ministério possa, junto à autoridade portuária, dar espaço para que os contratos de arrendamento tenham a flexibilização, e essa assimetria regulatória seja obtida de forma a garantir uma concorrência equilibrada, praticável – como dizem, no inglês, *workable competition* – entre os terminais públicos e os terminais privados. Mas aqui é a critério de consideração sobre o setor.

Retomando a palavra, o presidente do painel, doutor Francisco Morais da Silva, afirmou que uma coisa é certa: a Constituição Federal estabelece que devemos ter a mínima interferência do Estado na iniciativa privada. A iniciativa privada deve ter liberdade de desenvolvimento para poder ter um crescimento adequado e atender à demanda de

mercado. Mas é lógico que tudo tem que ter o seu controle. Você não pode fazer de forma desordenada, porque de forma desordenada você não tem crescimento. Sem controle você não consegue se desenvolver. Nós vivemos em sociedade e um dos controles comportamentais de sociedade é a normatização. Nós adotamos nossos comportamentos, discutimos nossos direitos, em função das normas que regem a vivência social. Daí nós temos o próprio controle.

Dirigindo-se ao doutor Carlos Jacques, o doutor Francisco afirma que, quando o senhor fala em segurança jurídica, nós temos que ter em mente que o Estado Democrático de Direito só se exterioriza por meio da segurança jurídica. Lógico que quando você fala em segurança jurídica há uma imposição natural de que haja uma normatização para ele trazer essa segurança. Sem essa normatização você não tem segurança. Você vive, na verdade, em uma insegurança. Daí a necessidade do controle. Não o controle exagerado, mas o controle adequado para que consigamos vivenciar melhor a nossa vida social e nossa vida profissional.

Como o tempo urge, eu vou dar a cada um minuto para as considerações finais e os agradecimentos.

A doutora Adriana Pessoti reafirmou a sua satisfação em participar do painel, falando sobre a Vports, além de poder ouvir tantas coisas importantes, tantos ensinamentos. Em suas palavras, estar à frente da gerência regulatória e contenciosa da Vports é um presente. A gente vive um desafio novo a cada dia. Mas temos uma empresa engajada com a conformidade regulatória. Como a Daniela bem citou, a gente se antecipa, a gente protocola antecipadamente o cumprimento das obrigações. A gente acompanha, nesse aspecto, a conformidade, o *compliance* regulatório. Queria agradecer aqui meu time maravilhoso, que está no dia a dia, ali, lutando para que a gente conquiste esses objetivos.

A doutora Adriana lembrou que a Vports está completando dois anos de concessão, cumpriu 100% das obrigações previstas e investiu 180 milhões de reais. Em suas palavras, temos 33 anos pela frente, prorrogáveis por mais cinco, com uma ferrovia nova, com potencial de crescimento enorme. Centro e vinte e quatro mil metros quadrados diários ainda disponíveis para celebração de contratos de exploração diária, nas mais diversas modalidades de cargas. Somos um porto dinâmico. Temos possibilidade de pedir alteração de PDZ, caso a gente precise movimentar uma nova carga. A gente tem uma relação de parceria muito grande com a Antaq. A gente constrói muitas soluções juntos. A gente ouve muito o que a Antaq recomenda. A gente tenta construir junto, mas isso não quer dizer que nós não fomos fiscalizados. Nós tivemos uma fiscalização ordinária anual, que a Daniela falou, em que a gente não teve nenhuma autuação. Mas, durante o primeiro ano de concessão, nós tivemos 12 fiscalizações extraordinárias. E a gente também não sofreu nenhum auto de infração decorrente disso. O nosso compromisso está sendo reconhecido também pela conformidade regulatória.

A doutora Daniela Quadros reafirmou que acredito muito no modelo da concessão. Em suas palavras, é inevitável que ele se estenda para o resto do País. Não acredito que vai ser no curto espaço de tempo, mas ao longo da história, assim como nós vimos com os terminais de uso privado, que, à medida que passaram a poder movimentar

a carga de terceiros, exclusivamente, sem a necessidade de carga própria, trouxeram grande crescimento para o País. A movimentação de mercadorias é muito importante, grande parte só se faz por mar, principalmente cargas grandes, cargas pesadas. Nós esperamos realmente que esse modelo seja alaistrado pelo País, para os outros portos organizados, para que, de fato, a gente tenha a construção de um País maior, de um País mais lucrativo. E a gente sabe que isso vem por meio do mercado, da movimentação de mercadorias.

Segundo a doutora Daniela, a Agência continua sempre se renovando, trazendo novos conceitos para que a fiscalização desses serviços não se perca. Em suas palavras, estamos criando, como eu disse, novos modelos, fizemos uma matriz de risco dentro de um grupo de trabalho, avaliando todo o contrato da Vports, observando o que precisa ter mais atenção da nossa parte, o que pode ser deixado a critério de denúncias que sejam feitas, o que precisa ser fiscalizado a cada ano, a cada semestre, para que todo o mercado esteja seguro, tranquilo de que eles estão sendo observados, eles estão sendo fiscalizados e serão penalizados, na medida da necessidade.

A doutora Daniela destacou que um fator importante que a agência tem é a regulação tarifada por níveis de qualidade da prestação de serviço. Em suas palavras, caso a Vports não preste o serviço de forma adequada, temos vários fatores que nós avaliamos, vários coeficientes, que, se a prestação de serviço em algum desses coeficientes for ruim, impacta negativamente a tarifa que ele vai poder cobrar no próximo ano. O próprio concessionário se preocupa em prestar um bom serviço, porque ele sabe que ele vai ter uma penalização no bolso, caso isso não aconteça. E eu acho que não há penalidade maior para o setor privado do que a penalidade nos seus lucros e nos seus custos. Por isso, é um contrato inteligente e inovador. E a gente deseja muito sucesso e temos muito orgulho de sermos a agência reguladora aqui de Vitória a estar acompanhando, porque, certamente, isso vai entrar para a nossa história.

Nas palavras do doutor Carlos Jacques, estão aqui os atores: a Agência, a autoridade portuária, o Cade, também temos o Ministério, o Tribunal de Contas. São muitos atores, que tornam o desafio maior. Mas eu tenho certeza de que o trabalho está sendo bem-feito, e a Agência pode contar com o Cade em qualquer momento, com qualquer demanda, que nós estaremos prontos para atender e ajudar na busca da melhor eficiência, da melhor competição. E aqui, também, a autoridade portuária, sempre buscando esse caminho de dar maior autonomia e maior flexibilidade na execução dos contratos.

Encerrando o painel, o doutor Francisco agradeceu em nome dos palestrantes o convite formulado pela comissão do evento. Em suas palavras, esperamos ter atendido às expectativas dos senhores e das senhoras aqui presentes. Dentro da *expertise* de cada um, adquirir bastantes ensinamentos aqui, tenho certeza disso. Estou muito feliz por isso. É a primeira vez que nós participamos de um painel junto. Já participei de diversos painéis, mas com vocês é a primeira oportunidade, e isso me traz bastante felicidade. Eu quero parabenizar a toda a comissão do evento. Eu costumo dizer que grandes realizações só ocorrem quando tem grandes pessoas por trás delas. Não adianta você pegar quem não é grande, porque ele nunca vai conseguir realizar alguma grande proeza. Então, eu quero

parabenizar a doutora Luciana Mattar Vilela Nemer pela realização do evento. Dentro da sua grandeza, ela conseguiu compatibilizar esse evento, que, por maior que seja, com certeza, vai estar bem aquém da capacidade dela, da sua intelectualidade e do seu bem-querer conosco, na área do direito de exportação do Brasil.

Palco 3 — Paine! Aduaneiro

Tema: Importações Indiretas — Desafios e Perspectivas Atuais

Presidente: Lucca Cascelli Sodré — Advogado

Moderadora: Princesshelenm Giovanelli — Advogada

Palestrante 1: Carlos Eduardo Garcia Ashikaga — Advogado

Palestrante 2: Solon Sehn — Advogado

Palestrante 3: Aylton Bonomo Júnior — Juiz Federal

O presidente do painel, Lucca Sodré, iniciou as atividades do primeiro painel de direito aduaneiro do dia, cujo tema é “Importações Indiretas – Desafios e Perspectivas Atuais”, se apresentando, como advogado dedicado às demandas de direito aduaneiro, integrante do time de advogados da Mattar Vilela Advogados e perguntou: Como eu poderia apresentar esse painel de forma a contribuir para a fala dos nossos palestrantes?

Nas palavras do doutor Lucca Sodré, as importações indiretas não são novas. Mas ainda são alvo de inúmeras controvérsias, variadas e antigas. E essas controvérsias não são à toa. A legislação tributária aduaneira que a gente tem hoje, da forma como está posta, muitas vezes se revela insuficiente ou excessivamente ampla, o que abre margem para que a Receita Federal, na figura das alfândegas, e os Estados, muitas vezes, criem interpretações que ora se revelam subjetivas, ora enviesadas, ora questionáveis, sob o ponto de vista de legalidade. E, para vocês, importadores, despachantes e advogados, que assessoram essas *trade companies*, ter ciência dessas controvérsias é, certamente, o primeiro passo para traçar rotinas internas robustas, sólidas, sob uma perspectiva de conformidade aduaneira, e antever com previsibilidade e segurança objetiva os desdobramentos fiscais dessas operações indiretas.

Depois de fazer essa introdução, o doutor Lucca Sodré apresentou os integrantes do painel. Doutor Carlos Eduardo Garcia Ashikaga, advogado especialista em direito tributário e aduaneiro. Doutor Solon Sehn, advogado, ex-conselheiro do Carf, doutor e mestre em direito tributário pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Doutor Aylton Bonomo, juiz federal, mestre em direito processual pela Universidade Federal do Espírito Santo e doutorando em ciências jurídico-processuais pela Universidade de Coimbra. O painel terá mediação da advogada Helenm Giovanelli.

Feitas as apresentações, o presidente do painel passou a palavra ao doutor Carlos Eduardo, que iniciou a sua fala elogiando o evento e agradecendo à doutora Luciana e à OAB pelo convite. Queria parabenizar a todos pela organização extremamente bem-feita, a acolhida para todos, inclusive os palestrantes, e é unânime, todos tiveram a mesma impressão. Em suas palavras, depois de 25 anos nessa área, é um evento que poucas vezes eu vi na vida.

O doutor Carlos Eduardo afirmou que, para falar do assunto importações indiretas, começou a rascunhar uma breve apresentação. Em suas palavras, esse assunto começou em 2001 e veio até os dias de hoje. Então, o que é a ideia? De falar um pouquinho de como era, como a gente foi evoluindo nesses anos para a situação que a gente está, e colocar algumas observações, em poucos minutos, sobre o que a gente está prevendo para reforma tributária, ou seja, em relação ao nosso futuro. Ao fazer esse paralelo com o breve histórico, me veio à cabeça que este ano, por coincidência, fiz 25 anos de carreira nessa área de tributário e aduaneiro. Então, minha história meio que acompanha essa legislação. Tudo começou em 2001, quando criaram a importação por conta e ordem – eu não vou nem entrar no mérito do *Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias* (Fundap), que é de 1970, e a abertura dos portos foi em 1990, mas vamos falar só desse assunto. A importação por conta e ordem veio em 2001, e foi um caos nessa época. Por quê? Ninguém sabia como emitir a nota, ninguém entendia o que entrava, como era a nota de remessa, a nota de serviço, como é que contabilizava o *Código Fiscal de Operações e Prestações* (CFOP).

Nas palavras do doutor Carlos Eduardo, era um caos, mas era uma novidade, porque, por meio da importação por conta e ordem de terceiros, se criou na Declaração de Importação (DI) a informação do adquirente. Então, antes desta informação na DI, como é que funcionavam as estatísticas de comércio exterior? Você puxava a maior importadora de carro do Brasil, era uma *trade*; maior importadora de café, laranja, qualquer produto, eletroeletrônicos, tudo era uma *trade*. A Receita não enxergava quem era o real destinatário dessa operação, e isso distorcia as estatísticas de comércio exterior. Então, isso nasceu para que as empresas informassem para a Receita Federal quem era o real destinatário, no caso, o adquirente dessa mercadoria. Só que, ao ter essa informação na DI, existem consequências: o adquirente tem que pagar o imposto industrial, o adquirente tem que ter radar e uma série de obrigações e detalhes que estão na legislação de importação por conta e ordem, não vou entrar em detalhes, porque, obviamente, todo mundo conhece a legislação. Em 2001, por coincidência, eu estava saindo da IOB e indo para Aduaneiras – encontrei até amigos aqui da época –, e essa época foi muito esquisita, porque em 2001 não tinha computador, não tinha Internet, era tudo papel, era livro e tudo mais. Então, era uma época realmente muito diferente da que a gente vive hoje. O aperfeiçoamento de quem trabalha na área e da legislação é nítido de 2001 para hoje.

Em sua apresentação, o doutor Carlos Eduardo afirmou que é perceptível que a Receita Federal se aperfeiçoou, as normas se aperfeiçoaram, as empresas se aperfeiçoaram para a gente chegar onde chegou. Só que, na época de 2001, era confuso, porque tinha compra e venda, que era operação própria ainda, e tinha importação por conta e ordem. Mas a *trading* comprava e vendia para um cliente determinado, e criavam-se as dúvidas. Isso é conta e ordem? Isso é operação própria? Tem que pagar IPI? Tem que ter radar? Tem que vincular a operação? Em razão disso, em 2006 foi criada a importação por encomenda. Porém, entre a criação de uma e outra, em 2002 foi criada a famosa pena de perdimento de bens por ocultação do real responsável pela operação, adquirente/encomendante. E, naquela época, em 2002, era muito comum, como é hoje, haver discussões de perdimento. No entanto, naquela época, além do perdimento, tinha a re-

apresentação penal, muitas vezes para fins penais, e tinha uma representação que caçava o CNPJ da empresa. Muita gente acionava o Judiciário para dizer que não era caso de inaptidão de CNPJ a eventual discussão de ocultação. O Judiciário, obviamente, atendeu a esses pleitos e depois a legislação mudou. Hoje não tem mais essa questão de cassação de CNPJ por suposta ocultação. Porém, a ocultação ou o perdimento é um grande problema das empresas que operam em importações indiretas, porque elas têm que declarar quem é o real responsável, adquirente ou encomendante. Por incrível que pareça, anos depois, décadas depois de tudo isso, tem muita empresa que chega ao escritório e não sabe a encomenda, faz a operação como se fosse direta, sem determinar quem é o cliente, sofre uma pena de perdimento e tem que recorrer à defesa administrativa, ao Judiciário, e assim por diante. Esse cenário foi sendo criado dessa forma. Em 2002, por coincidência foi o ano do lançamento do meu primeiro livro, falando sobre análise de tributação.

Seguindo a sua explanação, o doutor Carlos Eduardo destacou que, em 2006, quando veio a encomenda, ele estava indo para um escritório de advocacia e teve mais contato direto com a teoria, com as *trade companies*, e viu que existe um universo muito diferente. Relatou que estava comentando com um colega antes de entrar que existem empresas muito grandes, com *compliance*, auditoria, e existem empresas que não têm toda essa estrutura. Em suas palavras, sem estrutura, sem esse conhecimento, neste mundo complexo de legislações, obrigações, tributações, é muito difícil, hoje, para um empresário de pequeno porte tocar uma operação com volumes consideráveis dentro dessa legislação. Mas, depois que você aprende, você entende a lógica, entende a tributação, mas não é algo tão simples. Em 2018, temos a regularização da importação por conta e ordem e encomenda. Naquela época, a gente estava abrindo o nosso escritório e estava acontecendo a questão da regulamentação, da convalidação dos benefícios fiscais do ICMS, e a definição do ICMS na importação, que também foi um grande marco para trazer a famosa segurança jurídica para tudo isso daqui.

Então, o que eu quero demonstrar nesse breve histórico? A evolução que a gente teve da legislação, a evolução das empresas, a evolução da Receita, a evolução do Judiciário, a especialização do Judiciário com varas específicas. Hoje, temos um cenário muito melhor do que tínhamos naquela época. Hoje, temos segurança jurídica. Hoje, se você tiver alguém assessorando, se você estudar a legislação, você sabe o que pode ou não pode fazer, sabe como fazer e tudo mais. Lá atrás, não tinha regulamentação, tinha muitas dúvidas, geravam “N” discussões de prefeitura sobre ISS, de estado em relação ao ICMS, perdimento para tudo quanto é lado, de tudo quanto é operação. Foi uma época que se adaptou ao mercado, que se adaptou à nossa realidade, e hoje a gente tem uma situação muito diferente. É nítido nas *trade companies* o quanto o faturamento das empresas aumentou, trazendo essa segurança jurídica, trazendo a discussão do ICMS, resolvendo o ICMS da importação, resolvendo o benefício fiscal, a convalidação do Fundap de 1970, que era uma coisa pela qual sempre se lutou, e foi convalidado em 2017. Assim, nesse cenário que a gente veio de 2017/2018 para cá, a situação está supertranquila. Mas, como no Brasil nada é fácil, a gente vai ter a reforma tributária que vai bagunçar um pouquinho essa história. De tédio a gente não vai morrer nunca. Em

relação a esse período todo, o que foi o grande marco, em nossa opinião? A questão dos benefícios fiscais e financeiros do ICMS foram convalidados e houve a definição do ICMS na importação: importação por conta e ordem, o ICMS é por estado do adquirente; importação por encomenda, é o estado do importador; assim como importação própria, é estado do importador. Isso realmente foi um grande marco, isso resolveu várias discussões judiciais, resolveu muitas dúvidas também de muito tempo.

Na visão do doutor Carlos Eduardo, outra coisa é importante a ser mencionada, como introdução desse assunto, é a questão do perdimento por ocultação e interposição fraudulenta. Muita gente não entende isso. O perdimento é por ocultação não só do importador, mas pelo real responsável pela operação, seja ele adquirente, encomendante ou terceiro. Obviamente, existem empresas que operam para ocultar, para fazer coisas ilegais. A gente conhece o mercado, a realidade e a concorrência, às vezes, é desleal, em razão disso, porque muita gente fazendo errado fica mais barato. O risco não é só pagar a diferença do imposto. Você perde a carga. E o perdimento depois do desembaraço aduaneiro, depois de liberada a carga, você não perde mais a carga, a carga foi vendida. Qual é a questão? Vira uma multa equivalente ao valor aduaneiro, e isso quebra qualquer empresa, porque é proporcional à operação. Se a operação é pequena, a multa é pequena, mas é o *Custo, Seguro e Frete* (em inglês, *Cost, Insurance and Freight – CIF*) total. Se a operação é bilionária, a gente está falando de um auto bilionário, a revisão aduaneira pode ser pegar cinco anos, com uma autuação dessa magnitude. Realmente, a pena mais pesada do comércio exterior é o perdimento. Por isso, a gente acha que vale a pena fazer essa observação. Obviamente, todo mundo conhece esse assunto.

Nas palavras do doutor Carlos Eduardo, hoje, tem um muito mais *compliance* do lado das empresas. As empresas estão investindo na questão preventiva, a gente está sendo muito mais consultado: “Posso fazer a operação? Como é que eu emito a nota fiscal? Qual é a tributação? Qual é a classificação fiscal?”. Então, houve uma educação, no bom sentido, do mercado de querer fazer o certo, porque a consequência é muito grave, que é o perdimento da operação. Temos uma legislação mais clara, tem soluções de consulta, tem jurisprudência. É realmente o cenário mais pacificado, vamos chamar assim. E isso traz investimento, isso traz operações. A gente vê que o comércio exterior está se desenvolvendo muito, Vitória está pujante, com “N” operações, empresas com pátios cheios, armazéns cheios, portos cheios. É isso que o empresário brasileiro sério quer. Ele quer segurança jurídica para que possa investir no País, para que possa crescer realmente.

Para finalizar, o que todo mundo pergunta e quase ninguém tem resposta é: “O que vai acontecer com a reforma tributária?”. O que todo mundo já sabe é que vai acontecer o fim dos benefícios fiscais, pelo menos no papel, salvo se houver alterações, porque no Brasil tudo é incerto. Até o passado é incerto no Brasil. Se for mantido da forma como está na reforma, os benefícios vão acabar, vai mudar a questão do sistema tributário, a cobrança monofásica de PIS/Cofins, mas ainda vão ser mantidas as importações indiretas. Ainda vai existir conta e ordem, ainda vai existir encomenda e ainda vai existir pena de perdimento por ocultação. Então, os conceitos centrais que a gente mencionou continuam. O que muda o jogo? O fim dos benefícios. A questão da tributação para o destino e a definição, não só do ICMS, mas de todo o *Imposto sobre Bens e Serviços* (IBS) e a

Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), é que o contribuinte é o importador ou o adquirente. Então, a conta e ordem muda, ainda, a questão de PIS/Cofins que vai ser a CBS também para o Estado de adquirente. Então, esta é uma nova realidade. A gente sempre brinca, nesses meus 25 anos de carreira, conversando com vários amigos, que de tédio a gente não morre. São desafios que a gente vai ter que lutar juntos e vencer juntos. As empresas, muitas delas, *trades* principalmente, vão ter que se reinventar, vão ter que analisar se estão investindo muito forte na parte de informatização, na parte de *compliance*, de logística, a estrutura do Estado que está se desenvolvendo. Isso tudo forma um cenário que nos dá certa esperança de que vamos ter que lutar. É um desafio.

Nas palavras do doutor Carlos Eduardo, a gente já viu o final de operações de benefícios, de tudo, várias vezes nesses 25 anos. O Fundap está acabando desde o começo e está aí até hoje, ou seja, desde 1970 se ouve falar que vai acabar, o benefício fiscal vai acabar. E a gente está aqui, em 2024, falando desse assunto e vivendo uma realidade. Pelo menos em relação ao que a gente tem hoje, a gente tem essa janela, porque, só para todo mundo entender, como começa a reforma tributária: 27 e 28, CBS que é equivalente a PIS/Cofins, é uma contribuição sobre bens e serviços; 29 e 32, IBS, equivalente a ICMS e ISS; e, a partir de 33, a gente vai ter uma nova realidade. Esse cenário ainda é uma incerteza e, por isso, a gente conta com todos os operadores de Direito, todos os nossos especialistas nesse assunto, para contribuírem para que esse nosso cenário continue sendo melhor do que a gente tem hoje. A gente vai estar sempre em desenvolvimento, investindo, se adaptando. O comércio exterior, no meu modesto entendimento, se adaptou muito bem a essa realidade, chegamos onde chegamos, as empresas estão grandes, vão ter que se adaptar. É um grande desafio, porque o benefício fiscal, realmente, vai impactar em muitas operações, aumento de custos, uma série de coisas. É uma realidade que a gente vai viver juntos e, eventualmente, tentar desenvolver melhores alternativas para todos. Encerro por aqui. Agradeço a todos a paciência!

A doutora Helenm Giovanelli iniciou a sua fala agradecendo à doutora Luciana Mattar pelo convite para participar como moderadora do painel e parabenizou o doutor Carlos Eduardo pela excelente palestra. Em suas palavras, como foi exposto, de fato, a importação indireta é um tema muito rico em detalhes, porque, quando você contrata uma *trade*, você quer trazer mais segurança jurídica aos trâmites legais e burocráticos para ser mais fácil também. Então, é um tema realmente rico em detalhes. Na sequência, a doutora Helenm passou a palavra ao doutor Solon Sehn, que vai falar sobre os desafios e as oportunidades das importações indiretas e temas conexos.

Iniciando a sua explanação, o doutor Solon parabenizou, em especial, a doutora Luciana Mattar pela organização do evento, inclusive pelo formato. Em suas palavras, esse sistema de três eventos ao mesmo tempo parece que não ia funcionar, mas funciona e funciona muito bem. Cumprimento também os membros da mesa. Para mim, é uma alegria estar aqui, em Vitória. Eu não vinha para cá havia, pelo menos, 12 anos. Agora, depois que eu provei a moqueca capixaba, eu vou voltar com certeza várias vezes.

O doutor Solon explicou que iria fazer considerações gerais e depois considerações específicas sobre o tema “Importações Indiretas – Desafios e Oportunidades”. Em

primeiro lugar, temos que posicionar o nosso País. Nós falamos em direito aduaneiro, falamos em aduana, Receita Federal, comércio exterior, mas onde o Brasil está, hoje, em termos de facilidade para se atuar no comércio exterior? Nós estamos exatamente aqui, abaixo da Mauritânia, que é um país da África, acima do Líbano, 139 no mundo. Hoje, nós sofremos de um grande mal, que é a burocracia alfandegária. A gente não pode negar isso. O Banco Mundial tem um estudo, mostrando os países que têm mais burocracia alfandegária e onde o desembarço aduaneiro é mais demorado. Quanto mais escuro o verde, mais demorado é o desembarço aduaneiro. Veja a situação do Brasil. É algo lamentável. Há um estudo da Receita que diz que nós demoramos só 24 horas. Aquele estudo não é verdadeiro, aquilo ali é o tempo líquido do desembarço. Ele exclui canal verde, exclui DIs parametrizadas ou com desembarço suspenso há mais de 60 dias. Então, ele não reflete a realidade. Esse número do Banco Mundial reflete a realidade e significa que nós estamos perdendo muitas oportunidades. O comércio internacional, hoje, movimenta quase 22 trilhões de dólares. Vocês tem ideia do que são 22 trilhões de dólares? Dentro desse montante, o Brasil participa com menos de 2%. E, apesar de participar com menos de 2%, 40% do PIB brasileiro, é comércio exterior. E nós temos uma participação irrisória no comércio internacional como um todo. Eu indico para vocês um estudo de um economista publicado pela editora da Princeton University, nos Estados Unidos, *"International Trade on Fire"*. Ele faz um estudo comparando os países liberalizantes e os países como o Brasil, que são países burocráticos, fechados. Ele mostra que os países liberalizantes cresceram cerca de 1% ao ano, comparado com os países de economia fechada para o comércio internacional. Eu fiz um cálculo, considerando os parâmetros que o professor economista colocou no livro dele, se o Brasil tivesse adotado uma política liberalizante na década de 1970, quando vigorou e ainda vigora, depois eu vou comentar a política da substituição das importações entre nós, nós teríamos um PIB cerca de 50% maior do que nós temos hoje. O grande desafio, em primeiro lugar, é superar essas dificuldades. Existe um estudo da CNI que procurou examinar qual é a causa disso tudo, onde é que nós estamos errando. Claro que tem problemas de infraestrutura, tem que ter a dragagem do porto, tem que ter ferrovias e rodovias mais apropriadas, mas a verdade é que boa parte dos nossos problemas, a pesquisa constatou, entrevistou todos os agentes, são problemas jurídicos. São problemas que nós poderíamos resolver reunindo especialistas e fazendo pequenas alterações na legislação tributária para desburocratizar, para criar um pouco mais de segurança jurídica e, com isso, destravar essa situação caótica que nós vivemos. Falamos em *Operador Econômico Autorizado* (OEA), controle aduaneiro, etc., mas temos que entender que o Brasil está inserido de uma forma totalmente inadequada no comércio internacional.

Nas palavras do doutor Solon, nós somos o pior País da América Latina e um dos piores países do mundo, muito devido a esses fatores que nós vamos elencar aqui. Primeiramente, o marco regulatório é inadequado. A nossa lei-base do direito aduaneiro é o Decreto-Lei nº 37, da década de 1960, feito na época em que no Brasil vigorava plenamente a política da substituição das importações, o Brasil tinha que ficar fechado. Foi feito na época do regime militar, em que aplicar a pena de perdimento, expropriar empresas, quebrar empresas, fechar empresas que cometeram simples ilegalidades, preterições de formalidades, era algo tranquilo. E esse marco regulatório inadequado vem

prosperando e cada vez pior. Imagina, o colega aqui falou da inabilitação do CNPJ, isso é a morte de uma empresa. E isso é previsto e aplicado de uma forma singela com toda tranquilidade. Isso, realmente, é inadmissível. E esse marco regulatório inadequado teve alterações, mas só para atualizar o valor de multa, basicamente. Então, nós temos um País que quer se abrir para o comércio exterior, precisa se abrir para o comércio exterior, como nós vimos, mas nós temos uma legislação fechada. E não adianta a gente reclamar com a Receita Federal e falar que a Receita Federal é truculenta. Ato vinculado: ela aplica a lei. Não há como exigir algo diferente do fiscal. Nós temos que, em primeiro lugar, fazer um marco regulatório apropriado, e essa lei geral que está tramitando no Congresso está muito longe disso.

O doutor Solon destacou a regulamentação administrativa elaborada sem consulta e consideração dos investidores e dos intervenientes. Em suas palavras, a Receita Federal, muitas vezes com boas intenções, faz alterações via instrução normativa, portaria, não consulta os intervenientes, e isso gera um problema de falha até de comunicação, uma regulamentação difícil. Aonde isso vai parar? Vai parar no Judiciário, e acaba sendo o Judiciário que tem que dar soluções pontuais, caso a caso, para algo que poderia ter sido resolvido, se as partes fossem consultadas. Eu exemplifico agora uma alteração, já não é tão recente, que permitiu a antecipação de recursos na importação por encomenda. Essa foi uma demanda em que a Receita atendeu aos intervenientes e resolveu boa parte dos problemas, tornou mais fácil a vida dos importadores. Por que é que nós não podemos fazer isso com toda a legislação aduaneira? Nós precisamos fazer isso. Não há dúvida. A legislação aduaneira não pode ser elaborada por dois, três luminares encastelados, que estão lá pensando em algo que talvez não seja o que o comércio exterior brasileiro precisa.

Sobre o excesso de litigiosidade, o doutor Solon relatou que a Receita cassou, suspendeu, inabilitou o CNPJ de um importador, ele entrou com um mandado de segurança, conseguiu uma liminar, e o magistrado suspendeu a decisão administrativa. A decisão administrativa tramitou e teve a inabilitação definitiva. O auditor disse que aquilo não era amparado pela liminar e inabilitou novamente. Veio outro mandado de segurança. A doutora Vera Lúcia Ponciano fez uma palestra e disse que, na vara dela, quase 60% dos mandados de segurança que tramitam lá são relacionados à inabilitação do radar, limite, revisão de estimativa. Isso é lamentável, porque nós estamos segurando uma vara da Justiça Federal que tem que cuidar de assuntos muito mais importantes por questões absolutamente burocráticas. Nesses procedimentos de revisão do radar, por exemplo, a Receita pede a prova de que foi feita a integralização do primeiro contrato social de 15 anos. É algo realmente surreal. Não vamos entrar nisso.

Outro problema apontado pelo doutor Solon é a visão punitivista. Em suas palavras, nós temos uma Receita Federal que, por questões históricas, enfim, eu não saberia dizer por quais razões, tem uma visão totalmente punitivista. A nossa lei, o Decreto-Lei nº 37, é extremamente punitivista. Ele usa e abusa das penas de perdimento. Nós também temos uma cultura – claro que eu faço essas considerações por achar, não é uma afirmação científica –, mas nós conseguimos perceber isso. Assistam aquele programa “Aeroportos”. Vejam a nossa Receita, fiscalizando. Vejam a Receita dos Estados Unidos,

da Espanha, da Itália. A da Espanha é parecida com a nossa. Agora, nos Estados Unidos é totalmente diferente. Quando eles encontram uma irregularidade, eles falam: “É assim que você tem que fazer. Neste momento, você está advertido. Nós vamos anotar aqui. Na próxima vez, vamos te pegar, mas desta vez você está advertido”. Nós temos essa visão punitivista, não há a visão de orientação, a visão de colocar o contribuinte em uma situação de conformidade. Nem todos realmente conhecem essa intrincada legislação de comércio exterior que vigora entre nós. Há também a concepção fiscalista da aduana. A aduana acha que o direito aduaneiro é direito tributário. Claro que existem tributos que incidem sobre o comércio exterior, não há dúvida disso. Agora, o controle aduaneiro é muito mais amplo. Ele não existe para arrecadar tributos, até porque a arrecadação de tributos aduaneiros não tem relevância econômica, ela é muito mais regulatória. O objetivo da tributação aduaneira, nos países desenvolvidos, e nós também temos esse viés, é estimular a importação de determinados itens, desestimular outros itens, equiparar a tributação do produto importado com os produtos nacionais similares. Ela não tem viés arrecadatório. Essa visão fiscalista, nós vemos, por exemplo, nas classificações fiscais. Às vezes, o auditor faz verdadeiro malabarismo para enquadrar uma alteração da LCM para ter a diferença de tributo, uma alíquota de 5 para 15. E isso faz muito mal para nós. Por isso, eu nem uso a expressão classificação fiscal, eu prefiro falar em classificação aduaneira, justamente para tirar o lado fiscal desse aspecto.

Acerca da fiscalização concentrada em zona primária, o doutor Solon argumentou que a estrutura administrativa da Receita Federal é toda de fiscalização em porto e aeroporto, zona primária. Eu estou há pelo menos três anos estudando, vou frequentemente, em períodos do ano, voltei faz uma semana e meia, para a Suíça e para Itália. Eu estudo, participo de conversas, e nós percebemos que nesses países, além de a segurança jurídica ser totalmente diferente, a fiscalização é quase toda na zona secundária, em sede de auditoria pós-despacho ou revisão aduaneira. A fiscalização na zona primária, onde você tem uma demanda de tempo, é difícil. Você tem que concluir o desembarque rapidamente, tem a pressão de despesas de estadia, *demurrage*. Ela não é apropriada e não acontece de forma efetiva. Nós, no Brasil, ainda insistimos em fiscalizar nessa área. Vejam o subfaturamento. Por que o fiscal vai fiscalizar o subfaturamento no porto? Ele vai ter toda a visão e as condições de fazer um auto de infração muito mais fundamentado, ou até não lavrar o auto de infração, porque pode constatar que não era subfaturamento aquilo que ele suspeitava que fosse, se ele verificar, por exemplo, por quanto a mercadoria foi vendida dentro do território nacional. Se ele está fiscalizando na zona primária, ele não tem esse elemento essencial. Então, isso é realmente um problema.

Sobre o contencioso administrativo moroso, o doutor Solon explicou que a classificação fiscal, normalmente quando tem a multa de 1%, não é um valor alto. Em suas palavras, esses processos estão demorando mais de dez anos na esfera administrativa. Por quê? Porque o Ministério da Fazenda – e isso está em uma portaria – estabeleceu a prioridade para processos acima de 15 milhões de reais. Então, os processos que estão abaixo de 15 milhões de reais ficam em um verdadeiro limbo, porque o nosso *Conselho Administrativo de Recursos Fiscais* (Carf) – vocês sabem muito bem, porque isso é um dado público – tem um estoque de quase 80 anos, ou seja, se parasse de receber proces-

sos, demoraria 80 anos para julgar todos os processos que lá estão. Isso é insustentável. Nós não podemos ouvir uma informação como essa e ficarmos achando que está tudo certo. Está muito errado. Com essas portarias que priorizam os processos acima de 15 milhões de reais, as demandas aduaneiras absolutamente relevantes ficam sem ser solucionadas no tempo apropriado.

O doutor Solon destacou três pontos que seriam desafios, descrevendo que, quando se fala de importações indiretas, há muito mais desafios do que oportunidades. Em suas palavras, as importações indiretas têm todo esse problema das importações em geral e tem problemas específicos. Primeiramente, são riscos regulatórios desproporcionais. Nós temos a importação direta, encomenda e conta e ordem. Se alguém errar o regime, pena de perdimento. Isso, senhoras e senhores, não existe em lugar algum no mundo. Foram feitas alterações para tentar melhorar a segurança, mas isso é completamente inadequado. Você hoje tem que orientar o cliente, dizendo: “Traga a mercadoria, mas não venda uma única DI para um só adquirente, faça um desmembramento. Não mande do porto diretamente para o estabelecimento do adquirente. Alugue um depósito, faça um estoque, porque, se a receita, daqui a cinco anos, fiscalizar as suas operações, isso vai ser considerado um indício de fraude”. Isso, meus caros, é algo que não faz o menor sentido. Zero sentido. Estabelecer esses três regimes e punir o perdimento quando se adota um regime pelo outro. É incrível termos isso e acharmos isso mais ou menos normal. Eu cansei de ver empresas que quebraram, porque acabaram fazendo importações diretas, que, cinco anos depois, a receita entendeu que eram importações indiretas. Veja, você importa hoje e revende a mercadoria. Só que você acaba estabelecendo um vínculo com aquele adquirente e, depois de cinco anos, quem olha para trás vê que tinha um vínculo que foi estabelecido ao longo da relação comercial, mas fica parecendo que era uma predeterminação. Se tiver outros elementos, como, por exemplo, remessa do recinto alfandegado diretamente para o estabelecimento do adquirente, vai correr o risco de ser autuado, não há dúvida.

Para o doutor Solon, a carga tributária elevada e não isonômica é outro problema. Eu tenho visto com muita preocupação a questão da tributação dos créditos presumidos de ICMS. Isso é crônica de uma morte anunciada de importadores, *trade companies* que operam com conta e ordem. Hoje você tem empresas que não estão tributando, e empresas que são mais conservadoras, que estão tributando os créditos presumidos, porque mudou, afinal de contas, a lei. Essas que estão tributando não conseguem mais ter preço para prestar o serviço de conta e ordem, e estão saindo do mercado. Para essas que não estão tributando, daqui a alguns anos vem a conta, e elas vão sair do mercado também, porque a conta vai ser uma tributação retroativa. Isso é terrível! Nós temos que dar uma solução para essa tributação inadequada. Tem que ser uma tributação isonômica e clara. A reforma tributária vai acabar com os incentivos fiscais de ICMS. A partir de 2028, vai ter uma redução progressiva de um décimo ao ano, até que, finalmente em 2032, o ICMS zera, e em 2033 é tudo CBS e IBS. Isso vai acabar com os benefícios fiscais. Nós não sabemos os efeitos que isso vai gerar, na economia. No meu Estado, Santa Catarina, os benefícios fiscais é que geraram o desenvolvimento econômico de cidades portuárias. A cidade de Itajaí, por exemplo, em 2003 era a 15ª economia do Estado, era uma cidade

pobre. Hoje, ela é a maior economia do Estado, devido ao comércio exterior. Como isso vai ficar? Será que foi avaliado devidamente como é que vai ser essa transição? Enfim, vai ser um desafio e tanto.

De acordo com o doutor Solon, quando a CBS e o IBS estiverem plenamente em vigor, vamos ter o problema da concorrência com o *Operador Econômico Autorizado* (OEA). Em suas palavras, as empresas OEA, isto já está na lei complementar da reforma tributária, terão, entre outros benefícios, o benefício econômico do diferimento do IBS e da CBS. Ou seja, a empresa não vai mais pagar no registro da DI nem na liberação. Ela só vai pagar no momento em que vender a mercadoria que está em estoque. É como se fosse um minientrepoto. É bom, mas o problema é que o OEA não é para todos, não é para as *trade companies*, porque a Receita Federal não regulamentou. E quem tem mais de 10% de operações de importação indireta, uma *trading* que importa para outras empresas não pode ser certificada no OEA. Isso vai restringir muito o mercado. Eu acho que as *trade companies*, a partir de agora, em certa medida, mas, com certeza, depois que a reforma tributária entrar em vigor, vão ter que deixar de ser o que a maioria delas é hoje, empresas que repassam os benefícios fiscais – “Eu vou ter um benefício de 4% de crédito presumido, eu te dou 2% de desconto do valor da operação”. Isso vai acabar. A empresa que está estruturada só nesse aspecto não vai ter sustentação. Ela vai ter que agregar a outros serviços logísticos e aduaneiros, vai ter que, necessariamente, oferecer algo mais que só o desconto e, talvez, até financiamento dos adquirentes. Eu conheço muitas *tradings* que já estão fazendo linhas de financiamento. A *trading* importa e parcela em seis meses. É claro que tem que ter caixa, tem que ter uma estrutura para fazer a avaliação para quem está financiando, mas é como as *tradings* vão ter que se estruturar. Se você chegar em uma *trading* norte-americana, o que ela oferece? Ela cuida de todos os aspectos logísticos aduaneiros, de todos os procedimentos. Se vem uma exigência fiscal, é ela que vai responder. Elas atuam fortemente no financiamento das operações. Eu acho que vai ser mais isso. As *trade companies* vão ficar na importação indireta, muito mais prestando serviços para médias e pequenas empresas que não têm o OEA. Vai ser esse o campo de atuação.

Concluída a sua explanação, o doutor Solon divulgou os livros que ele lançou, sendo o último *Direito tributário*, que já está atualizado com a reforma tributária. Em suas palavras, nesse *Direito tributário*, eu vinguei os aduaneiristas. Nós lemos os estudos de direito tributário, e a gente encontra lá todo mundo dando exemplo de IPTU, imposto de renda. Não. Todos os exemplos práticos desse curso de direito tributário são da área aduaneira. Eu falo da revisão do imposto de importação. Essa é a diferença dele. Já está atualizado o curso de direito aduaneiro. A segunda edição é a mais recente. Ano que vem, eu vou fazer uma terceira. Agradecendo, novamente, a organização do evento pelo convite, o doutor Solon cumprimentou seus colegas de painel e a plateia.

A doutora Helenm Giovanelli parabenizou o doutor Solon Sehn pela palestra, em suas palavras, brilhantes, destacando ser uma honra ouvir o mestre de direito aduaneiro, e passou a palavra ao doutor Aylton Bonomo, que irá falar sobre liberação de mercadorias importadas e análise dos requisitos legais para concessão da tutela de urgência.

O doutor Aylton agradeceu, novamente, a OAB, na pessoa da doutora Luciana, pelo convite, dizendo-se honrado em participar de uma mesa com colegas e palestrantes notáveis. Ele iniciou a sua explanação falando de processo civil com direito aduaneiro. Em suas palavras, pressupondo que já foram esgotadas as vias administrativas, não foi possível a resolução administrativa, nós sabemos que isso vai acabar em última instância no Poder Judiciário, e nós vamos falar aqui das questões de retenções de mercadorias apreendidas. Eu estou há dez anos em uma vara civil, em Vitória, que tem especialidade nessa área do direito aduaneiro, marítimo e portuário. Foi a prática, percebendo, pela experiência, algumas lacunas, eu juntei com a minha teoria de processo civil para elaborar um artigo, que hoje consta em um capítulo de livro. Nós não temos critérios objetivos para que o juiz possa analisar quais são os requisitos para ele conceder uma liminar para liberar a mercadoria apreendida. Nós vamos ver aqui que os requisitos legais são bem abertos e não há uma densificação, no caso concreto, se estão ou não preenchidos esses requisitos. Então, essa foi minha principal motivação, porque o magistrado é uma classe que, na dúvida, pode ter certeza, a tendência é ele manter as coisas no estado atual. Ele não vai conceder a liminar, muitas vezes por insegurança, por desconhecimento da matéria. Quando a gente fala em direito aduaneiro, você imagina, eu tenho aduaneiro, eu tenho tributário, PIS/Cofins, eu tenho que ver o Imposto de Renda, eu tenho matéria de servidor público, eu tenho matéria previdenciária, eu tenho matéria de uma licitação, eu tenho matéria de concurso público. É muito raro um magistrado poder se especializar no direito aduaneiro. Para piorar, são questões que demandam muita urgência. Por exemplo, um caso, em que 200 caminhões da Volvo chegaram e foram apreendidos. São questões urgentes, porque um dia que fica no porto, a gente sabe dos custos que vão para o importador. São questões muito sensíveis também que, às vezes, o magistrado não tem parâmetros objetivos para que ele possa, no caso concreto, analisar se ele deferirá ou não aquela tutela provisória. Então, foi esse o objetivo pelo qual eu escrevi esse artigo. Nós temos três varas cíveis em Vitória. Para os advogados que são de outros Estados, nós estamos aqui de portas abertas. O processo é todo virtual, vocês sabem que na Justiça Federal atendemos presencialmente ou pelo Zoom. O advogados de São Paulo, Santa Catarina não precisam se deslocar até o Espírito Santo para despachar com o juiz.

Nas palavras do doutor Aylton, o Supremo Tribunal Federal, há dois anos, declarou inconstitucional um artigo da lei de mandado de segurança que veda a concessão de liminar para liberar mercadorias importadas. O Supremo declarou inconstitucional. É aquele argumento básico de que isso fere o princípio da inafastabilidade da tutela jurisdicional. O juiz tem sempre, no caso concreto, o poder geral de cautela. O Supremo declarou inconstitucional. Então, hoje, no nosso ordenamento jurídico, não haveria nenhuma lei que vedasse essa eliminar para liberar mercadorias apreendidas? Tem essa lei antiga, de 1956, que veda, e o Supremo não apreciou esse texto, esse diploma legal. Eu sustento duas coisas: primeiro, que ela é inconstitucional. Se, porventura, a *Advocacia-Geral da União* (AGU) alegar isso em suas informações ou sua contestação, o juiz deveria incidentalmente declarar inconstitucional, pelas mesmas razões que o Supremo declarou inconstitucional a lei do mandado de segurança, o artigo que faz essa vedação. Segundo, ainda que possa se considerar inconstitucional, ela seria inconstitucional só para outros tipos de ações, porque, para o mandado de segurança, o Supremo expres-

samente decidiu que é inconstitucional. Então, na pior das hipóteses, no mandado de segurança não poderia aplicá-la, senão seria uma burla ao julgamento do Supremo. Na matéria aduaneira, praticamente em todas as ações que eu vejo, na prática, eu já fiz um levantamento, mais de 90% são mandados de segurança, só quando for mesmo necessário fazer uma perícia.

Falando sobre dispensa da análise de urgência, o doutor Aylton destacou que, sabemos que, tradicionalmente, para o juiz conceder uma liminar, na tutela provisória de urgência, tem que ter o *fumus* e o *periculum*, tem que ter a plausibilidade e a urgência. Só que, hoje, com o CPC/2015, nós temos a tutela provisória de evidência, que o advogado pouco utiliza. A tutela provisória de evidência dispensa a análise da urgência. Isso é muito importante em matéria tributária e em matéria aduaneira. Por quê? Porque é muito subjetiva, na prática, essa análise sobre se é urgente ou não. Tem colega meu que entende que não tem urgência – isso se resolve em perdas e danos, depois a União te ressarce no final. Na minha linha, não. Um dia a mais é um custo. É uma despesa a menos que vai gerar uma receita maior para aquela empresa, isso pode gerar mais empregos, pode gerar até maior arrecadação de tributo. É a minha visão. Mas nós não temos hoje um entendimento nesse assunto. Isso é casuístico. Então, quando você pega uma tutela de evidência, porque aquela situação está baseada no precedente vinculante, por exemplo, do STJ, do STF, o juiz não vai analisar a urgência. Então, você já sai dessa discussão ou utiliza o mandado de segurança, porque muitas pessoas esquecem que a sentença do mandado de segurança tem eficácia imediata. Ela é uma exceção à regra geral do CPC, em que a sentença tem efeito suspensivo, em que a apelação é dotada de efeito suspensivo. A sentença do mandado de segurança é uma exceção. A própria Lei do Mandado de Segurança (MS) fala isso. Muitas vezes, chega uma questão, eu postergo a liminar, mando em dez dias ouvir a autoridade, em dez dias ela se manifesta, eu já sentencio em dez dias. O processo chega hoje e daqui a 10 dias tem sentença. Eu não analiso questão de liminar, eu não analiso questão de urgência. Se eu julgo o procedente, concedo a segurança – “Oficie-se o delegado da alfândega para, em cinco dias, cumprir a ordem” – porque a sentença mandamental tem eficácia imediata. Você sai dessa discussão do *periculum*, da urgência. Isso inclusive, para a questão de mercadorias apreendidas. A sentença de MS tem essa mesma autoridade.

Nas palavras do doutor Aylton, embora o Supremo tenha falado que é inconstitucional a proibição de liberar mercadorias apreendidas por meio de tutela provisória, não quer dizer que o juiz não deva observar os requisitos legais. O CPC tem os requisitos para o juiz conceder uma tutela provisória. Quando a gente fala de tutela provisória de urgência, a gente só fala de *fumus* e *periculum*, plausibilidade e urgência, mas um terceiro requisito tem que sempre estar presente, que é o risco de irreversibilidade da medida. Quando se trata de mercadoria importada retida, isso tem uma relevância muito grande, porque, a depender da natureza da carga, se o juiz libera liminarmente, e depois cai a liminar, isso pode, em tese, se tornar algo irreversível. Imaginem uma carga, por exemplo, que seja risco à saúde pública, o juiz libera, depois cai a liminar e fica definido que a carga realmente tinha um risco e já entrou no território nacional. Nesse artigo, no livro, eu trato isso. Como analisar se é irreversível ou não? Como a gente pode atenuar isso, no

caso concreto? Olha a tutela de evidência e o mandado de segurança aí, de novo. Tanto na tutela de evidência quanto no mandado de segurança não se analisa esse requisito. Esse requisito da irreversibilidade, o CPC exige tão somente para as tutelas provisórias de urgências de natureza antecipada. O mandado de segurança que eu digo aqui é a sentença concessiva, não a tutela provisória. A sentença concessiva no mandado de segurança ou a tutela provisória de evidência não exigem a análise da irreversibilidade. Como eu vou analisar se vai ser reversível ou não, se o juiz liberar uma mercadoria de forma provisória? Eu tento distinguir se há interesse público primário naquela retenção da mercadoria ou se há interesse público secundário. O interesse público primário, às vezes, é uma mercadoria que tem indícios de contrabando, é proibida de entrar no mercado, ou uma mercadoria que é objeto de crime em si, dependendo do objeto da mercadoria, ou que vai trazer risco à saúde pública. Às vezes, a gente recebe alguns SMS avisando que o contêiner vem, e o Ministério da Agricultura apreende. O doutor Solon falou muito bem que a atividade da alfândega não é só tributária. A matéria aduaneira que a gente recebe tem questões tributárias e tem questões não tributárias. A gente tem muito da atividade do Ministério da Agricultura que retém o contêiner, que não libera, porque identificou uma peste ali dentro. Eu mando fazer uma perícia. Às vezes, os advogados pedem para fazer um processo para tentar eliminar aquela peste. Porém, a última palavra sempre vai ser da autoridade sanitária. Não tem como eu, ou o juiz, dizer se aquela peste foi ou não eliminada. A primeira situação vê isso: É uma questão de interesse público primário? São questões que envolvem a saúde pública? Indícios de contrabando? O juiz tem que ter mais cautela para liberar uma mercadoria provisoriamente agora.

Nas palavras do doutor Aylton, muitas vezes, estamos tratando apenas de interesse público secundário. São só questões de arrecadação, principalmente diferenças tributárias. Nós temos muitos processos aqui que alegam que houve equívoco na classificação. Nessas situações, o que está em discussão não é a natureza em si da mercadoria, mas só a questão do pagamento do tributo. Infelizmente, o Supremo decidiu de forma contrária, mas eu entendi que isso era meio coercitivo, indireto, a cobrança de tributo, reter a mercadoria para forçar a pagar a diferença do tributo. O Supremo falou que é constitucional, e nós nos curvamos a isso, porque é vinculante. Então, a primeira coisa é fazer essa distinção. Tratando-se apenas de diferença tributária, não vejo muito problema em liberar uma mercadoria liminarmente, até quando envolve saúde pública. Nós tivemos um caso aqui, recentemente, dessa questão, alegando que veio com uma peste. Não há problema o juiz conceder uma tutela provisória. Eu concedi não para liberar a mercadoria, mas para dar oportunidade para o importador fazer o processo, para tentar eliminar aquela peste. Foi uma tutela provisória, mas não para liberar a mercadoria. E falei, no final: “Depois de fazer todo esse processo, a autoridade sanitária dirá se eliminou ou não”. Quanto maior a probabilidade de vitória do autor, menor será o risco de irreversibilidade. Então o magistrado também tem que entrar um pouquinho mais a fundo nessa plausibilidade, porque, quanto mais plausível for a tese do autor, menor vai ser a chance de irreversibilidade no final, porque menor vai ser a chance de que aquela sentença seja de improcedência.

Na concepção do doutor Aylton, a caução é um grande problema. Eu vejo que alguns juízes usam a caução como obrigatória, e não é. Não há nenhuma lei no Brasil,

hoje, falando que é obrigatório que, para o juiz conceder uma tutela provisória, ele exija uma caução. A caução é uma medida facultativa. Inclusive o Supremo decidiu isso agora, na DIN 4296. A Lei do Mandado de Segurança fala que o juiz poderá exigir caução. A OAB queria que fosse declarado inconstitucional. O Supremo falou que é constitucional, porque a lei fala que “poderá”. Então, é facultativa. E o Supremo disse ainda: “No caso concreto, se ficar demonstrada a necessidade”. Então, caução não é algo automático, não é algo obrigatório. A sua necessidade tem que ser demonstrada no caso concreto. Ela é uma medida de contracautela, e não requisito a mais para concessão da tutela provisória. Olha só a tutela de evidência e o mandado de segurança aqui, de novo. Não precisa de caução. A caução é exigida somente para tutelas provisórias de urgência. Para tutela provisória de evidência e sentença concessiva e mandado de segurança também não é necessária a caução. Quando o juiz poderia, em tese, exigir uma caução, porque não temos também critérios objetivos. Eu proponho fazer, primeiramente, essa análise: se a retenção da mercadoria é por uma infração que, em tese, é punível com pena de perdimento, em regra, o juiz deverá exigir uma caução. Agora, se não há em tese uma infração que vai levar ao perdimento da mercadoria, eu não vislumbro tanta necessidade de se exigir a caução. Principalmente em questões de classificação fiscal, na prática, eu não exijo a caução. Às vezes, o próprio contribuinte, o importador quando da ajuização, já apresenta. Eu nem exigiria, mas ele sabe que muitos juízes são exigentes. Dinheiro, então, é exceção. Para eu exigir para liberar uma mercadoria que a caução seja em dinheiro, tem que ser algo bem drástico, algo que tenha uma chance muito grande de a medida ser irreversível, caso ela venha a cair. Então, quanto maior o risco de irreversibilidade da medida, mais efetiva e líquida deve ser a garantia. Caução não substitui a necessidade dos requisitos da provisória de vigência. Isso é importante. Às vezes, o advogado acha que é só prestar um seguro-garantia, quando é em ajuização, que ele já vai ter a liberação da mercadoria. A caução não é um requisito autônomo para o juiz conceder tutela provisória. Ela é um requisito a mais que, no caso concreto, o juiz pode exigir, mas tem que estar o *fumus* e o *periculum*, salvo quando é depósito em dinheiro e for retenção de mercadoria apreendida por natureza de diferença tributária, porque, conforme o art. 151 do CTN, se for depósito em dinheiro integral, ela suspende a exigibilidade do crédito tributário. Então, se suspende a exigibilidade do crédito tributário, tem que liberar a mercadoria. Assim, se a motivação da retenção é questão tributária, depósito em dinheiro, eu trato o art. 151 do CTN. Suspendo a exigibilidade e, automaticamente, eu mando liberar a mercadoria. Nem concedo eliminar. Se a União confirma o valor integral, está liberada a mercadoria. Fazer esse depósito integral não é dever, é um direito subjetivo do contribuinte.

Esse é meu livro, *Mandado de segurança tributária*. Foi lançado este ano, 2024, pela editora Noeses, e tem um capítulo em que destrincho cada requisito para o juiz conceder uma tutela provisória em mandado de segurança tributária. Dentro desses subtópicos, eu trato da questão de mercadoria apreendida. Tem esse artigo, em que eu falo especificamente sobre isso, que foi publicado no ano passado, que também é o tema da aula aqui, que eu resumi em 15 minutos. Se eu errei no conteúdo, pelo menos não vou errar no tempo, faltam 18 segundos. Estou olhando aqui, parece que eu estou jogando basquete aqui. Olha, tem 30 segundos para arremessar, para acabar o jogo, 12, 11... Eu

só queria agradecer o tempo de todos. Espero que tenha sido proveitoso para a atividade dos senhores.

A doutora Helenm Giovanelli, moderadora do painel, elogiou o doutor Aylton pela palestra magnífica. Para a moderadora do painel, a questão das mercadorias é realmente um tema polêmico, porque, por um lado, tem o importador que quer liberar mercadorias por conta dos custos, e, por outro lado tem o Judiciário. Como o senhor bem disse, é uma faculdade, a questão da caução, mas, na prática, a gente sabe que não é bem assim. Infelizmente, a maioria pede caução para liberar as mercadorias.

Para o presidente do painel, doutor Lucca Sodré, os palestrantes conseguiram demonstrar com bastante assertividade que o direito aduaneiro é, em suas palavras, muitas vezes, um direito um pouco terrorista. Toda cautela nunca é demais. A tolerância da Receita Federal, na figura das alfândegas, tem um nível baixíssimo de aceitação em relação a erros que, muitas vezes, são mínimos. Erros humanos, escusáveis, que o doutor Solon e o doutor Ailton mencionaram aqui a questão da classificação fiscal. Eu adoro fazer classificação fiscal, porque eu sinto que estou fazendo uma viagem para o inferno sem passar calor e depois eu vou para o céu, quando a gente recebe uma solução de consulta positiva, confirmando o nosso entendimento.

Feitas essas considerações finais, o doutor Lucca Sodré encerrou o painel, agradecendo a presença dos palestrantes e desejando à plateia um congresso proveitoso.

Palco 1 — Painel Marítimo

Tema: Alterações do CPC — Impactos nos Contratos de Transporte Marítimo

Presidente: Beatriz Frambach Martinelli — Advogada

Palestrante 1: Bruno Tussi — Advogado

Palestrante 2: Flora Gaspar — Advogada

Palestrante 3: Frederico Messias — Juiz de Direito do TJSP

Palestrante 4: Marty Olavo Kanando — Procurador da República de Angola

A presidente do painel, doutora Beatriz Frambach Martinelli, abriu as atividades, informando que o assunto a ser abordado — “Alterações do CPC — Impactos nos Contratos de Transporte Marítimo” — está muito dentro do âmbito das discussões de jurisdição, mas tem reflexos também no direito material. Em suas palavras, direito marítimo, os contratos que decorrem dessas relações estão muito vinculados ao direito internacional, às relações transnacionais entre empresas. Então, sem sombra de dúvidas, é um tema que tem extrema relevância. Tivemos alterações relevantes sobre o assunto, recentemente, no nosso Código de Processo Civil. Hoje, aqui, a gente ainda tem a oportunidade de trazer um viés de direito comparado entre Brasil e Angola. A gente está com uma comitiva aqui de autoridades judiciárias angolanas. Então, a gente está aqui com um tema muito relevante do aspecto processual e material e ao mesmo tempo podendo fazer esse paralelo entre Brasil e Angola. Sem sombra de dúvidas, é uma honra ter duas autoridades judiciárias angolanas compondo nosso painel também.

Feita essa introdução, a doutora Beatriz apresentou os componentes do painel. Doutor Bruno Tussi, sócio do escritório Tussi e Platchek, mestre em Direito Marítimo pela IMO, reconhecido como mestre em Ciências Jurídicas pela Univale e presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB Seccional Santa Catarina. Doutora Flora Gaspar, membro da comissão da OAB Seccional do Espírito Santo, especialista em Direito Comercial com ênfase em transporte e marítimo pela Erasmus University de Roterdã e mestrandia da Universidade Federal do Espírito Santo, membro do projeto Mulheres na Ciência pela Fapes e pesquisadora do grupo Labirinto das Codificações (LabCodex). Doutor Frederico Messias, juiz de direito, coordenador do Núcleo Especializado em Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo e especialista em Direito Público.

A doutora Beatriz ressaltou o viés de direito comparado entre Brasil e Angola, adquirido pelo painel, com a presença da doutora Cristiana Conde Araújo, juíza de direito titular da Sala das Questões Marítimas da Comarca de Luanda, mestre em Ciências

Jurídicas pela Universidade Autônoma de Lisboa e docente do curso de Direito da Universidade Metodista de Angola; e do doutor Marty Olavo Kanando, procurador da República, exercendo funções como magistrado do Ministério Público na Sala das Questões Marítimas do Tribunal da Comarca de Luanda e como assessor do Ministério Público da Câmara Civil do Tribunal Supremo da República de Angola.

Na sequência, foi cedida a palavra ao doutor Bruno Tussi, responsável por fazer um panorama histórico da evolução do direito processual marítimo no Brasil. Ele iniciou sua fala cumprimentando os membros desse painel, todas as autoridades presentes e a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro do Espírito Santo, e agradeceu o convite para participar do evento.

O doutor Bruno abriu a sua apresentação com a pergunta: O Brasil já teve ou tem algum procedimento específico em direito marítimo processual? Em suas palavras, o Brasil deveria ter todo o direito marítimo codificado próprio. O direito marítimo não é igual ao direito civil, muito menos ao direito comercial. Embora ele beba dessas fontes, ele é uma regra internacional, ele é uma regra ousada, ele é uma regra que inova, que traz bastante coisas que a gente não vê em outros lugares. Vou falar um pouquinho dessas coisas aqui de forma muito breve, muito rápida, para mostrar a vocês que a gente merecia não só alguns poucos artigos no CPC. A gente mereceria, sim, toda uma codificação, inclusive uma codificação processual, usando de uma maneira mais precisa os institutos que a gente tem.

Fazendo uma retrospectiva história, o doutor Bruno Tussi afirmou que o nosso CPC anterior, de 1973, deixou viva grande parte das matérias marítimas do CPC de 1939. Em suas palavras, até 2015, quando você analisava o CPC de 1973, eram poucos professores que davam essa disciplina e que traziam essa ideia: “Espera aí. Nós temos o CPC de 1939 ainda em vigor para algumas matérias”. E dentro dessas matérias eram sete matérias marítimas. E aí, quais eram essas matérias na época? Era o protesto formado a bordo, a autorização de empréstimo de dinheiro a risco, a vistoria de fazendas avariadas, a apreensão de embarcações, a avaria a cargo da seguradora, as avarias e a arribada forçada. O protesto marítimo formado a bordo ainda existe hoje. Ele é um procedimento que está no CPC de 2015, foi mantido no CPC de 2015, que nada mais é do que quando o comandante chega ao primeiro porto e ele precisa fazer alguma ratificação de um protesto marítimo, ele vai levar esse protesto marítimo a ser ratificado em uma corte, no foro do primeiro porto que ele alcance dentro de 24 horas. E tem o procedimento para isso, ele tem que apresentar a ata, tem que apresentar de duas a quatro testemunhas, levar um tradutor, que normalmente são comandantes estrangeiros. Essa ata nada mais é do que uma medida preventiva constitutiva de prova. Então, o que esse protesto faz? Ele vai contar a história do que aconteceu e essa história, não que ela tenha um trânsito julgado, não que ela seja a verdade absoluta, mas ela é a verdade ratificada pelo Poder Judiciário. Então tem um procedimento para isso e a gente vai acreditar que aquilo foi o que aconteceu a bordo e aquilo vai servir de prova para todos os fins jurídicos que a gente precise. Esse procedimento ainda continua e tem procedimento próprio no CPC de 2015.

Seguindo, o doutor Bruno Tussi citou o que não existe mais na legislação, começando por empréstimo de dinheiro a risco. Em suas palavras, antigamente, quando o comandante não conseguia pagar as suas contas da viagem ou precisava de dinheiro e não tinha contato com o armador ou contato com o proprietário do navio, ele podia pegar dinheiro emprestado no porto onde ele se encontrava e dar em garantia tanto o navio quanto a carga e podia até vender a carga. E hoje isso já não se sustenta mais, porque um dos requisitos que era necessário para ele poder fazer isso era uma autorização judicial, e dentro da autorização judicial ele precisava comprovar que ele não tinha contato mais com o representante do navio. Hoje a gente sabe que o contato com o representante do navio é por telefone, é pela tecnologia ou muitas vezes é pela agência marítima que está no porto. Então esse procedimento foi excluído, o CPC de 2015 muito bem fez em excluir todos os procedimentos do CPC de 1939, trazendo novos, e esse ele não trouxe. Vistoria de fazendas avariadas também é outro procedimento que caiu em desuso, principalmente pela adoção do Código Civil de 2002. E aí é bem interessante, porque ele não era um procedimento judicial, não era um procedimento que eu utilizaria um juiz, uma corte. Era simplesmente para se realizar uma ressalva, um protesto de quando a carga chegasse ao destino. Se eu tivesse algum problema, eu tinha que protestar, eu tinha que reclamar esses problemas. Se eu não fizesse isso no prazo que estava escrito no CPC, se presumiria que a carga chegou em boa ordem. O Código Civil de 2002, ele mudou isso e trouxe o “instituto da decadência”. Então, não reclamar agora não é nem uma presunção de que a carga chegou boa, não reclamar agora é decadência do direito, nós não conversamos mais sobre esse direito, a carga chegou em boa condição. Então, isso foi transferido para o Código Civil. E eu acho que foi muito bem-feito na época de 2002, porque ele não se mostrava um procedimento processual, era simplesmente uma reclamação e tinha só o prazo ali definido.

Outro item mencionado pelo doutor Bruno Tussi é apreensão de embarcações. Em suas palavras, esse realmente era da época em que a gente ainda tinha um pouquinho dos resquícios de confisco. Quando a embarcação não tinha mais a possibilidade de ter bandeira brasileira e ela continuava navegando, a embarcação podia ser apreendida e seria vendida, porque ela não teria essa autorização. Isso não existe mais. A legislação atual traz penalidades quando isso acontece. Então, foi muito bem-feito pelo CPC de 2015 excluir esse ponto. Avaria à carga da seguradora também é outro ponto que caiu em total desuso, quando as seguradoras globais começaram, elas mesmas, a fazer essas vistorias extrajudiciais, e não precisam mais fazer uma vistoria judicial. Os dois pontos agora que sobraram – a vistoria de avarias normais ou avarias e a avaria grossa – são extremamente importantes, inclusive quando a gente analisa a questão de transporte, porque vai ter essas causas e pode acontecer de termos essas problemáticas. Quando a gente fala em vistoria de avarias, o STJ e o STF já sumularam isso, dizendo que não é necessário vistoria em falta de mercadoria. É muito certo, a mercadoria não chegou, o que eu vou vistoriar? Nada, então eu não preciso ter uma vistoria. Mas o STJ também já tinha dito, desde a década de 1960, que eu não preciso fazer vistoria em caso de avaria. A vistoria não precisa ser judicial, mas ela precisa existir.

Nas palavras do doutor Bruno Tussi, todo o procedimento de fazer a vistoria caiu em desuso, porque a vistoria pode ser extrajudicial, entre as partes, porque é muito mais

célere, muito mais rápido. Na própria reclamação, no próprio protesto de que a carga chegou com algum defeito, quem está protestando já pode marcar a data e dizer que em X tempo a vistoria vai ser feita, você está convocado. E as partes mesmo fazem as suas análises, contratam os seus vistoriadores, fazem os seus laudos e já tem toda essa produção de prova. Foi mantido, e muita gente esquece que isso existe, todo o procedimento de regulação de avaria grossa. Bom, avaria grossa, todo o dano e despesa extraordinária, é feita pelo bem do navio e da carga, bem da inspeção marítima. Então, um ato voluntário frente a um perigo para benefício comum dessa inspeção marítima, isso é avaria grossa. O navio vai afundar, em vez de nós deixarmos o navio afundar, jogamos uma carga no mar para equilibrar o navio. O custo dessa carga jogada ao mar tem que ser repartido. O alijamento é o principal exemplo de avaria grossa desde os tempos mais remotos. Alijamos uma carga, jogamos uma carga ao mar, e a gente precisa que esse valor seja repartido entre todos da inspeção marítima. E para isso é preciso um procedimento, de forma muito resumida, cada um vai pagar a proporção da sua carga. Então, a gente avalia qual é o valor total em risco. Vamos dar um exemplo aqui, 1 milhão em risco. Qual é o valor de dano que a gente fez para salvar esse 1 milhão? 100 mil. Então, a gente tem 10%. Todo mundo contribui com 10% do valor de sua carga para poder retirar a carga do porto. Há todo o procedimento correto para isso, é possível manter a carga no porto. Vimos isso acontecer no Maersk Londrina em 2015, e provavelmente veremos acontecer agora também no CMA, CGM e Belém, com esses 90 contêineres que aparentemente se perderam.

Encerrando a sua apresentação, o doutor Bruno Tussi frisou que o Brasil sempre teve procedimentos próprios em direito marítimo, no passado. Em suas palavras, hoje ainda temos dois específicos, que é a ratificação de protestos a bordo e a avaliação grossa, mas temos também depois todo o arcabouço do processo civil para buscar esses outros elementos. Mas o que nos assusta mais, que é a nossa sequência, é realmente a alteração da cláusula de eleição de foro, que é o que a gente vai seguir com o nosso debate aqui.

Dando sequência ao painel, a presidente doutora Beatriz passou a palavra à doutora Flora, que fará um panorama acerca da alteração legislativa recente no que diz respeito à cláusula de eleição de foro.

A doutora Flora cumprimentou o público e os colegas de painel, destacando a sua satisfação em estar ao lado de profissionais que ela admira. Ela informou que o objeto de sua palestra é focado na recente alteração trazida pela Lei nº 14.879, de 2024, que entrou em vigor no dia 4 de junho de 2024, e que alterou o art. 63 do CPC, que trata da cláusula de eleição de foro.

Antes de iniciar a sua apresentação, a doutora Flora Gaspar fez algumas considerações sobre o instituto da cláusula de eleição de foro. Em suas palavras, quando a gente trata de contratos internacionais no geral e os contratos marítimos também, a gente vê que alguns temas, como jurisdição, execução e reconhecimento de sentença estrangeira, ainda são temas muito sensíveis nesse universo de codificação do direito internacional privado. Esse obstáculo para a universalização se encontra principalmente por parte dos próprios Estados que ainda são muito apegados a esse conceito de soberania tradicional.

E isso com certeza causa enormes entraves para as relações comerciais internacionais. Ao longo dessas últimas décadas a gente viu a necessidade de uma revisão e de uma transformação desse conceito tradicional de soberania, atrelado à figura do Estado e às legislações nacionais. Então, a gente vê que houve uma abertura maior para a autonomia privada das partes para poder reger essas relações, principalmente na resolução de conflitos. E a gente vê que o legislador brasileiro vinha acompanhando essa tendência mundial, essa mudança de paradigma, principalmente com o advento do Código de Processo Civil de 2015, que abriu o nosso ordenamento jurídico para os negócios processuais. Houve essa mitigação da soberania brasileira em prol da autonomia da vontade das partes, principalmente com a cláusula de eleição de foro e com outras convenções processuais. Havia uma evolução em prol, principalmente, da autonomia da vontade das partes, mas veio essa nova lei e foi realmente um retrocesso a tudo aquilo que a gente vinha construindo ao longo dos últimos anos. Isso porque a Lei nº 14.879 alterou o § 1º do art. 63, passando a exigir que, para que a cláusula de eleição de foro tenha validade, é necessário que haja pertinência do foro escolhido com o domicílio ou a residência de uma das partes ou com o local da obrigação. Além disso, incluiu o § 5º que considerou que constitui prática abusiva a escolha de um foro aleatório.

Nas palavras da doutora Flora, é aí que a gente chega ao cerne da questão. Por quê? O problema é que os contratos comerciais internacionais, os contratos marítimos, são caracterizados por uma pluralidade de atores e de ordenamentos jurídicos. Sempre quando a gente vai solucionar um conflito, quando a gente tem uma disputa comercial, a gente levanta a questão de onde e por quem essa disputa vai ser resolvida. Para evitar conflitos de jurisdições, ou até mesmo a possibilidade de litígios paralelos, é muito comum que as partes elejam um foro competente, às vezes neutro, imparcial, para julgar aquela demanda. E isso se justifica principalmente porque a gente sabe que existem alguns foros que têm uma especialização, que os julgadores possuem maior *expertise* sobre aquele tema específico. Por exemplo, é muito comum que, nos contratos marítimos, seja eleito o foro de Londres para julgar as questões. E aí, o que acontece? O princípio básico da cláusula da eleição de foro é o princípio da submissão. A partir do momento em que a parte voluntariamente escolhe se submeter àquele foro, ela está vinculada àquele foro, ela não pode mais simplesmente rejeitá-lo. Só que a partir do momento que o legislador faz essa alteração, e ele prevê que é prática abusiva a escolha de um foro sem qualquer tipo de conexão ou com as partes ou com a obrigação, ele está indo totalmente contrário à premissa máxima da cláusula de eleição de foro, que é você se submeter a uma jurisdição que você voluntariamente escolheu. Então, você imagina que, tendo um contrato internacional entre uma empresa brasileira, e essa empresa brasileira decide que realmente aquele foro que ela escolheu não é mais interessante para ela, ela pode simplesmente entrar com uma ação no Brasil, usando a regra de competência prevista na lei de introdução do Código Civil, ou seja, local de celebração do contrato ou local de cumprimento da obrigação. A partir dessas alterações, o legislador possibilitou que o juiz faça uma interpretação e considere abusiva a cláusula e declare a competência do foro brasileiro.

A doutora Flora frisa que, dessa forma, o instituto, que tinha o principal objetivo de trazer segurança jurídica para as partes, na verdade, com essa alteração, trouxe ainda

mais insegurança para esse tipo de contrato. Em suas palavras, em que pese o art. 63 estar inserido no livro que trata da competência interna, a partir do momento em que o legislador faz essa previsão, quem garante que o Judiciário não vai fazer uma interpretação extensiva e, também, utilizar essa previsão para os contratos internacionais. E aí, doutor Frederico, já levantando a bola para vossa excelência, eu trouxe um julgado recentíssimo do Tribunal de Justiça de São Paulo – foi julgado agora em julho deste ano –, em que aconteceu exatamente o nosso maior receio. Era um contrato marítimo de uma empresa brasileira com uma empresa de navegação, a empresa brasileira entrou com a ação no Brasil, o juiz de primeira instância da Comarca de Santos extinguiu o feito em favor da cláusula de eleição de foro. Houve apelação e o Tribunal de Justiça de São Paulo declarou nula a cláusula de eleição de foro e a competência da Justiça brasileira.

Encerrando a sua palestra, a doutora Flora afirmou que ainda haverá muitos desdobramentos dessa alteração. Em suas palavras, a gente só vai conseguir ver os impactos dessa alteração no futuro. É um assunto que com certeza não se esgota tão cedo, a gente ainda vai debater muito sobre esse assunto. Agradeço a oportunidade, mais uma vez, e devolvo a palavra à nossa presidente, doutora Beatriz.

A presidente do painel cedeu a palavra ao doutor Frederico Messias para ele abordar, na perspectiva do Judiciário, os impactos da modificação legislativa nos contratos empresariais.

O juiz Frederico Messias saudou os colegas de painel, em especial a honrosa presença de dois integrantes do Judiciário de Angola. Em suas palavras, é um prestígio enorme para nós, brasileiros, ter a presença de vocês dois, contribuindo com essa experiência internacional. Queria saudar essa plateia qualificada, na pessoa do meu irmão Marcelo Davi, vice-presidente do Tribunal Marítimo. Eu vou chegar à provocação que a doutora Flora fez, mas eu acho que a gente já pode, obviamente, pular essa questão da eleição de foro – o que é eleição de foro, como é eleição de foro. Ela tem previsão legal, tem súmula do STF, Súmula nº 335, o enunciado é claro a respeito da validade da eleição de foro.

O doutor Frederico Messias afirmou que a Lei nº 14.879 é péssima. Em suas palavras, na verdade, ela foi um míssil teleguiado, porque tinha um objetivo específico que era o Tribunal de Justiça do Distrito Federal, que cobrava ou cobra custas muito baixas, e recebia então ações do Brasil inteiro, porque as custas lá no Distrito Federal eram muito baixas. Essa foi uma lei direcionada para essa questão específica do Distrito Federal, e que acabou trazendo uma série de danos colaterais, ou potencialmente danos colaterais, para uma série de relações que ela não tinha a mínima intenção de resolver. A Lei nº 14.879 vai na contramão, como foi bem colocado aqui, de toda a ideia de customização do procedimento pelas partes. O CPC trouxe essa ideia de customização. O art. 190, a cláusula geral do negócio jurídico processual, é nessa linha, e a lei vai na contramão. A lei bate de frente com essa ideia do legislador, de “privatizar” o processo civil, dando às partes a possibilidade para que elas pudessem customizar o procedimento. Para mim, isso aqui só se aplica às hipóteses de eleição de foro. Então, se, eventualmente, o doutor Bruno, que é um advogado competente, distribui uma ação de uma relação jurídica que não tem a cláusula de eleição de foro, em um foro “aleatório”, o juiz só poderia conhe-

cer de ofício se fosse relação de consumo, e se a outra parte não alegar, estaria então prorrogada a competência. Essa hipótese do (art.) 63 é específica para eleição de foro. Não dá para, simplesmente, o juiz passar a usar essa hipótese específica em casos em que não há eleição de foro. Parece-me que essa é uma conclusão que a gente precisa extrair desse dispositivo, porque, senão, o que vai acontecer é juiz pelo Brasil inteiro declinando da competência, em casos em que não há efetivamente eleição de foro.

De acordo com o doutor Frederico Messias, outro problema é a aplicação da alteração implementada pela lei aos contratos antigos. Em suas palavras, parece que a lei também não se aplica a esses contratos antigos – “Ah, Fred, mas os contratos produzem efeitos futuros”. Sim, é verdade, mas o ato jurídico perfeito, que é a contratação, que foram as condições negociadas pelas partes naquele momento da contratação, inclusive a precificação do contrato, em que a eleição do foro especializado, por exemplo, pode influir no preço do contrato, essas condições precisam ser preservadas. Então, a contratação é o ato jurídico perfeito. E isso está protegido pela Constituição – o arts. 5º, 36. Está protegido pela Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, no art. 6º, que não é uma lei, para mim, puramente processual, porque ela trata de um negócio jurídico. Então, não venham me dizer que tem o (art.) 14 do CPC, que diz que a lei material se aplica de imediato.

Nas palavras do doutor Frederico Messias, a lei não é puramente processual e, portanto, não se aplica o art. 14 do CPC. Agora, quando a gente chega ao (art.) 63 e no § 1º e no § 5º – não dá para interpretar o § 1º dissociado do § 5º. E, no § 5º, a declinação de ofício fala no caráter abusivo da eleição do foro. Por outro lado, se eu imaginar que em uma relação jurídica empresarial não há abusividade, não haveria de incidir a regra do foro aleatório nessa relação empresarial, porque ela não tem abusividade. Eu sei que há quem sustente que é possível que haja alguma abusividade na relação jurídica de um contrato empresarial, mas eu entendo que relação entre empresas, contratos empresariais de lucro, e o STJ vem sistematicamente falando sobre isso, não dá para se considerar, a princípio, abusiva. E essa não é uma ideia minha ou do STJ. Essa é uma ideia que está na lei, está no Código Civil. A Lei de Liberdade Econômica introduziu no Código Civil os arts. 421 e 421-A. E está muito claro que a gente presume a paridade das partes na relação contratual, a intervenção mínima do Estado e a assunção dos riscos do negócio. Então, é preciso que a gente respeite essas condições da relação empresarial e passe a tratar a relação empresarial como ela efetivamente é: uma relação de gente grande. Eu sei que tem uns que não gostam também quando eu uso o termo “Estado babá”, que é aquele em que, quando a lei não me protege, ou quando o contrato de alguma forma, a execução dele [FALHA DE GRAVAÇÃO]

Palco 2 — Painel Portuário

Tema: Desafios dos Complexos Portuários Privados

Presidente: Almirante Murilo Barbosa — Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

Palestrante 1: Caio Cunha — Gerente de Relações Portuárias e Reserva Caruara — Porto do Açu

Palestrante 2: Gabriela Júdice — Advogada (Imetame)

Palestrante 3: Fernanda Miguez — Gerente Jurídica do Porto Central

Palestrante 4: Renildo Barros da Silva Junior — Superintendente de Outorgas da Antaq

[FALHA DE GRAVAÇÃO]

Nas palavras do presidente do painel, almirante Murilo, a insegurança jurídica que permeia o nosso mundo, a fragilidade de um contrato de adesão, impõe uma série de restrições. A falta de garantia pelas cláusulas iniciais do contrato é outro fator de impedimento muito grande. Quando eu era da Antaq, muitos e muitos anos atrás, nós, volta e meia, tínhamos que fazer “cartas de conforto” para deixar o empreendedor estrangeiro mais confortável em relação ao investimento que ele ia fazer em cima de um contrato totalmente precário. Essa insegurança é muito grande. E os empreendimentos têm crescido de valor. Porto do Açu já passou de 20 bilhões, eu tenho certeza de que a Imetame já passou da ordem do bilhão também e, com certeza, o Porto Central também já passou da ordem do bilhão nos seus investimentos. Então, nós temos que dar segurança jurídica a ele. Outro ponto que nós sofremos muito é o problema da acessibilidade. Ao contrário dos portos públicos, que as autoridades, a União, procura atendê-los na melhor maneira possível na sua acessibilidade, quer seja do ponto de vista rodoviário, quer seja do ponto de vista ferroviário, os terminais privados têm que ficar correndo atrás de autoridades para que criem a melhor maneira possível de uma acessibilidade terrestre. É outra questão muito séria, porque você pode fazer um belíssimo terminal, um belíssimo complexo, e não ter a acessibilidade para escoamento do seu produto e para chegada também do seu produto.

Prosseguindo em sua explanação, o almirante Murilo afirma que, em relação à acessibilidade aquaviária, quando o TUP está fora da área de influência de um porto público, não faz uso da infraestrutura portuária, é muito fácil, porque ele vai lá, investe, faz a dragagem e está tudo resolvido. Mas, quando ele está dentro da infraestrutura de um porto público, ele sofre das mesmas mazelas que os arrendatários sofrem dentro desses portos. E, finalmente, talvez o problema mais sério que enfrenta para o início de operação de um terminal portuário, eu não digo nem para a obtenção da outorga, porque o contrato de adesão não exige determinados licenciamentos, mas o termo de liberação da operação exige. Então, o contrato de adesão hoje não é o encerramento de um proces-

so, é quase que o início de um processo, porque, a partir dele, você tem que fazer uma série de compromissos de ordem ambiental e de ordem patrimonial. Isso é um problema muito sério que os terminais enfrentam hoje. Nós vamos tentando corrigir alguma dessas coisas por meio do programa Navegue Simples que tem aí. Nós estamos trabalhando com muita esperança nesse programa Navegue Simples para trabalhar na nossa melhoria, eliminação de burocracia excessiva, previsibilidade, que nós precisamos.

O almirante Murilo prosseguiu, ressaltando que falou sobre pontos de natureza mais genérica, que afetam todos os terminais e informando que, em suas palavras, agora vamos ouvir, uma a uma, as mazelas, as dificuldades de cada um desses complexos portuários privados, que também foram coisas trazidas pela Lei nº 12.815, porque antigamente nós trabalhávamos basicamente com terminais especializados e hoje nós trabalhamos, muitas vezes, com complexos portuários multicargas, como é o caso dos três expositores que nós temos aqui.

Isso exposto, o almirante Murilo passou a palavra ao doutor Caio Cunha para ele abordar as dificuldades enfrentadas pelo Porto do Açu.

Antes do início da fala do doutor Caio Cunha, o almirante Murilo retomou a palavra para apresentar o quarto integrante do painel, o superintendente de outorgas da Antaq, Renildo Barros da Silva Júnior.

A palavra foi novamente cedida ao doutor Caio Cunha, que agradeceu o convite para participar do painel, afirmando estar feliz por dois motivos, sendo o primeiro porque, normalmente, nos eventos, ele representa o Porto mais novo, já que o Porto do Açu está completando, em 2024, apenas dez anos de operação, mas, desta vez, ele está ao lado das representantes de dois empreendimentos portuários privados mais recentes. Em suas palavras, eu falo aqui hoje como o irmão mais velho. Então, acho isso muito bacana. Outro motivo é porque eu estou ladeado por duas mulheres que estão no setor portuário, e eu acho que a representatividade feminina é importantíssima em um setor que a gente tem só 17% de mulheres operando hoje, segundo os dados oficiais da Antaq e do Ministério. E eu acho que, quanto mais mulheres junto conosco, mais fácil e mais rápido a gente vai conseguir avançar e alcançar resultados.

Depois dessa introdução, o doutor Caio Cunha destacou que os pontos abordados pelo almirante Murilo são importantes, em suas palavras, não para serem vistos como mazelas, mas como desafios para a gente ultrapassar. Um ponto de reflexão que eu trago, inclusive da fala anterior que eu vi no último painel sobre concessões, para mostrar a dimensão desse desafio, é que o Brasil é hoje a nona maior economia, em nível mundial, pelo Fórum Econômico Mundial. A gente está na frente de países muito grandes, como o México, o Canadá, a Rússia, etc. E apesar de a gente estar na nona posição, em termos de economia, nós estamos na 77ª posição do *ranking* de competitividade, em infraestrutura, nesse mesmo fórum. Isso quer dizer que nós somos um dos últimos países, em nível mundial, em competitividade em infraestrutura. E 95% do nosso comércio exterior se dão por meio marítimo; destes, 66,4%, dados do último relatório da Antaq, são por meio dos TUPs. Isso quer dizer que não há nenhum nirvana, muito pelo contrário, a gente está operando em um cenário de infraestrutura deficitário em que há muita, muita

demanda e que a gente tem gargalos importantes em todos os níveis de infraestrutura, em níveis regulatórios, em níveis de segurança jurídica. E é isso que eu acho que a gente deveria explorar aqui, um pouco, do ponto de vista de desafios. Então, começo citando um ponto que é relevante e que está muito ligado ao primeiro ponto que o senhor trouxe, Almirante: trazer investidores, capital para esse setor. A gente tem um cenário de risco total do empreendedor. Ser um TUP significa que quem está empreendendo, quem está alocando capital no investimento de infraestrutura, portanto, capital intensivo, está colocando-se 100% em risco, sem uma *safety net*, sem garantia, dentro de um parâmetro de contratação precário, um termo de adesão, em que não existe qualquer possibilidade de reequilíbrio econômico financeiro. Se você não operar, se você não conseguir resultados, você não tem o que fazer, você vai amargar ali um prejuízo que é relevante, dado o fato de a gente estar operando em um setor 100% privado.

Nas palavras do doutor Caio Cunha, o risco do empreendedor, estando completamente desbalanceado do ponto de vista de garantias, traz a necessidade de uma regulação que atenda esse tipo de risco assumido. E eu acho que é por isso que a gente tem todo um *framework* regulatório e legal, diferentemente de quem está em um contrato de concessão, que pode ser rebalanceado, etc. Isso acho que tem que estar sempre como um ponto relevante para o início das nossas discussões. E isso leva a uma questão de custos, a uma questão de investimentos de capital, etc. Normalmente, quando você coloca um TUP, você está em um *green field*, você está em uma área em que você tem uma necessidade maior de investimento de *capital expenditure* (Capex) – em português, despesas de capital. E um exemplo disso é a dragagem. A gente tem aqui desafios enormes ligados à dragagem. A gente tem poucas empresas de dragagem, em nível mundial. A gente tem um serviço que está atrelado a uma moeda estrangeira. E, para piorar um pouco a situação, a gente tem um *framework* fiscal de internalização das dragas que acaba prejudicando o nível de equipamentos que vêm para o Brasil. Como a admissão temporária é feita com base no valor da draga, no valor de capital desse ativo, o que acontece é que os draguistas trazem para o Brasil a sua frota normalmente mais antiga, a sua frota que tem menor valor de Capex para poder diminuir os impostos de internalização. Com isso, a gente tem a dragagem com pior *performance*, com maior emissão de carbono, com menor produtividade. Então, é algo que afeta a nós, afeta também os portos públicos, mas é algo que está dentro da nossa atividade, do nosso maior custo de dragagem, e a gente tem que, de alguma forma, falar sobre isso e rever esse tipo de estrutura. Outro ponto que o Almirante já trouxe e eu acho que eu tenho aqui o dever de ratificar é a questão da infraestrutura. Almirante, eu estou operando um porto há dez anos. Esse porto, o Porto do Açu, para quem não conhece, está localizado no Norte Fluminense, é um complexo portuário privado – são 11 terminais, operando dentro de uma infraestrutura comum, que pertence a uma empresa privada – e é desenvolvido por essa empresa privada. Já foram mais de 22 bilhões de reais investidos ali. Hoje, o Porto do Açu está operando na média de 87 milhões de toneladas/ano. Em comparação com o porto organizado, ele seria o segundo maior porto em termos de volume de cargas operado, mas, também em termos de número de embarcações, a gente teve quase 7 mil *port calls* no ano passado. Então, em termos de volume de navios operados, hoje a gente é o porto com o maior volume de navios em operação no Brasil. A implantação começou

há 15 anos e até hoje a gente não tem uma ferrovia, trazendo carga ou levando carga desse porto. E isso é, do ponto de vista de intermodalidade, absurdo! Nós temos o porto, hoje, com a melhor infraestrutura aquaviária do País operando sem uma infraestrutura ferroviária que o atenda e que possa, de forma controlada, inclusive, desafogar os outros portos da nossa região. Então, isso é algo que impacta diretamente a competitividade do comércio exterior do Brasil.

Falando sobre a questão de licenciamento e a questão de obtenção de todo o *framework* de permissões e licenças, nas palavras do doutor Caio Cunha, quando a gente vai começar a operar um novo terminal, quando a gente vai começar o desenvolvimento de um novo projeto, a gente sempre tem que fazer uma apresentação para os investidores, para os acionistas, e é estarrecedor o número de *stakeholders* que a gente tem que interagir em níveis federal, estadual e municipal para poder colocar de pé um terminal para operar uma carga simples. Na última conta que eu fiz, eram 29 interações nessas três esferas diferentes, que vai, enfim, desde Polícia Federal até Alvará Municipal, Corpo de Bombeiros, Antaq, Anvisa. São 29 interlocuções, 29 processos, alguns deles com *looping*, que você precisa de uma licença para poder solicitar outra, mas a outra você precisa de outra licença para poder solicitar. É uma burocracia que a gente tem que desatar, são nós que também impactam a nossa competitividade. E, por fim, Almirante, o senhor falou muito bem da segurança jurídica, foi muito mencionada no painel anterior, a segurança jurídica é pressuposto para essa entrada de capital no País para poder fundamentar esses investimentos. E a gente tem um cenário de insegurança jurídica que é, infelizmente, tradicional no nosso País. A gente tem mudanças regulatórias, mudanças legais, mudanças no *framework* de atuação do nosso setor, que são incompatíveis com o tempo de maturação e o tempo de desenvolvimento de projetos de infraestrutura, que são tempos normalmente longos, e há um sofrimento com essa mudança de regime. Tem mais alguns pontos, mas, em função do tempo, eu vou deixar para o final e para as minhas colegas poderem desenvolver.

O almirante Murilo passou a palavra à doutora Gabriela Júdice, que cumprimentou a doutora Luciana pela organização do evento e agradeceu o convite para representar a Imetame no painel.

Nas palavras da doutora Gabriela, o nosso projeto, para quem não conhece, fica em Barra do Riacho, em Aracruz. Temos um projeto com quatro terminais, sendo que um é de carga geral – contêiner, de grãos. Em uma fase posterior, nós temos um projeto também para terminais de granéis líquidos, para fazer *ship to ship* (STS) – *manobra de transferência de cargas entre navios* – e *bunkering* (se refere ao processo de abastecimento dos navios). Como o meu colega aqui pôde resumir também, não é tão fácil assim a gente estar implementando um projeto dessa magnitude. Com o marco legal, em 2013, com a Lei dos Portos, a gente conseguiu mudar o projeto da Imetame, que começou com carga própria, para trabalhar também com carga de terceiros. E um ponto importante que o almirante e o Caio destacaram é em relação, justamente, aos entraves de regulatórias que nós temos para a implementação desse projeto. Hoje, não só a TUP, mas em complexo portuário privado, a gente não tem uma previsão legal do que seria complexo portuário privado. Então, vai muito além dos entraves regulatórios o que nós

temos para a implementação de um TUP, de como a gente vai estabelecer, como vai ser a governança de um complexo portuário privado. Hoje, nós temos como modelo o Porto de Açu, pioneiro em estabelecer um complexo portuário privado no País. E hoje a gente se espelha muito do que aconteceu em Açu para conseguir também concretizar o nosso projeto, que é um complexo portuário privado, aqui, no País. Pois bem, a gente tenta sempre estar presente nas agências, nos ministérios para fazer o projeto acontecer.

Falando um pouco de autorização, cujo regime jurídico é autorização, nas palavras da doutora Gabriela, nós temos um contrato de adesão para TUP, e nós temos cinco anos para terminar a implantação e entrar em operação. Mas cinco anos são suficientes para tanta coisa que tem que acontecer? Um ponto que o Caio destacou, que eu acho de extrema importância – inclusive, foi tema de painel aqui, no dia anterior –, e que o Ferraço (*Ricardo Ferraço, secretário de desenvolvimento do Espírito Santo*) expôs muito bem, que foi a intermodalidade, e o meu chefe também, o Bruno (*Burini*), comentou muito bem, é um assunto de extrema importância. No caso da Imetame, a gente está implementando do zero. Nós temos que ter a intermodalidade, nós temos que ter infraestrutura interna para comportar o escoamento da carga. É um investimento enorme! A gente não estará só implementando a infraestrutura portuária, mas também a infraestrutura que vai comportar o escoamento dessa carga. Não adianta a gente colocar um porto no local e não ter como escoar essa carga. São várias partes que estão interligadas nesse bem comum que é justamente a gente conseguir desenvolver aquela região do País. E a gente tem uma morosidade, de fato, em obter as licenças. A gente tem hoje um pedido na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por exemplo, para fazer a ligação da malha que nós temos em porto a céu até a Imetame, para, justamente, conseguir escoar a carga. Todas essas ligações que temos com as autoridades, como o Caio falou, a gente tem que ir em cada uma delas para fazer o projeto acontecer, e não é tão fácil assim. Tem uma morosidade, realmente. Muitas vezes, a gente está com uma autorização, vai no outro órgão e falam que é necessária outra autorização, mas o outro órgão falou que tem que ter aquela. Então, fica um bate e volta e, realmente, acaba tendo uma morosidade. E isso afeta a repercussão do projeto em si, por exemplo, frente a investidores. Isso traz certa insegurança para a gente estar defendendo os interesses da infraestrutura portuária. Isso acaba desmotivando, por exemplo, o investimento de capital externo que vai ser investido no País. Outro ponto que eu acho de muita importância estar destacando é, justamente, essa falta de previsibilidade, como ela poderia afetar realmente o andamento de novas instalações de complexo portuário. Isso impacta diretamente a economia. A gente tem aqui também outros projetos, como o Porto Central. E a gente vem fazendo um trabalho bem assíduo junto à autoridade, para, justamente, o nosso projeto agora estar acontecendo. E está acontecendo. A gente está programado, a nossa operação está iniciando em meados de 2026, agora com o terminal de contêineres e carga geral.

A doutora Gabriela Júdice encerrou a sua explanação, afirmando ter outros tópicos para abordar, os quais deixaria para o final. O almirante Murilo agradeceu e passou a palavra à doutora Fernanda Miguez, representante do Porto Central, que iniciou a sua fala agradecendo o convite e parabenizando a doutora Luciana Mattar pelo evento e declarando que falar de desafios portuários é um pouco do seu dia a dia como gerente jurídica.

Nas palavras da doutora Fernanda Miguez, no jurídico passa um pouco de tudo, a gente fica muito com a parte regulatória e com as agruras do dia a dia em relação à parte comercial, em relação à parte técnica, decisões executivas, enfim, tudo passa um pouco por ali. Estou no projeto desde o começo, então vi todos os problemas que vieram desde o começo, e como a gente foi ajustando esses problemas dentro do arcabouço regulatório que a gente tem, dentro do contexto político-econômico que a gente tem, que isso também é um ponto muito importante. Mas, primeiramente, deixa eu apresentar rapidinho, para quem não conhece. O projeto Porto Central é um complexo portuário privado. Ele está sendo desenvolvido no sul do Estado do Espírito Santo, em Presidente Kennedy, quase na divisa com o Rio de Janeiro. Ele é um complexo multipropósito de águas profundas, vai chegar até 25 metros de profundidade. O canal é dragagem. Ele está instalado em um lugar que foi indicado na época pelo Governo como propício para a instalação de um porto, porque é um lugar que não tem ocupação, não tem comunidades sensíveis próximas. É um lugar plano, possível de expansão e destinado dentro do PDM do Município para o desenvolvimento de projetos portuários industriais. O centro do Município está bem distante do projeto, então não tem grande impacto em relação ao desenvolvimento do próprio Município. E isso traz um benefício muito grande em relação a você conseguir colocar ferrovia, rodovia, desenvolver projetos sinérgicos em volta. Mas isso aí tudo depende do Poder Público, não só do privado. E esse é um grande ponto. Acho que todos aqui concordamos que um ponto, um pouco de nó, vamos dizer assim, é a parte regulatória. E a parte regulatória não é apontar para um ou para outro órgão, é a questão da quantidade de intervenientes que a gente tem nessa questão de regulatória, o tempo de resposta, muitas vezes pelo próprio esvaziamento, de alguma forma, de alguns desses órgãos, porque não tem gente suficiente. Temos ouvido falar de um órgão, por exemplo, em que as pessoas estão se aposentando, e não estão conseguindo colocar gente para substituir. Então, não é uma crítica técnica, pelo contrário, muitas vezes as respostas técnicas são muito positivas e muito corretas. O problema é que você dá entrada em um pedido, se pedem para complementá-lo, quando você complementa, leva seis, sete, oito, dependendo do órgão, até um ano para você ter uma resposta em relação ao pedido.

A doutora Fernanda Miguez explicou que, dentro de um complexo portuário privado, em que o tempo é fundamental para o desenvolvimento, e a previsibilidade também é muito importante para passar para o cliente, o prazo de resposta é muito complicado. Em suas palavras, a gente vai fazer um plano de ação, muitas vezes em relação ao estabelecimento de um terminal, ou de operação, mas a gente não sabe o tempo de resposta – pode ser dois meses ou pode ser um ano, depende de como isso andar. Então, esse, eu acho que é o principal ponto em relação ao desenvolvimento do projeto. E aí vem a parte também dos prazos. Acho que a gente teve grandes melhorias. Desde que a Lei dos Portos entrou em vigor no Brasil até hoje, teve muitos pontos de melhoria, especialmente considerando a questão dos TUPs. Os prazos, inclusive, foram aumentados desde então, mas ainda assim são prazos curtos. Como a Gabriela bem falou, para a gente começar a operar um porto, depois que você tem um contrato de adesão, tem um prazo de cinco anos. Só que aí, o que acontece, eu sou um porto *green field*, eu tenho que começar do zero. E um *green field*, para começar do zero, tem que ter um mínimo

de carga para justificar o investimento. Mas esse cliente, eu só consigo conversar com ele, quando eu tenho toda a parte regulatória. No começo do TUP, a gente procurava os potenciais clientes, os donos de carga – Olha, eu tem um projeto... Você tem licença ambiental? Você tem um contrato de adesão? Você tem licença de desprezo d'água? Não, estou caminhando. Volta aqui e conversa comigo quando você tiver isso tudo. Porque eles sabem da insegurança de tempo para se obter todas essas licenças e autorizações.

Então, a gente só conseguiu começar a conversar comercialmente, efetivamente começar a ter contratos que justificassem o início da construção do porto de forma segura, depois que eu obtive as autorizações e licenças ambientais com a Antaq. E aí eu começo essa conversa, mas a gente tem alguns desafios no caminho. A gente fala muito isso. Quando a gente começou o projeto, eu não sei se vocês lembram, tinha aquela capa da revista Times com o Cristo Redentor subindo como foguete. A gente começou o projeto com a economia brasileira muito bem, a economia brasileira continua muito bem, a gente vê aí o aumento das exportações, das operações portuárias. Mas a gente passou por momentos muito difíceis, depois a capa do Times virou o contrário, era o Cristo Redentor caindo. Então, a gente teve desafios econômicos, e quando você é um *green field* que precisa do cliente para trazer aquela carga para justificar, com um mínimo de segurança, o início da construção daquele porto, você tem um cliente puxando o freio. E aí você tem que puxar o seu freio também: “Opa, vou esperar um pouquinho mais, vou trabalhar um pouco mais esses clientes”. E aí parecia que tudo caminhava bem, quase assinando os contratos, e veio a pandemia, que também foi um grande desafio. Na pandemia, a gente tem que adaptar tanto a conversa com os clientes quanto adaptar o projeto para otimizar um pouco o tempo de construção e otimizar também a questão estrutural. A gente, por exemplo, lá no porto, fez uma modificação do nosso quebra-mar para otimizar o custo de construção e justificar, no pós-pandemia, um Capex um pouco menor. Mas temos que levar essa otimização técnica do nosso projeto para os órgãos regulatórios. Nós a levamos, e o que a gente esperava que ia ter em seis meses, já que era uma alteração que não impactava a operação nem a capacidade do projeto, levou dois anos. Esse é outro desafio, porque o projeto privado é muito flexível. No Porto Central, temos a fase 1, que é voltada ao terminal de líquidos, mas logo depois já temos as fases 2, 3. Temos 5 fases no horizonte de implementação de 30 a 50 anos. Só que já aconteceu de coisas de fase 5 virarem fase 2. O cliente bate na sua porta – Olha, eu quero fazer um terminal X, eu sei que você não tinha previsão agora, mas o mercado demanda isso agora. O mercado é mutante. E aí você adapta o seu projeto, mas adapta com aquela dúvida: quanto tempo eu vou levar para puxar essa fase ou mudar o terminal de lugar, dentro do meu complexo portuário, para atender a esse cliente? E aí a gente vê os atrasos de começo de construção, a necessidade de você adaptar o cronograma. Já aconteceu de a gente ir à Antaq adaptar o nosso cronograma, e depois ter que voltar e falar assim: Olha, você não decidiu sobre o nosso cronograma ainda, porque tem uma dependência de uma questão ambiental, e já está atrasado antes de você decidir, porque eu não consegui a parte ambiental.

De acordo com a doutora Fernanda Miguez, no desenvolvimento do projeto, os fatores econômicos, políticos e regulatórios se mesclam. Em suas palavras, os avanços

regulatórios estão sendo brilhantes, mas não basta um órgão. Eu quero até aqui elogiar pessoalmente a Antaq, que é um órgão que está sempre trabalhando na otimização da normativa e sempre nos atende muito bem, é muito prestativo nisso. Mas não basta um órgão ser assim, já que a gente tem entre 15 e 20 intervenientes em outros aspectos também. Eu falo que a gente tem que ter um plano de Estado, em relação aos projetos prioritários de infraestrutura principalmente, e não um plano de governo. Muda o governo, não tem ações efetivas, você tem que esperar seis meses para conseguir conversar de novo, porque está mudando todo o sistema interno do órgão regulatório. E eles, no final, não têm um plano para conversarem. Não têm uma interdependência, então eu tenho que esperar o ambiental para começar, por exemplo, outro ponto. E aí, uma coisa que poderia sair em seis meses, eu fico dois anos aguardando para se fazer efetivo.

Encerrada a explanação da doutora Fernanda Miguez, antes de passar a palavra ao doutor Renildo, da Antaq, o almirante Murilo fez comentários. Em suas palavras, a Antaq aumentou os prazos porque ela identificou, em algum momento, quando a gente viu na revisão do Decreto nº 8.033/2013, que foi o Decreto nº 9.048/2017, que saiu na minha época de Antaq, que eram três anos com uma prorrogação e nada mais. Era terrível esse processo, você tinha que começar do zero. Na discussão do Decreto nº 9.048/2017, nós conseguimos convencer todos que aquilo era absolutamente impossível. Que tinha que ser cinco anos, prorrogável quantas vezes fosse necessário, desde que justificado. Pois é, esse aumento tem sofrido, dentro da Antaq, agora, algumas ponderações, do ponto de vista do Terminal de Uso Privado, totalmente improcedentes. Começou um conceito de TUP de papel, que eu tive que correr todos os diretores, ministro, Secretaria Executiva, Secretaria Nacional de Portos, para explicar justamente isso que vocês todos falaram. A Antaq, em um dado momento, era muito demandada na aceleração do processo de concessão do contrato de adesão. Então, o que que ela fez? Ela passou a admitir outros documentos muito mais simples de serem obtidos. Dois exemplos: em vez da licença prévia da minha época, ela trocou por um termo de referência que é absolutamente nada em termos de licenciamento ambiental; ela trocou a comprovação do domínio útil da terra por uma disponibilidade diária, que também obriga que, depois de assinado o contrato de adesão, tudo começa a acontecer. Então, os cinco anos passaram a ser, basicamente, totalmente insuficientes. E aí começou uma reclamação, que veio dentro do voto do relator do Acórdão nº 499, de que nós estávamos criando TUPs de papel, que faziam aquilo e nunca ficavam prontos. Mas não vai ficar.

O almirante Murilo prossegue: eu vou dar um exemplo aqui que a Gabriela não mencionou, mas que é muito importante. O projeto da Imetame, que não para, desde o início eles não param, tem nove anos. E só não está demorando mais porque, em um dado momento, e a ATP trabalhou muito, em parceria com a Imetame, dentro da SPU. A SPU, do nada, resolveu botar a bacia de evolução, que não é área molhada, exclusiva de ninguém, é uma área em que todos transitam dentro dela, é apenas uma indicação de segurança da navegação dentro de uma carta. Ela começou a exigir a colocação disso, como na cessão onerosa de água. Isso duplicava o valor da Imetame, mas, em um dado momento, eles chegaram e disseram: Almirante, eu não quero mais brigar com isso, eu vou pagar do jeito que está e depois eu brigo, porque eu não consigo iniciar a minha

obra. Quer dizer, a preocupação da Imetame era iniciar a obra, e ela já está em nove anos. Então, esse é um problema muito difícil, e eu gostaria de ouvir um pouquinho a palavra do Renildo sobre esse ponto, por isso que eu quis fazer essa intervenção.

O doutor Renildo Barros da Silva Júnior iniciou a sua fala brincando que, em algum momento aqui, pensou em sair correndo, em fugir, mas decidiu ficar para falar de algo que ele considera muito importante de ser conversado com o mercado privado. Em suas palavras, a gente ter essa interlocução muito aberta, muito transparente, que é uma característica da Antaq, é conversar muito com o mercado. E aí eu lembro sempre de um comentário que eu faço em toda reunião, Murilo, que a Antaq não move um grão de soja, a Antaq não move um contêiner. A Antaq somente facilita ou não dificulta tanto a vida do privado, é isso. E aí eu vou lembrar aqui que a gente movimentou, o mercado movimentou 1,3 bilhão de toneladas em 2023. A gente encerra 23 com 25 mil afretamentos de embarcações, consultas ao Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio (Sama). A gente encerra 2023 com 1.200 *Empresas Brasileiras de Navegação* (EBNs), a gente encerra 2023 com 1.070 terminais privados, destes aí apenas 50 não estão em operação. E a gente encerra 2023 com 130 contratos de arrendamento. E eu falo, Murilo, todo ano em recorde, recorde, recorde, recorde. Imagina se a gente não tivesse tanta amarra no setor público que permitisse ao privado ter mais liberdade, que permitisse ao privado ter mais condições de investir, sabendo que esse investimento vai ter um retorno, e esse retorno não vai encontrar uma parede chamada burocracia. Seria incrível! E a colega lá coloca um ponto importantíssimo: a Antaq está aqui como interveniente para tentar auxiliar no processo. E a gente pensa a todo momento: como é que eu posso fazer para tirar um pouco essa parede que o privado enfrenta para poder conseguir fazer o que faz de melhor, que é a garantia da movimentação portuária, geração de emprego e renda. Esse é o nosso papel. E aí eu penso todo dia, Murilo, no que eu faço hoje que não deveria e no que eu posso fazer para poder ajudar um pouco mais.

Prosseguindo em sua explanação, o doutor Murilo lembrou os presentes que 65% das movimentações portuárias, ano a ano, são feitas pelo setor privado e não pelo porto organizado. Em suas palavras, o setor privado é um segmento do mercado que não é nirvana de forma alguma. Ele tem, sim, as suas dificuldades, assim como o porto organizado tem. Mas, Renildo, o porto privado tem muito mais facilidade de operar do que o público. Não tem. Ele tem a dificuldade dele, assim como o porto organizado tem, e vice-versa. No porto organizado, eu tenho algumas amarras que o privado não tem, mas tem acesso, Murilo. Tem ferrovia, tem rodovia, tem hidrovía que chega ao porto organizado. Por muitas vezes isso eu não encontro no terminal privado. E aí eu vou entender quem é mais beneficiado pela regulação? Nenhum. Todos têm um impacto negativo e positivo da regulação, porque, em algum momento, eu encontro uma parede. Em algum momento, eu encontro uma parede da Receita Federal, ou da Antaq, ou da Polícia Federal, ou da Anvisa, que seja. São 29 órgãos intervenientes! Olha só que coisa gigantesca! Isso aí incomoda a gente, na Antaq, todo dia, incomoda a ponto de a gente sentar-se à mesa com esses 29 intervenientes para entender em que eu, enquanto Antaq, posso auxiliar. O que eu, enquanto Antaq, posso fazer para que a movimentação portuária aconteça com eficiência. O que eu, enquanto Antaq, posso dialogar com o setor público

para poder fomentar a movimentação. No fim do dia, Murilo, o que a gente espera que aconteça é uma movimentação eficiente, com Custo Brasil também eficiente. É isso que a gente quer no fim do dia, fomentar para que o Custo Brasil seja reduzido. O nosso grande objetivo é esse, porque um Custo Brasil reduzido faz com que o Brasil seja muito mais competitivo. E nisso eu consigo entender que há geração de emprego e renda, por conta de uma atuação da Antaq, uma agência pequena em termos de volume de pessoal, mas gigante na sua importância. Gigante mesmo, gigante a ponto de entender que 95% das movimentações de carga do Brasil para fora ou entrando no Brasil passam pelo porto, seja público ou seja organizado.

O doutor Renildo Barros levantou a atuação da Antaq durante a seca em Manaus. Em suas palavras, este ano a Antaq teve um papel fundamental, tirando a amarra do afretamento de embarcação, tirando a amarra da autorização do transbordo do contêiner para a barça, tirando a amarra de uma possível limitação que ali acontecia. E a gente entende que isso é importante. E isso acontece com que velocidade, Renildo. O mais rápido quanto for protocolado o processo. Tem processo, gente, que acontece com 24 horas, e eu tenho testemunhas diversas, aqui, nessa arquibancada. Entendendo que o nosso papel, sim, é importante e relevante, mas a gente também tem amarras. A Antaq também tem amarras. Antaq tem tantas amarras quanto o setor privado e o setor público. A Antaq também encontra limites em algumas situações que eu não consigo transpor. E temos exemplos também diversos: questões ambientais, questões de Tribunal de Contas da União. E aí eu tenho uma dificuldade incrível de conseguir fazer entender qual é a importância do setor portuário, para que todo mundo possa compreender como facilitar mais o processo e deixar a vida de vocês mais simples. O caso de Manaus, para mim, é um exemplo incrível. E eu posso passar o dia todo aqui, falando de exemplos incríveis em que a Antaq se envolve para poder facilitar a vida de vocês. Um exemplo que eu vou trazer, o Murilo o conhece muito bem, o nosso projeto, que agora virou programa, Navegue Simples. O Navegue Simples é um exemplo do que a gente precisa fazer para poder tirar um pouco, não tudo, das amarras que o setor privado encontra. Mas essa amarra vai se encontrar basicamente no começo do processo, que é até o momento em que eu autorizo, que eu assino o contrato de adesão e que vocês começam a vida, a partir daí. E aí no Navegue Simples, eu passo a analisar o que eu faço hoje que não deveria fazer e o que eu poderia fazer para ajudar um pouco mais. Um exemplo disso: o anúncio público. O anúncio é importante? É importante, a transparência é importante. Mas eu consigo fazer com que esse tempo do anúncio possa ser eliminado? Consigo. Quando eu faço o anúncio no início do processo, e vou analisando a documentação, eu entendo que esse tempo não passa a ser mais consumido, mas passa a ser aproveitado dentro do processo como um todo. Eu percebi que eu tenho um ganho. É um ganho pequeno, mas é um ganho pequeno todo dia que, no ano, a gente consegue evoluir bastante.

Nas palavras do doutor Renildo, é assim que a gente atua, apertando um parafuso por dia, para que, no final de um período, eu consiga ter uma evolução. E aí tem tanta experiência nossa junto com o mercado. É um apelo que eu faço a vocês: a Antaq está 100% aberta, a Antaq está 100% disposta, a Antaq está 100% disponível para poder receber a demanda do mercado e agir com velocidade. De novo, o caso de Manaus é

um exemplo: cada pedido que foi feito ali, a gente se manifestou prontamente para conseguir atender, fosse o que fosse, inclusive flexibilizar esquema operacional de EBN. Senhores, são 1.200 EBNs no Brasil; destas EBNs, 54 são de cabotagem. A cabotagem que atinge especificamente a operação de vocês todo dia. A cabotagem que cresce 10% ao ano, seja pelo incentivo do setor público ao mercado, seja pelo apetite do mercado em investir no Brasil, entendendo que o Brasil, sim, ainda é uma potência que faz com que esse investimento possa ser trazido, em que pese tanta amarra, em que pese tanta burocracia, em que pese tanta barreira que ainda existe. Então, tenho certeza, só e somente só, da seguinte questão: eu, Renildo, à frente da outorga da Antaq – e vou entender que a outorga é a primeira barreira que vocês enfrentam para poder conseguir acessar o investimento de vocês –, a nossa perspectiva, sempre da Antaq, é aprovar, e aprovar com velocidade, e aprovar da forma mais eficiente possível. O que a gente precisa: apoio. E a gente precisa de impulso. A gente precisa de transparência, de entender como é que a gente pode auxiliar vocês, para que a gente possa ser mais rápido e vocês possam fazer aquilo que vocês fazem de melhor, que é o fomento à movimentação portuária.

Concluída a palestra do doutor Renildo Barros, superintendente de outorgas da Antaq, o almirante Murilo fez uma provocação aos painelistas. Ninguém falou de uma coisa que eu acho extremamente relevante para o segmento privado. Se a gente olhar o cenário do porto público brasileiro, ele é todo instalado em enseadas, em águas abrigadas, onde, obviamente, o custo do Capex para construir aquele empreendimento é muito menor que o custo de vocês. Todos vocês têm quebra-mar, todos, o Porto do Pecém também tem, e outros que vêm por aí. Tudo que é feito hoje, em termos de complexo portuário, é feito em águas abertas. O custo é muito maior. Isso nenhum de vocês destacou como um desafio. Eu acho que seria bom você provocar como isso afeta o Capex de vocês.

O doutor Caio Cunha assumiu a palavra e contou, em suas palavras, uma historinha que eu presenciei na beira do cais, em uma negociação entre o nosso CEO e o CEO de um dos clientes que estão lá instalados no Porto do Açu. Na fase de negociação, naquele namoro negocial, o CEO do cliente falou assim:

– Olha, mas o preço de vocês é muito caro. Eu tenho terminais instalados em outros países no mundo, e o preço de vocês está caro.

Não que o preço do Açu seja caro. E aí o meu CEO explicou:

– Deixa eu te falar uma coisa, meu amigo: essa estrada que você passou para chegar aqui no Açu, quando você passou na estrada do seu outro terminal, no outro país, quem foi que fez aquela estrada?

Ele falou:

– O Governo, claro.

– Pois é, aqui quem fez a estrada fomos nós, 60 km de estrada. A linha de transmissão, duas, que chega ao porto onde você opera. Quem foi que construiu essa linha de transmissão?

– O Governo, claro.

– Pois é, são 120 km de linha de transmissão. Quem construiu fomos nós. O cais em que você está, 10 toneladas por metro quadrado, um supercais. Quem foi que fez no seu outro terminal?

– Foi o Governo, é claro.

– Aqui quem fez fui eu. O canal, quem dragou esse canal aqui? Fui eu. Quem balizou o canal? Fui eu. Quem fez o quebra-mar? Fui eu.

Nas palavras do doutor Caio Cunha, os custos estão aí, eles são abertos. Então, isso é algo inerente ao desenvolvimento de um TUP, no Brasil, é inerente ao risco assumido do negócio. E eu acho que é por isso que a gente tem que ter essa atenção especial para uma regulação protetiva, para uma regulação que entenda esse risco assumido pelo investidor. Novamente, a minha colega do Porto Central falou várias vezes um ponto que é muito relevante: nem o capital, nem a carga têm paciência. O tempo do capital e o tempo do mercado são diferentes do tempo que a gente tem das nossas amarras. Então, a gente está em um cenário, sim, de melhora. A gente está em um cenário em que cada vez fica mais fácil empreender, do ponto de vista privado. E aí eu aproveito para trazer outro exemplo de uma atuação direta da Antaq, em que o Porto do Açu foi beneficiado. O Açu está crescendo 30% ao ano, enquanto o Brasil, como uma economia, está na casa de 1%. De novo, nossa economia é de um trilhão de dólares, é a nona economia do mundo, mas a gente é o País de número 67 no *ranking* de competitividade em infraestrutura. Então, a gente tem muito a avançar. Mas a Antaq é chave nisso. Desses 29 intervenientes que eu mencionei, a Antaq tem se posicionado como um *stakeholder* importante para ir até eles e tentar também tirar essas barreiras. E aí eu cito um exemplo que eu acho que vale a pena para demonstrar e exemplificar o que o Renildo está falando. No nosso sétimo ano de operação, a gente ainda não tinha Anvisa no porto. Uma *Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação* (em inglês, *Floating Storage and Regasification Unit – FSRU*) precisa fazer uma inspeção sanitária, tem que sair do porto, ir até um polígono que é certificado pela Anvisa, em um porto vizinho. Mais ou menos um milhão, um milhão e trezentos mil reais a sua operação – a desatracação de uma FSRU para ir até o porto só para o fiscal olhar o que está dentro daquele polígono, fazer a inspeção sanitária, voltar para o Porto do Açu. E aí a gente tentou junto à Anvisa conseguir que fosse um efetivo para dentro do Porto do Açu para operar. Mostramos o nosso crescimento, mostramos o nível de operação, e enfrentamos uma barreira que foi citada pela Fernanda: não tem mais servidor, está todo mundo se aposentando. Tem um quarto de servidores aguerridos, a maior parte deles já em idade de aposentadoria inclusive, mas ainda operando. E o doutor Eduardo Nery foi junto conosco à Diretoria da Anvisa e falou: “Olha, é o porto com o maior volume de navios do país. E um porto que não para de crescer. Não tem como a Anvisa...”. E pegou na mão esse assunto e fez uma intervenção direta, apoiou diretamente a Anvisa, que conseguiu, com todas as suas dificuldades, com todas as suas amarras, trazer em 2024. Depois de quase dez anos de operação, a Anvisa hoje está no Porto do Açu.

Concluindo, o doutor Caio Cunha afirmou que há um cenário favorável. Em suas palavras, a gente não precisa sair daqui correndo, mas, ainda assim, a gente tem muito espaço de melhoria dentro de todas essas esferas federal, estadual e municipal.

A doutora Gabriela Júdice, fazendo um complemento, sobre o assunto da bacia de evolução e sobre Capex, afirmou que o investimento da Imetame é muito maior na parte de complexo portuário privado que está sendo construído em mar aberto. Em suas palavras, de fato, é indiscutível o quanto aumenta realmente para a gente o capital investido, já que a gente está construindo em mar aberto. Na hipótese até da bacia de evolução, foi até uma vitória agora. Depois de tanto tempo, anos, a gente tem aí assinado o nosso contrato de cessão, que nós assinamos realmente para iniciar as obras em 2021; caso contrário, a gente não ia conseguir. E aí impacta, sim, o prazo que nós tínhamos no contrato de adesão com a Antaq. Então, realmente está tudo interligado entre os órgãos. A gente acabou assinando porque precisava iniciar as obras. Só que realmente isso impacta muito no investimento que a gente tem para oferecer para possíveis investidores, quase duplicou o investimento que a gente teria do nosso porto. Além disso, como muito bem colocado aqui pelo meu colega Caio, e eu já tinha até mencionado, é a questão da infraestrutura terrestre que nós vamos ter para o escoamento da carga. Isso a gente consegue ver que no porto público, na maioria dos casos, realmente isso já está pronto. No nosso caso, especificamente, não está. Então, a gente já tem que estar investindo nisso, já tem que estar pensando nisso, justamente porque o porto tem que ser eficiente. A carga não pode ficar parada, ela tem que continuar o seu rumo. Então, o que a gente vem buscando é justamente estar investindo nisso, o porto está crescendo, e isso custa dinheiro. Efetivamente, isso impacta na hora de você estar defendendo os seus investimentos frente aos investidores de fato.

Concluindo a sua fala, a doutora Gabriela Júdice parabenizou e agradeceu à Antaq e ao Ministério dos Portos pelo atendimento à Imetame, destacando que, em suas palavras, o ponto central disso tudo, da parte de regulação, é os órgãos estarem conversando entre si. A gente espera realmente que o Navegue Simples melhore o fluxo dos eventuais desafios. As conversas e os ambientes como este são importantes até para a gente estar trazendo aqui os desafios, evoluir os futuros processos frente aos órgãos. São vários órgãos com os quais a gente tem interface para colocar um projeto de pé. Um projeto leva tempo, tempo custa dinheiro, e a gente vai estar aqui trabalhando arduamente junto à Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que eu gostaria de agradecer por estar com a gente nesse projeto.

Na sequência do painel, respondendo à questão colocada pelo almirante Murilo, a doutora Gabriela Júdice afirmou que o canal de acesso é um desafio. Em suas palavras, o Porto Central vai começar a construir este ano, vai começar a supressão este ano, mas foram aí mais de dez anos de projeto. O custo inicial, o custo de sair do papel é muito grande. Depois que a gente sair, é investimento marginal. Por quê? Porque o maior custo que se tem é justamente o canal de acesso, a bacia de evolução e os quebra-mares. O complexo portuário do Porto Central tem um acesso único, e isso gera uma economia para os clientes futuros, porque eles vão compartilhar a mesma estrutura portuária. Então, esse custo vai ser compartilhado, mas, até eu ter o complexo totalmente implementado, esses custos compartilhados, eu tenho as fases iniciais que têm poucos clientes, e isso tem um custo muito alto. Então, é importante a flexibilidade, porque já discutimos várias vezes, inclusive na época em que a gente tinha essas crises econômicas: vamos

afunilar um pouquinho o canal de acesso, vamos diminuir um pouquinho o quebra-mar. Essas questões são situações técnicas que levam à viabilidade do projeto, para que ele saia do papel, e é um desafio realmente. A gente está fazendo isso tudo com investimento eminentemente privado. Outro ponto para lembrar, que o doutor Caio colocou muito bem, é a questão dos acessos. O porto tem que ter acesso. O porto é porta de entrada e de saída e tem que escoar para o Brasil, ou tem que chegar ao porto. A gente compartilha talvez um pouco a questão da ferrovia, a gente tem um interesse comum em relação à ferrovia, que é a F118, que é a extensão, de certa forma, da ferrovia Vitória-Minas, que passaria pelo Porto Central, depois chegaria ao Rio de Janeiro, passaria também pelo Porto Açu, mas você não tem uma grande definição. Tem cliente que fala: “Vou querer fazer algum tipo de carga, x ou y, eu preciso de ferrovia, quando vai ter?”. Você: “Olha, tem um projeto, que está sendo levado pelo Governo, que vai ser em 2028, 2030. Enfim...”. Mas não consigo ter certeza disso, porque o projeto está sendo trabalhado muito de forma isolada. Por mais que a gente se conecte e converse sobre isso, a importância que tem isso para o porto, o desenvolvimento não é visto de forma conjunta, a meu ver, pelo menos. Então, eu acho que essa melhoria – quando eu falo de ter uma política de Estado, de pensar um pouco mais no futuro, talvez os planejamentos não serem tão setorizados, serem um pouco mais colocados em um contexto de infraestrutura de forma geral e como uma vai demandar a outra – seria um ponto importante. E muitas vezes falavam, olha, mas a gente vai falar de ferrovia agora, de um porto que não existe. Mas o porto não vai existir talvez se não tivesse ferrovia. Então, a gente tem que conversar sempre em conjunto. E essa ferrovia aqui também não atende só o porto, atende outras questões também, inclusive portos que já estão prontos, como o Açu, que está aí até hoje esperando.

Finalizando, a doutora Gabriela afirmou: a gente tem três complexos portuários privados, e são muito importantes para o País. Tem gente que pergunta: “Mas o Açu não é seu concorrente?”. Não é. Hoje em dia, tem capacidade, está em demanda para que a gente seja complementar. Então, acho que esse é um ponto também muito importante de ser exposto.

O almirante Murilo, presidente do painel, direcionou a palavra do doutor Renildo Barros, que agradeceu a oportunidade, destacando quealaria um pouco sobre a dimensão do impacto positivo ou negativo das atitudes das pessoas. Nas palavras do doutor Renildo, pouco depois que eu cheguei à Antaq, em 2015, o impacto da minha caneta – e até aquele momento eu não era superintendente, gerente, eu era um técnico – quando eu pisei no porto. Eu entendi o que eu posso fazer com a minha caneta, seja de que cor ela for, seja um pouco mais escura ou mais clara, o que ela consegue fazer para poder atralhar ou para auxiliar. E qual é o impacto disso na minha vida, na minha vida enquanto cidadão, na minha vida enquanto pai de família, na minha vida enquanto representante do Brasil, seja em qualquer esfera. Eu consegui entender que a minha caneta tinha impacto, sim, e cada caneta do setor público tem um impacto. Quando eu consegui pisar no porto e entender esse impacto, acho que abriu a “matrix”, e eu consegui perceber o tanto que era importante eu conseguir auxiliar o fomento à operação portuária, seja pública ou seja privada. Eu acho que essa questão do impacto, essa questão do benefício

do setor público ao setor privado, isso não está 100% claro ainda para muita gente. E aí, eu vou trazer um exemplo que, para mim, foi impactante – e a gente fala Navegue Simples, versão terminal privado e agora versão terminal público... Em uma visita nossa em Hamburgo, ano passado, eu fiz uma pergunta para o prefeito de Hamburgo:

– Como é que você cobra aqui o arrendamento desse terminal privado dentro do teu porto?

– O mínimo possível.

– O que é mínimo possível?

– É aquilo que permita que eu não onere a operação dele, e que esse efeito negativo não venha para o meu Município.

Ou seja, ele se preocupa em cobrar somente aquilo que vai beneficiar a geração de emprego e renda no Município como um todo, ou seja, não está preocupado com o quanto cobrar, está preocupado com o impacto, o impacto no complexo como um todo. E essa visão que a gente tem que ter enquanto setor público, e entender qual é o impacto que eu vou causar, quando eu, com a minha caneta, seja ela de que peso for, consigo impactar negativamente ou positivamente a operação de vocês.

Encerrando, o doutor Renildo exortou os presentes a contarem com a Antaq. Em suas palavras, contem com a Agência, contem comigo, contem com a nossa participação, seja ela em qualquer esfera que for, qualquer impacto que aconteça, com a SPU, seja com o Ambiental, seja com a Anvisa, a gente vai até lá para poder auxiliar e fazer com que a operação aconteça e aconteça com eficiência.

Ao retomar a palavra, o almirante Murilo afirmou, em suas palavras, eu tenho a impressão de que os representantes dos nossos complexos portuários apresentaram a realidade e as dificuldades que nós temos para a operação de um complexo portuário do Brasil. E eu diria mais, de um terminal de uso privado, simples, monocarga, ele também tem as mesmas dificuldades.

Encerrando o painel, o almirante Murilo fez uma referência especial à Antaq, porque todos os painelistas salientaram a parceria da Antaq com eles. Nas palavras do almirante, desde a minha época, a Antaq sempre teve essa característica muito importante. Onde eu vejo que a Antaq pode nos ajudar muito é no Navegue Simples, porque os nossos maiores gargalos hoje não estão dentro da Antaq. Para o nosso público, nós sugerimos tirar aquele tempo e tudo mais, mas a gente sabe que é 30 dias aquilo ali. Mas nós temos que tirar os seis anos, os cinco anos, os quatro anos de um licenciamento ambiental, de uma documentação do SPU, de um contrato de exceção onerosa de um espelho d'água. E eu acho que nesse ponto, no Navegue Simples, a Antaq vai poder atuar muito fortemente, em favor da desburocratização de um processo de outorga. E quando eu falo processo de outorga, não é da assinatura do contrato de adesão, é do recebimento do termo de liberação da operação, que para nós é o que vale na realidade.

O almirante Murilo conclui a sua fala agradecendo ao público que acompanhou o painel e à organização do evento que, em suas palavras, está sendo primorosa.

Muito obrigado!

Na sequência, a mestre de cerimônia agradeceu aos painelistas e ao público, convidou todos os presentes para o almoço, informando a retomada da programação às 14 horas, pontualmente.

Palco 3 — Painel Aduaneiro

Tema: Reforma Tributária — Tributação e Incentivos Fiscais no Comércio Exterior

Presidente: Carla Adriana Fregona — Advogada

Palestrante 1: Rodrigo Mineiro — Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil

Palestrante 2: Pedro de Sá — Auditor-Fiscal da Secretaria de Estado da Fazenda do Espírito Santo

Palestrante 3: Fabrício Betto — Auditor-Fiscal da Alfândega do Porto de Vitória

Palestrante 4: Márcio Ávila — Advogado

[FALHA DE GRAVAÇÃO]

Nas palavras do doutor Rodrigo Mineiro, o tempo é muito curto para falar de um tema tão complexo e importante. Fiz um recorte, em que eu posso contribuir um pouquinho para uma evolução. É nos regimes aduaneiros especiais, no subtítulo “Considerações a partir do texto da reforma tributária e do anteprojeto da Lei Geral de Comércio Exterior”. A Lei Geral de Comércio Exterior, para aqueles que estavam presentes ontem, eu sentado aí, assistindo, quase não me contive na cadeira, porque a minha posição é diametralmente oposta à que foi colocada ontem. Eu participei da elaboração do anteprojeto, sou um entusiasta de tudo o que está por trás e gostaria de desmistificar muita coisa e dizer que não há lados opostos nesse projeto. Há um lado apenas, o nosso, do Brasil e do desenvolvimento. O grupo que participou dessa elaboração, ainda que composto, nesse primeiro momento, por servidores públicos, Receita Federal e Secretaria de Comércio Exterior de uma forma direta, com a participação decisiva do Senado também, foi composto por acadêmicos, por professores. A parte técnica, nesse sentido. Não foi com o viés fiscalista. É claro que todo o texto merece aprofundamento, aperfeiçoamento, mas temos que caminhar juntos nisso. Não achar que é lixo e que não serve, porque foi escrito pela Receita. Nada disso. E esperamos até o dia 30 a contribuição dos advogados, inclusive, para aperfeiçoar o texto e começar, aí sim, um processo legislativo com tudo mais.

O doutor Rodrigo ressalta que, em suas palavras, temas que não foram tratados foi porque, politicamente, não foi aberto o tratamento, como infrações e penalidades aduaneiras, tributação e contencioso. Não foi escolha, foi o que foi possível e aberto, o que foi permitido. Gostaria muito de ter tratado de proporcionalidade e erro escusável, meu caro amigo Solon, mas não foi possível. Então, julgamos um princípio para a gente caminhar. Procuramos esclarecer diversos tópicos, como regimes aduaneiros especiais. Por quê? Porque a reforma tributária trata disso como a exceção para se conceder benefícios fiscais. Temos um texto legal falando o que são regimes aduaneiros especiais, hoje? Não. Nós temos fragmentos de textos normativos. Efetivamente, para construir a norma jurídica

aduaneira, o que é um regime aduaneiro especial, a gente tem que fazer ginástica e a gente vai na insegurança. Aí, sim, eu vou em instrução normativa, eu vou em decreto, eu vou em atos infra. E para tratar um tema tão importante, vamos trazer em lei. E os demais tópicos também nesse sentido. O que são procedimentos de fiscalização, colocar efetivamente para dar transparência. Pode ser aperfeiçoado, pode ser colocada uma questão mais de direitos do contribuinte, perfeito. Mas vamos caminhar juntos, vamos de braço. Nesse tema não tem inimigos. Isso é importante, esse recado eu gostaria de dar.

Nas palavras do doutor Rodrigo Mineiro, o comércio exterior leva ao crescimento, mas isso não é suficiente. A gente precisa de uma transformação estrutural. A gente precisa de um crescimento sustentável. O que a gente precisa efetivamente é do desenvolvimento. E já passou a hora de a gente caminhar junto nesse sentido. E quem gera isso é esse funil. São as famílias com os consumos, é o setor produtivo, sim, que gera emprego, renda, inovação, aprendizagem, produtividade e encadeamentos. E é o governo como o catalisador desse processo. E aqui, dentro tanto de reforma tributária quanto de reforma normativa aduaneira, a gente quer agir como indutor do desenvolvimento, proporcionando segurança jurídica, além dos outros fatores ali e tudo mais. E ter um ambiente, obviamente, de política industrial, de política comercial, porque não de política aduaneira. O anteprojeto vai nesse sentido, ele caminha dentro disso. Eu destaco, no texto do anteprojeto, o seu art. 3º, que bebe na fonte do art. 3º, coincidentemente, do texto constitucional, para deixar claro o que é direito aduaneiro, o que se quer, e qual é o limite da atuação da aduana, e o que se quer quando a gente trata desse tema. O controle aduaneiro, a fiscalização e a regulação são essenciais aos interesses nacionais. Veja, não são fazendários nacionais, não. São interesses nacionais. Interesse nacional não é interesse público, é o interesse do País, pode ser público, pode ser privado, é o País. O controle aduaneiro, a fiscalização e a regulação serão exercidos com vistas a promover o fortalecimento da economia brasileira, fomentar o desenvolvimento nacional e resguardar a livre concorrência. Veja, é sobre isso tudo que a gente vai falar em regimes. Aqui está a baliza, o norte. E não se emocionar quando a gente vê um texto desse escrito para direcionar a ação da aduana e a política aduaneira é ser muito frio.

De acordo com o doutor Rodrigo Mineiro, algumas diretrizes apresentadas no art. 4º do texto estimulam a integração regional e global, harmonização e simplificação dos regimes aduaneiros e procedimentos de controle. Em suas palavras, isso é um norte, isso é um limite que se tem com relação a esse tema. Falar que isso não é nada. Isso é muito, sim. Lembrando das missões da aduana, a gente se acostumou a falar de função aduaneira, de controle e de tributação. Mas para que existe a aduana? Durante muito tempo, uma função de arrecadação, uma função fiscal, função de proteção, até hoje a gente vê muito isso, a proteção das fronteiras. O destaque que eu dou nesse tema, e que a gente tem que enxergar quando a gente está no viés de reforma, inclusive tributária, mas também aduaneira, é a missão econômica. É essa busca pelo desenvolvimento, essa busca pelo interesse nacional. Veja, não é público, é nacional. Dois princípios que, às vezes, aparentemente são conflitantes, mas dá para caminhar junto. O princípio do interesse nacional na proteção da soberania, das fronteiras, da economia nacional e da sociedade brasileira, e a necessária integração global, porque, quando eu tenho uma importação, eu tenho uma exportação no exterior, e vice-versa. Não somos uma ilha,

ainda que Vitória seja uma ilha, mas o Brasil não é uma ilha. A gente está conectado mundialmente. Por isso, temos que entender também regimes dentro de um contexto internacional. Não é falar uma língua específica do Brasil, mas integrar as necessidades do País com aquilo que de melhor se faz no mundo.

Nas palavras do doutor Rodrigo, na reforma tributária, na regra não haverá benefícios fiscais aos regimes especiais de IBS e CBS, salvo aqueles previstos. O art. 156-A da Constituição Federal estabelece a lei complementar para explorar sobre hipótese de diferimento e desoneração do imposto aplicado aos regimes aduaneiros especiais e às zonas de processamento de exportação. Então, ele fala de diferimento e desoneração. Regime não é diferimento. Então nós estamos falando de uma desoneração efetiva. E quem vai tratar disso? A lei complementar. Mas veja, regimes aduaneiros especiais, isso não é um conceito aberto. Eu não posso encaixar em regime aduaneiro especial o que eu quiser, nem o que o mercado quiser e nem o que a Receita quiser. Isso é um conceito fechado. E o que é isso, afinal? A gente tem que entender o controle aduaneiro, seus três momentos: controle prévio, controle de chegada e auditoria *a posteriori*. Concordo com o Solon. A gente caminha, inclusive no anteprojeto, para tratar muito de auditoria *a posteriori*. Precisa fortalecer, sem dúvida alguma. Mas falo aqui do controle na chegada da mercadoria, em que são aplicados regimes aduaneiros, que é o tratamento aduaneiro aplicável à mercadoria que chega. Esse tratamento pode ser comum, a regra geral de importação e exportação, não falo de importação de uma forma específica. Pode ser em área especial, que é aquilo em determinada região, Zona Franca de Manaus, zonas de processamento de exportação, áreas de livre comércio. O que nos interessa aqui são regimes aduaneiros especiais. Como o próprio nome diz, é um tratamento especial. Tratamento aduaneiro diferenciado, aplicável à mercadoria importada ou exportada. Veja, aduaneiro não é tributário, e isso está ligado a prazo determinado. Bebendo mais uma vez nas fontes do professor Solon, se aproxima do conceito de uma não incidência. Durante um período, aquela mercadoria que entra fica como se fosse um controle específico sobre ela, ela não integra diretamente a economia nacional. Ela entra em um depósito, ou em um processamento industrial, ou em trânsito, tudo a um tempo. Eu tenho o momento um e o momento dois. O aspecto material da hipótese de incidência só vai ser completo no final. Inclusive com a incidência da norma isentiva. Aí eu tenho a norma de incidência tributária de uma forma mais completa. Então, eu posso dizer que eu tenho, na verdade, quase que uma suspensão da ocorrência do fato gerador aqui, ou, como prefere o professor Solon, uma não incidência, mas com algumas divergências pontuais nesse caso. Mas veja, eu tenho dois momentos. Essa mercadoria, durante esse período, está sujeita a um controle específico. Pode ser no estabelecimento da empresa. Eu tenho a admissão no primeiro momento e depois a extinção do regime no segundo momento. Isso é muito importante ser definido. Não é um conceito necessariamente ligado a tributo, mas pode incluir aspectos tributários, dentro de uma forma excepcional. Mas o conceito principal é controle aduaneiro. E por que eu falo isso? No final, a gente vai falar com relação a serviços, que está fora desse conceito.

Sobre natureza jurídica, o doutor Rodrigo afirmou que prefere, em suas palavras, em vez de falar abertamente que isso é uma não incidência ou uma isenção condicio-

nada, que isso é um instrumento de indução econômica de natureza complexiva. O fato gerador, em uma linguagem mais comum, ocorre de uma forma em etapas, até o final dele. Então se aproxima, sem dúvida, de uma não incidência. No texto da reforma tributária aprovada, está escrito: fica suspenso o pagamento. É muito interessante, porque o CTN não trata da suspensão de exigibilidade nesse caso. Mas convencionou-se que são regimes suspensivos e suspende o pagamento. Como foi tratado no anteprojeto para não entrar nessa bola dividida? A mercadoria ou o amparo do regime aduaneiro especial não está sujeito ao pagamento, assim é tratado nos textos internacionais, nos códigos. Não entrar na discussão da sua natureza jurídica no texto. Deixa isso para a academia. E aproxima os dois textos. Então não temos contradição no que está na reforma tributária e no que está no anteprojeto. O que a gente tem efetivamente é um não pagamento dos tributos. A reforma tributária, o PL 68, na parte que nos trata de regimes aduaneiros especiais, colocou os gêneros de regimes seguindo, da mesma forma, a Lei Geral do Comércio Exterior. Os regimes de trânsito, os regimes de depósito, os regimes de permanência temporária, os regimes de aperfeiçoamento, que é o *drawback*, o *Regime aduaneiro de entreposto industrial sob controle informatizado* (Recof) e o *ornitorrinco*, que é o *Regime aduaneiro especial para atividades de pesquisa e lavra de petróleo e gás natural* (Repetro), que foi preciso inserir e, dessa forma, foi colocado também na Lei Geral do Comércio.

Nas palavras do doutor Rodrigo, aqui a gente tem, pela primeira vez, um texto normativo, um texto legal, de forma similar ao que está sendo feito no PL, mas com detalhamento, trazendo para a lei aquilo que era previsto apenas em regulamento e instrução normativa. Por que isso? Para dar segurança jurídica. Isso é uma matéria legal. Isso não é uma matéria de regulamento e de instrução normativa. Muito me incomoda quando falam que o Recofo, que é o principal regime, na minha concepção, é instrução normativa. Isso é um grande absurdo. E é assim há mais de duas décadas. O Repetro apenas recentemente teve uma lei. A gente pega BE também e muitos outros. Então a gente tem uma concha de retalhos. Podemos aperfeiçoar esse texto? Podemos. Mas é urgente, porque a reforma tributária precisa desse conceito. E, já no meu último *slide*, é um novo tratamento para o IBS e a CBS, mas significa que não mudou nada para o *Imposto de Importação* (II). Então, se não for aprovado o anteprojeto, a gente vai seguir a mesma coisa lá para o *Imposto de Importação*. Mas a questão que foi destacada em artigos pelo professor Solon é uma discussão que já vem há algum tempo de *drawback* serviços, Recofo serviços. Infelizmente, gostaria que fosse diferente. Controle de serviço não é um controle aduaneiro. Aduana controla mercadorias. Gostaria que isso tivesse avançado nesse sentido. Então, eu não posso encaixar no termo regime aduaneiro especial ou serviço. Eu posso aplicar um tratamento tributário especial para aquelas empresas que também são habilitadas no regime aduaneiro especial. Mas isso é um tratamento tributário. É um regime tributário e não é um regime aduaneiro, que é ligado à entrada de mercadorias durante um período que está sobre um controle diferenciado. Aqui eu tenho um grande desafio. Será que quem elaborou a reforma tributária tinha isso em mente, com relação a *drawback* serviços e a outros benefícios em cima de serviços? Aqui a gente vai ter um grande problema, se a lei caminhar nesse sentido, porque a gente vai ter um problema conceitual aqui. E aquilo que não se enquadra como regime aduaneiro especial pela lei específica.

De acordo com o doutor Rodrigo, outro problema é a disciplina estabelecida na legislação aduaneira: Lei ou regulamento? Em suas palavras, diversos pontos falam em legislação aduaneira. Isso é um tema de lei e por isso a gente luta para incluir isso no anteprojeto de Comex, porque muito se criticou, inclusive ontem, as diversas remissões no anteprojeto para regulamentação da administração aduaneira. A gente quer trazer esse tema de regimes para a lei, para o regulamento ser só sobre como a Receita vai cobrar isso? Como vai ser uma fiscalização disso? Mas o benefício, o prazo, o beneficiário, o requisito e tudo mais estão em lei. É por isso que, às vezes, aquilo que era para ser um artigo apenas está em cinco ou seis, nesse sentido. Eu queria apenas lançar algumas questões, alguns desafios, mas o principal que eu vejo nesse tema são serviços. Mas temos que compreender bem o conceito de regime aduaneiro especial para a gente não cometer impropriedades.

Encerrada a explanação do doutor Rodrigo, a presidente do painel, doutora Carla Adriana Fregona, destacou que existem vários contrapontos sobre o tema e passou a palavra ao doutor Pedro de Sá, auditor-fiscal da Secretaria de Estado da Fazenda do Espírito Santo (Sefaz).

O doutor Pedro de Sá abriu a sua explanação cumprimento os presentes e informando que atuava como auditor-fiscal da Receita Estadual há dez anos e que, no evento, representava o secretário da Fazenda, Benício Costa, impedido de comparecer por causa de outra agenda com o Governador do Estado.

Nas palavras do doutor Pedro de Sá, o Espírito Santo sempre teve o seu modelo de desenvolvimento econômico muito ancorado nos incentivos fiscais, na concessão de incentivos fiscais. E aí nós temos vários. Para citar os principais, o Invest, o Compete, o famoso Fundap, um benefício dos mais antigos do País. E esse modelo, aliado a outras políticas de desenvolvimento, levou o Espírito Santo a um patamar muito robusto de produção, comercialização, comércio exterior, importação. Falando especificamente no comércio exterior, temos alguns números. Por exemplo, nos valores das mercadorias importadas apenas pelos portos capixabas, temos crescimento de 70%, quando comparamos os primeiros semestres de 2023 e 2024. E esse crescimento se deu muito pela importação de veículos híbridos e elétricos, que entram pelo Estado do Espírito Santo e são distribuídos para todo o País. Na parte da exportação, os valores também são substanciais, na faixa de quase 9 bilhões. Esse valor é dos produtos que são exportados. Os principais produtos importados são carvão mineral, máquinas escavadoras e aparelhos elétricos. Em produtos exportados, temos minério de ferro, café, produtos semimanufaturados, pasta química e pedras de cantaria, granitos, mármore, etc. A economia é muito forte, muito pujante. Com isso, também há reflexos na arrecadação. Tivemos recorde em julho de 2024. Tudo por conta dessa economia forte do Estado, amparada nos benefícios e nos incentivos fiscais utilizados para atrair investimentos, atrair grandes empresas.

De acordo com o doutor Pedro de Sá, a reforma tributária traz desafios. É por isso que estamos discutindo e debatendo. Precisamos estar preparados para encarar esses desafios. E eu vejo a simplificação e a transparência como pontos importantes. Existe um estudo do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) que diz que, mais ou menos, da Constituição de 1988 até o final de 2022, foram publicadas cerca de 450 mil

normas tributárias. Isso equivale a 54 normas tributárias editadas por dia útil. Imagine isso no comércio exterior, você tendo que lidar com legislação de vários Estados, além da legislação federal, que é a principal. Então, com a reforma, nós temos uma legislação única, apesar de a legislação também já estar crescendo bastante. Nós temos no PLP, hoje, mais ou menos 500 artigos. O projeto que está no Senado tem cerca de 1.200 emendas. É claro que nem todas vão ser acatadas. De qualquer modo, é sim uma simplificação nesse sistema que vai facilitar por conta de termos uma legislação única. Equilíbrio concorrencial em relação aos produtos nacionais também é um tema muito exigido pelos produtores, por participantes do comércio exterior, porque há algumas intenções necessárias para importações, mas que, muitas vezes, não têm o mesmo tratamento para produtos internos, nacionais. Isso acaba causando certa distorção nessa relação. O IBS e a CBS vêm também para corrigir isso. A ideia é que regimes diferenciados aplicados para importação, nos produtos importados, sejam os mesmos para os produtos nacionais, para haver certo equilíbrio. Solução para o problema de créditos acumulados de exportação e aumento de competitividade. Esse também, todos sabemos, é um grande problema. Nos créditos acumulados de ICMS, hoje, no Estado do Espírito Santo, temos um valor na faixa de 1,5 bilhão de créditos homologados. Nós sabemos que há muita dificuldade para a devolução desses créditos para os exportadores que têm a sua imunidade e acabam acumulando créditos de seus insumos na cadeia. A reforma tributária tenta resolver esse problema com o reembolso, o retorno desses créditos. A ideia no texto é a seguinte: que os créditos de ICMS, a partir de 2033, possam ser reembolsados em um prazo de 20 anos. E os créditos dos novos impostos, a ideia é que eles voltem para o exportador em um prazo excepcional, de 30 dias. Essa é a ideia como regra. Tem outros prazos para situações distintas, mas, como regra, é um retorno rápido desse crédito, em um prazo de 30 dias, também resolvendo um grande problema do setor.

Sobre a redução e a extinção dos atuais incentivos fiscais nas atividades de importação, de acordo com o doutor Pedro de Sá, o Espírito Santo, assim como vários Estados, tem o seu modelo ancorado nos benefícios fiscais e, com a reforma, esse modelo precisa ser reinventado. Em suas palavras, passamos do modelo de incentivo fiscal para uma sistemática de incentivo financeiro. Ou seja, vamos ter aportes de dinheiro, de recursos em empresas, em investimentos, por meio de dinheiro mesmo, injeção de dinheiro, ou compensação, ou outras formas dispostas no regulamento e no PLP 68. Uma forma de compensação, por exemplo, é a criação desse fundo de compensação de benefícios fiscais. A transição dos tributos começa a partir de 2026, mas o ICMS e o ISS terão a transição iniciada de forma mais robusta a partir de 2029. Haverá a redução de 10% em 2029, 20% em 2030... Em 2033, tem o corte realmente, não teremos mais benefícios fiscais. Então, durante essa transição, as empresas que investiram contando com esses benefícios fiscais terão como forma de compensação os recursos desse fundo, que tem valor de 160 bilhões aportados pela União. A ideia é que essas empresas façam o requerimento diretamente para a União. Claro, vai ser avaliado para ver se esse crédito, se essa compensação é devida. As empresas terão o aporte desse fundo para o período até 2032. E o outro fundo que funcionará de maneira perene é o Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional. Esse fundo tem o objetivo de reduzir as desigualdades regionais e sociais e, também, será financiado pela União, com aportes crescentes de recursos a par-

tir de 2029. De 2029 até 2043, o valor aproximado será de 540 bilhões. A partir de 2043, a ideia é que esse fundo tenha o valor de 60 bilhões de forma perene, distribuído para os Estados. Os critérios de distribuição são: população, 30%; e coeficientes individuais do *Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal* (FPE), 70%. As principais destinações desse recurso são para realização de estudos, projetos e obras de infraestrutura; fomento às atividades produtivas com elevado potencial de geração de emprego e renda, incluindo subvenções econômicas e financeiras; e promoção de ações com vistas ao desenvolvimento científico e tecnológico e à inovação. Esses dois fundos são exemplos dessa mudança de investimento e atração de empresas, geração de empregos, por meio dessa nova abordagem de incentivo financeiro em substituição aos incentivos fiscais.

Falando especificamente sobre o Espírito Santo, o doutor Pedro de Sá destacou que o Estado que tem total [condição] de manter diversos investimentos existentes. Em suas palavras, nós somos um Estado pequeno. Aqui tem muita gente de fora. É um Estado pequeno, mas muito forte. Nós temos 78 Municípios, cerca de 4 milhões de habitantes. Além disso, o Espírito Santo tem uma excelente gestão fiscal, é um Estado muito organizado. Há 12 anos consecutivos, nós fomos “Nota A” na Capag, que é a capacidade de pagamento de Estados e Municípios, de acordo com a Secretaria do Tesouro Nacional. Temos, ainda, um fundo soberano, criado pelo Governo do Estado, com valores hoje na faixa de 2 bilhões de reais, que também é muito importante para depósitos futuros, para segurança, para investimentos em infraestrutura. Temos um Estado muito forte em logística, com nossos portos, nossas estradas. Diversos investimentos têm acontecido diuturnamente na região. Tem a primeira *Zona de Processamento de Exportação* (ZPE) privada, que está sendo criada no Município de Aracruz. Há ainda todo um investimento em infraestrutura. O Espírito Santo é uma terra de oportunidades. Nós estamos preparados para os desafios inerentes à reforma. Eu, como auditor fiscal, tenho o maior orgulho dessa carreira. Nós temos um compromisso inarredável com o desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo. E, juntos com o governo, estamos preparados para encarar os desafios, aceitar e, da melhor forma, entrar nessa nova sistemática de desenvolvimento. A reforma é de todos, é do Brasil. Em conjunto com outros Estados, nós vamos conseguir avançar e superar todos os obstáculos.

Finalizada a apresentação do auditor-fiscal da Receita Estadual do Espírito Santo, a doutora Carla Adriana Fregona, presidente do painel, passou a palavra ao doutor Fabrício Betto, auditor-fiscal da Alfândega do Porto de Vitória.

A Receita Federal vem realizando um trabalho de aproximação com a sociedade, afirmou o doutor Fabrício Betto. Em suas palavras, o marco desse movimento foi a liberação das consultas aos motivos de direcionamento das declarações de imposto de renda à pessoa física. A disponibilização disso para o próprio contribuinte é, justamente, o primeiro marco nesse movimento de aproximação com a sociedade. Faço coro, fico muito feliz de escutar, vejo que não sou só eu, é a casa toda que está assim, escutando o professor que nos antecedeu no painel anterior. Vejo que temos muita coisa para fazer ainda, para fazer com que essa mensagem chegue à sociedade, de maneira que nós não precisemos abrir mão das nossas convicções, mas que nós não fiquemos dentro das trincheiras que a gente enxerga nesses últimos tempos, que às vezes as pessoas

ficam travadas naquela convicção, e isso trava o debate. Tudo que tem sido feito, no que se refere à implantação da reforma tributária, tem sido pautado por essas balizas. Construção coletiva, especialmente com Estados e Municípios, o que é um desafio. É um desafio encontrar consenso em um ambiente com 27 integrantes, Estados, mais de 5.500 Municípios, para aplicar de uma forma uniforme, sincronizada, uma mesma legislação, de dois tributos que são irmãos gêmeos. É importante exortá-los, que o diálogo sempre seja cada vez mais estimulado. Longe de qualquer pretensão, o que se percebe dentro de todas as instituições, especialmente agora, ao longo da definição do modelo tecnológico da reforma tributária, o que é melhor para o País. Não é o que é melhor para a Receita, não é o que é melhor para o Estado, nem para o Município, é o que é melhor para todos. E é isso que eu pretendo trazer para os senhores, hoje, uma visão bem de alto nível do que se espera no mundo pós-implantação da reforma tributária.

O doutor Fabrício destacou que, no que se refere a PIS e Cofins, a reforma tributária começa em janeiro de 2026. Em suas palavras, foi dito antes, aqui, janeiro de 2027, mas não é. Em janeiro de 2027 deixam de existir PIS e Cofins. Então a nossa transição, a rampa, na verdade, que nós temos que subir, é de um ano, já com os sistemas em produção. Ou seja, funcionando, rodando, para que se tenha, nesse primeiro ano, a calibração da alíquota efetiva para funcionar a partir de janeiro de 2026.

E isso traz um desafio enorme, no que se refere à tecnologia, para construir uma solução sem ter a definição do marco legal ainda finalizada. Como é que se faz isso? Nós não temos condições de esperar a tramitação, no Congresso Nacional, da lei complementar, enfim, de todos os regulamentos, para começarmos a construir um ambiente para estar rodando isso em janeiro de 2026. Sem chance, isso não existe, não vai funcionar. Para que a gente entenda esse modelo novo – estamos falando de reforma tributária de consumo, tem uma interseção com o comércio exterior –, é preciso entender como funciona hoje a tributação das operações de consumo. Nós temos um mundo que é viável para a administração tributária, que começa com o resultado de uma apuração que é feita pelo contribuinte. Ou seja, cabe ao contribuinte.

O doutor Fabrício Betto avalia, em suas palavras, que alguns têm a graça, às vezes a condição de ler e entender a legislação tributária e conseguir cumpri-la da mesma forma que a administração tributária entende que deve ser cumprida. Mas isso não é uma constante. Acaba sendo uma fonte de discórdia, infelizmente, por conta de um cenário que nos traz a obrigação para cada um dos contribuintes de interpretar a norma, aplicar a norma, apresentar a sua declaração consolidada de determinado período e rezar para que o Fisco concorde. Por outro lado, o Fisco tem a sua interpretação e espera, reza, para que o contribuinte faça do jeito que acha que tem que ser feito. Então, a partir desse momento em que essa apuração é entregue, você tem uma série de processos que passa a ser realizado para fazer o que a gente chama de fluxo de realização do crédito tributário. Transformar aquela obrigação tributária de fato em orçamento disponível para aplicação das políticas públicas. Esse caminhar aqui é decorrente da norma que nós temos hoje e que está muito condicionada à percepção do legislador daquilo que a tecnologia consegue entregar. Então, você tem ainda o período de apuração. A gente vê a nota fiscal, ela saiu do papel, foi para o mundo eletrônico, mas, essencialmente, o processo de

trabalho é o mesmo. É o contribuinte interpretar a norma, dar a informação, consolidar isso e apresentar essa consolidação para o Fisco. O Fisco, da forma como ele tem hoje alguns recursos, tenta identificar se há algum desvio, ou não, dentro desse processo de batimento, de arrecadação, de valor de débito, esse tipo de coisa. Ao longo dos anos 2000, o Brasil apanhou bastante no *“Doing Business”* (relatório publicado anualmente pelo Grupo Banco Mundial desde 2002), em relação ao tempo que se demora para a abertura e o fechamento de empresas. Foi feito um trabalho muito forte, especialmente com a Rede de Sistemas Informatizados necessários para registrar e legalizar empresas e negócios, tanto no âmbito da União como dos Estados e Municípios (RedeSim), não sei se todos conhecem. Hoje, você abre e fecha uma empresa com uma velocidade enorme. Você tem abertura e fechamento de empresas de forma bastante rápida, mas demora em torno de oito meses para identificar, de fato, se houve ou se há um valor a ser cobrado. Isso está trazendo um problema tremendo no ambiente de negócio do País. Uma quantidade imensa de empresas que anoitecem e não amanhecem, poluindo, para não dizer outra palavra, o ambiente de negócios, punindo o bom contribuinte.

O doutor Fabrício Betto pergunta: O que a Receita Federal enxerga como possibilidade de intervenção para a melhoria desse cenário? E responde com os *slides* de sua apresentação. Essa aqui é a representação da caixinha que é anterior àquela declaração do período de apuração que o contribuinte faz. Que é o mundo, é uma operação de consumo. Essa representação, essa nuvem tem vários significados. É uma nuvem *nimbus*, mas que hoje é uma *cumulonimbus*. É aquela nuvem da tempestade, que derruba avião, enfim, causa todas as tragédias. É onde está a interpretação da norma. Cabe ao contribuinte hoje fazer isso. Qual é a perspectiva da Receita Federal para esse mundo? É trazer essa complexidade toda para um ambiente em nuvem, e transformar isso, que hoje é um pesadelo para o contribuinte, na realização de um sonho, no sentido de responder a uma pergunta hipotética dos contribuintes: “O que eu preciso fazer para estar de acordo quando entrar em vigor a reforma tributária?”. O nosso sonho de consumo? Nada. Continue emitindo o seu documento fiscal do jeito que você sempre emituiu. E não faça mais nada. Vá cuidar da sua vida. Vá fazer os seus negócios. Mas como fazer para que isso aconteça? Com uma medida, com uma abordagem que nós chamamos de digitalização da tributação. Passar a tratar não mais o processo como um processo que se desdobra ao longo dos meses. Mas tratar de forma atomizada cada fato gerador. Emitiu o documento fiscal? Trata. Está certo? Beleza. Não está? Informe ao contribuinte. Como é que o contribuinte faz para saber o que está acontecendo? Qual é a norma? Disponibilizar ao contribuinte uma ferramenta com a interpretação da administração tributária. Ele é obrigado a usá-la? Não, não é obrigado a usá-la, mas, se ele quiser saber, usa. Está lá, à disposição dele. De maneira que você consiga não só aproximar a realização do teto tributário da ocorrência do fato gerador, mas também melhorar o ambiente de negócio do País.

O doutor Fabrício destaca alguns desafios. Em suas palavras, o que mais nos preocupava era a volumetria. Nós tínhamos uma preocupação, hoje não temos mais. E aí, de novo, a importância do que a tecnologia nos oferece. Hoje, nós temos em torno de 50 bilhões de documentos fiscais gerados anualmente, entre notas fiscais, modelo 55, que é aquela padrão grande; modelo 65, que é do consumo do final; SAT em São

Paulo; conhecimento de transporte, por aí vai. Hoje, a gente tem condição de trabalhar de forma tranquila com três vezes esse valor. São 150 bilhões de transações por ano, com picos de 15 mil transações por segundo, todas elas sendo tratadas com aplicação da norma, que é a norma que se aplica àquela operação. De forma clara, transparente, para o contribuinte. Vamos concordar em tudo sempre? Provavelmente não. Mas, pelo menos, aquilo que for erro, aquilo que for simplesmente incompreensão da norma, espera-se que fique mais claro. Como a gente está caminhando para esse mundo? Essa imagem não está aí por outra razão. É do início da minha fala, é uma construção coletiva de todos. Aguardem para, nos próximos dias, serem consultados justamente para a construção do que vai ser, digamos, colocado em produção em janeiro de 2026. Especialmente quem atua junto aos provedores de soluções de tecnologia, que são os que vão operacionalizar, entregar os insumos para que as empresas possam cumprir as suas obrigações tributárias.

Em suas palavras, o doutor Fabrício descreve que, em linhas gerais, é um ambiente novo em que cada operação, da mesma forma como se faz essa operação no cartão de crédito, o empresário, até o consumidor final, terá a possibilidade de acompanhar o que está acontecendo. Se ele tiver discordância, manifesta a discordância por meio do que a gente está chamando de apuração assistida. Ou seja, o contribuinte faz as suas operações, vai acompanhando aquilo como se fosse um extrato bancário. A ideia é mais ou menos a mesma. Fala-se muito em reduzir obrigações acessórias. O nosso “Santo Graal” é acabar com elas. Vocês não têm ideia do que é isso em termos de processamento de massa de dados. O problema que é uma retificação de uma declaração. Então, a abordagem que está sendo adotada é exatamente a mesma do sistema bancário. Errou, corrige para frente. Não mexe para trás. Lá no PL, tem a previsão de que instrumento de confissão de dívida é o documento fiscal. Não é mais a declaração, não é mais lá na frente. Emitir o documento é aquilo que está valendo. Para quê? Para que a gente tenha essa premissa básica, essa certeza mínima para você poder fazer esse caminhar. E a gente tem alguns impactos. Hoje nós temos a possibilidade de abrir mão, por exemplo, de todos esses regimes diferenciados, ou, teoricamente, eu me refiro não aos regimes aduaneiros especiais, mas a situações como vou tratar a cesta básica diferentemente, vou tratar o taxista diferentemente, vou tratar o instrumento médico cirúrgico diferentemente. Tecnicamente, isso não é mais necessário. É possível tratar toda a tributação de um jeito só, e eu consigo identificar exatamente a pessoa que precisa daquele auxílio. Eu não preciso mais desistir de fazer a renúncia fiscal. Eu direciono o orçamento. É possível tecnicamente, politicamente é outra história, entregar, por exemplo, um benefício fiscal na forma de recurso, diretamente por meio do orçamento mundial. Eu não preciso mais dar isenção, suspensão. Tecnicamente é possível você identificar quem é aquele contribuinte, por exemplo, que precisa receber um *cashback* da sua conta de energia elétrica. É possível fazer isso, mesmo nesse volume de transações. E pasmem, com um tempo de latência de projeto, mas que na prática é menor, de no máximo, no máximo, três minutos. Algumas situações, por exemplo, que envolvem restituição, está no PL, até três dias. Daria para fazer na hora. Claro que é toda uma questão de custo. Quanto vai custar essa musculatura de computação? Mas hoje dá para fazer. É só para vocês terem uma ideia do mundo que a gente vai ter bem em breve.

Teremos tudo isso em janeiro de 2026? Pergunta o doutor Fabrício. Não sei, ele responde, acrescentando, em suas palavras, que é um caminhar conjunto com Estados e Municípios. Os *Grupos de Trabalho* (GTs) estão conversando especialmente sobre essa integração das plataformas. Mas algumas coisas são tranquilas para todos. Transparência, sincronicidade, uniformidade, significa todos aplicando, pelo menos as administrações tributárias, a norma da mesma forma.

Finalizando, o doutor Fabrício Betto afirmou que, na perspectiva da Receita Federal, a intenção é proporcionar um ambiente de tranquilidade para a sociedade. Em suas palavras, a gente imagina que direcionará esse nosso barco para um mundo um pouco mais tranquilo. Deixar o contribuinte viver a vida dele, deixar isso mais transparente, fazer com que até o orçamento possa ser aplicado de uma melhor forma.

A presidente do painel, doutora Carla Adriana, passou a palavra ao doutor Márcio Ávila, advogado, professor, pós-doutor em Direito Tributário, doutor e mestre em Direito Internacional e vice-presidente da Comissão de Direito Aduaneiro do IAP.

O doutor Márcio Ávila iniciou a sua fala agradecendo à doutora Luciana Mattar, à plateia, aos membros da mesa, ao amigo Solon Sehn e destacando que faria um contraponto, mencionando detalhes que, em sua opinião, seriam relevantes, como a retirada do Senado do regime de urgência que veio da Câmara dos Deputados para a Reforma Tributária. Em suas palavras, isso é básico, porque você não pode falar de uma modificação estrutural no País feita de maneira açodada. Isso seria extremamente amador. A gente vê isso até pela Emenda Constitucional nº 132. Quantos deputados e senadores não conheciam o teor da Emenda Constitucional nº 132? Uma modificação da tributação sobre o consumo, que o Legislativo não conhece o seu teor. Eu fico muito ressabiado efetivamente, porque eu advogo também há 25 anos na área tributária, aduaneira, da história do “vem que está quentinho”. Não sei se está quentinho. Não sei se está quentinho assim. Eu fico desconfiado, sim. Por quê? Porque eu acho que, principalmente, a própria Emenda Constitucional nº 132 foi pouquíssimo discutida com a sociedade civil. Foi quase uma Emenda Constitucional de laboratório. Isso não serve em uma mudança estrutural de tributação sobre o consumo. Então, esse é o primeiro ponto.

Outro ponto levantado pelo doutor Márcio é a questão da lógica da tributação interna, distinta da tributação do comércio exterior. Em suas palavras, a tributação interna é completamente distinta da tributação sobre o comércio exterior. No comércio exterior, a gente trabalha, sim, com base em regimes de desoneração tributária, com suspensão, com isenção, o que não tem nada a ver com a tributação interna. Então, a lógica é diferente. Por que eu digo isso? Porque houve um grande estresse do mercado na área de comércio exterior para saber se nós teríamos ou não absorvido nessa reforma os regimes aduaneiros especiais. Todos ficaram muito apreensivos. Mas por quê? Porque a tributação sobre o comércio exterior não se confunde com a tributação interna. O problema é toda a pegada que teve sobre a reforma tributária veio em cima de vamos segurar as finanças públicas e vamos analisar a Constituição Federal só com base na Constituição Orçamentária [sic]. Nós temos uma Constituição Federal que vai desde o preâmbulo até o último artigo do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT). Mas todo o

discurso foi só de arrocho fiscal. Por quê? Desde quando? Na área de comércio exterior, se você não tiver uma política de comércio exterior, você não tem política pública. Se você não tem política pública, você não chega a lugar algum. Vou dar o exemplo do Repetro. O tal do Repetro foi previsto no PLP. Por que é tão relevante? Porque o ciclo econômico de uma indústria do petróleo é de 20 anos. Como no Brasil até o passado é incerto, você tem que ter uma previsão certa no PLP. Com certeza, porque uma indústria do lado exterior vem para o Brasil acreditando em um regime tributário e daqui a pouco, da noite para o dia, muda-se esse regime. Ela fica sem esse benefício que ela esperou. Ela não viria para o Brasil, ela iria para a Austrália, iria para a China, iria para outros países, mas não iria colocar investimentos no Brasil, se não tivesse o mínimo de previsibilidade de segurança jurídica. Então, de fato, tem que ter uma previsão do Repetro, sim. Lembro que, em 2017, quando veio o Repetro-Sped, saiu em num jornal, no Valor Econômico – eles conseguem achar números que eu nunca vi, qual é a base deles –, o benefício de um trilhão de reais. Eu falo, se tributar a importação, a empresa estrangeira não vem para o Brasil, porque a gente faz número, né, está planilhado. Você vai para outro lugar. Depois, eu vi no ano passado uma notícia em O Globo, falando que nunca os Estados e Municípios arrecadaram tanto com *royalties* e participações governamentais. Bacana isso, né? Você demoniza o benefício fiscal e depois perde *royalties* e participações governamentais. Você pode escolher. Você pode tributar na importação, ninguém bota o dinheiro aqui no País, e aí você não tem nem *royalties*, nem participação governamental. Isso tem a ver com o quê? Isso tem a ver com benefício fiscal, demonizar benefício fiscal? Não. Isso tem a ver com uma ideia de competitividade. Se você não desonerar, a empresa estrangeira não vem para o Brasil. E todos nós sabemos disso. Funciona nessa base, né?

Nas palavras do doutor Márcio Ávila, o PLP 68 fala de quatro regimes, no meu entender, uma ideia de guarda-chuva, um guarda-chuva para regimes específicos, sempre na forma do regulamento, só que é estranho. Eu confesso que é estranha a forma como vem no PLP. Por quê? Primeiro, porque esses regimes aduaneiros especiais que nós temos hoje foram frutos de uma conquista. Nós ficamos aí décadas para termos mais do que 20 regimes aduaneiros especiais. Nós ficamos décadas para conquistar isso. E aí existe uma ideia de simplificação. Mas uma simplificação com quatro regimes, será que simplificou? Primeiro ponto, não me parece que houve essa simplificação efetiva. Nem todos os regimes estão encaixados nesses quatro guarda-chuvas. Então a gente volta à política do “pires na mão”: por favor, me dá um regime aduaneiro aqui, deixa eu me encaixar na reforma tributária. Pedir por favor, depois de décadas de luta, para ter esse regime aduaneiro que a gente tem hoje? Não, isso não é um favor, isso é uma obrigação. O que eu acho que está errado, efetivamente? É que as modificações deviam ter sido feitas, de verdade, no PLP, falando assim: o IBS e a CBS estão nos seguintes regimes aduaneiros especiais, tal, tal, tal, ou botar exatamente o dispositivo, é uma lei complementar, sim, com natureza de lei ordinária, mas coloca no PLP diretamente e garante o jeito como nós estamos hoje, as conquistas que foram efetivadas até hoje, e não retirar direitos, deixar aqueles que operam com comércio exterior estressados para saber se vão poder ter previsibilidade em suas operações. Eu efetivamente não gosto da forma como veio essa ideia de que a gente está simplificando de vinte e poucos regimes para quatro.

Não, eu acho que não, porque, por exemplo, se isso é para o IBS e para a CBS, como é que fica o Imposto de Importação, o PIS/Cofins? Fica com os regimes aduaneiros que já existem e depois a gente tem um regime específico, quatro regimes para IBS e CBS? Que confusão é essa? Então, não me parece que faça muito sentido. Realmente, eu acho que a gente tem que melhorar nesse ponto.

E aí não adianta a gente se empolgar e achar que a reforma é aduaneira. A reforma não é aduaneira, a reforma é tributária. Sinceramente, eu não entendi a utilidade de trazer conceitos de regime aduaneiro em uma lei nacional. Porque quem tem que trabalhar com direito aduaneiro é a União. É competência da União, tratar de direito aduaneiro, ou de comércio exterior, se você quiser ir pelo art. 21 da Constituição Federal. Mas não é em lei nacional. Estados e Municípios não têm a ver com isso, desculpa, mas não têm a ver com isso. Então, criaram uma confusão conceitual. Uma coisa é lei federal tratar de direito aduaneiro, outra coisa é lei nacional. O Supremo Tribunal Federal pouquíssimo enfrenta essa questão de conflito lei nacional e lei federal. Mas o fato é que isso aqui é uma atecnia. Não é competência de uma lei nacional tratar de conceito de direito aduaneiro. Esse não foi o momento feliz para isso. O IBS e a CBS deviam ter entrado no regime em que já estão existentes hoje, ponto, acabou. Então, eu coloco esses pontos, porque realmente eles devem ser considerados. Um problema aqui: se a reforma tributária é tributária e não aduaneira, os conceitos presentes na lei nacional, aplicados ao IBS e à CBS, se aplicam para outros tributos, incidentes sobre comércio exterior? Por isso que eu falo que não houve uma simplificação, quando nós trouxemos quatro conceitos. Se a gente olhar, por exemplo, no trânsito aduaneiro, fala-se lá, modalidade conforme a legislação aduaneira. Depois, no art. 84, § 1º, espécie conforme regulamento. No art. 86, a questão da permanência temporária, conforme regulamento. Que regulamento é esse, em primeiro lugar? É o regulamento aduaneiro atual ou é um próximo regulamento aduaneiro? O que vai entrar, o que vai estar dentro, o que vai estar fora? Para que se cria esse tipo de situação estressante, desnecessária? Por que a gente não insere diretamente o IBS e a CBS e os regimes aduaneiros já existentes, que são objeto de uma conquista? Por que a gente tem que perder para recomeçar esse processo? Uma reconquista?

Conforme o doutor Márcio, não há simplicidade. Em suas palavras, a Emenda Constitucional nº 132 fala da simplicidade, mas acho que, quando jogam esses quatro regimes para o regulamento, eles não simplificam. Acho que eles abrem um processo de reconquista de regimes aduaneiros, quando eles já estão enquadrados. Acho que a reforma tributária é para todos os setores, não apenas para a indústria. Desculpa, espero que um dia eu não deixe de ser contratado pela CNI, pelo que eu vou comentar. Uma vez eu vi uma propaganda da CNI, falando que a reforma tributária é importante para você. Não, a reforma tributária é importante para a indústria, mas não para o prestador de serviço. A reforma tributária onerou muito a prestação de serviço. E aí a gente vem com o *drawback* de serviço. De fato, *drawback* de serviço está fora. Mas por que está fora? A gente vinha em um processo de conquista do *drawback* de serviço e agora a gente tira o *drawback* de serviço. Não, porque serviço não está no conceito aqui. Não, e aí a gente recomeça as conquistas. Acho que isso não faz sentido. A política de comércio exterior é muito diferente de uma política do mercado interno. Não dá para comparar. Se a gente

tem uma construção federal, do preâmbulo até o último artigo da DCT, não dá para falar de benefícios fiscais na área de comércio exterior só olhando a construção orçamentária. Aí sim, aqueles que estão realmente só pensando no lado fiscal vão se esquecer de uma política pública e vão se esquecer também do benefício que vai ter depois como resultado. Como é esse caso do Repetro-Sped. A desoneração de um trilhão, sabe-se lá de onde saiu esse número, e depois os Estados e Municípios podendo aumentar os seus cofres com *royalties* e participações governamentais.

O doutor Márcio aponta como uma vantagem da reforma a questão do IBS. Em suas palavras, só de a gente poder escapar de benefício fiscal que vinha por convênio do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) e depois sendo internalizado por cada Estado ao seu jeito. Isso é a pior coisa do mundo! Desculpa! O ministro Luiz Fux, quando estava do STJ, depois quando foi para o STF, a posição dele é: “Você tem um convênio do Confaz e depois cada Estado tem autonomia para internalizar do seu jeito”. Como assim? Você vai até Brasília, vai ao Confaz, aprova um texto, depois você não sabe como é que você vai internalizar no seu Estado? Você vai internalizar de maneira integral aquilo que você pactuou lá no Confaz. Isso é uma questão de transparência, de moralidade. Então, de fato, não ter que depender disso, eu acho uma coisa excelente, sinceramente. O ICMS Importação é relevante, obviamente, para a arrecadação dos Estados. Ninguém tem dúvida disso. Porém, você não ter uma sincronia da política fiscal da União em relação aos Estados, isso não existe. Então, a gente passa a ter uma política uniforme em relação ao ICMS que é absorvido pelo IBS, e a gente para de ter que ficar esperando 27 legislações distintas para uma mesma política fiscal. Normalmente, em regime aduaneiros, você tem um Repetro, por exemplo, vem exoneração na área federal, e depois os Estados, convênio Confaz, nº 3, outros convênios, internalizando a seu jeito – eu quero 3% aqui, sem direito a crédito.

Finalizando, o doutor Márcio afirma que o País não tem uma política uniforme de comércio exterior. Em suas palavras, tradicionalmente no mundo, a gente tem o maior ente da federação responsável pela área de comércio exterior. Agora, com essa uniformização, pelo menos a gente tira um problema grande, que é essa questão da simetria em matéria de ICMS.

Concluída a apresentação, a presidente Carla Adriana Fregona agradeceu a participação de todos os palestrantes e encerrou as atividades do painel.

Palco 1 — Painel Marítimo

Tema: Setor *Offshore* e Transição Energética

Presidente: Livia Sanches Sancio — Advogada

Relator: Marcos Aurélio de Arruda — Advogado

Palestrante 1: Contra-Almirante Washington Luiz — Subchefe de Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada

Palestrante 2: Ludwig Silva — Advogado

Palestrante 3: Matheus Chagas — Vice-Presidente de Crescimento de Novos Mercados da GIS, Empresa do Grupo Chouest

A presidente do painel, doutora Livia Sancio, iniciou as atividades parabenizando a doutora Luciana Mattar pela organização do evento e destacando a sua satisfação em receber em Vitória pessoas do Brasil inteiro e do exterior. Ela agradeceu a todos pela presença, em nome da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES.

Entrando no tema do painel – “Setor *Offshore* e Transição Energética” –, a doutora Livia afirmou que o assunto é de extrema relevância para o Brasil e, também, para o Estado do Espírito Santo. Em suas palavras, o Brasil tem muitas reservas de petróleo, um potencial muito grande. Além disso, a gente tem um potencial enorme para energias alternativas, energias renováveis, e o próprio Governo tem criado alguns incentivos, buscando essa transição energética e a utilização de uma energia mais limpa.

Dito isso, a doutora Livia chamou o primeiro palestrante, contra-almirante Washington Luiz, apresentando o seu currículo. Ele ingressou na Marinha do Brasil em 1989 e, ao longo da carreira como oficial, serviu em vários navios e organizações militares da Marinha. Comandou o primeiro Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque e a Capitania dos Portos do Espírito Santo. Exerceu também cargos como oficial de segurança e *staff pilot* do Esquadrão 702 da Royal Navy da Inglaterra. Foi chefe do destacamento aéreo da Força Interina das Nações Unidas, no Líbano, a bordo das fragatas Constituição, União e Liberal, e da Corveta Barroso. E assessor militar no gabinete do Ministro de Defesa. Foi promovido a contra-almirante em março deste ano, quando assumiu o atual cargo de subchefe de Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada do Brasil.

A doutora Livia informou, ainda, que o tema da palestra do contra-almirante Washington Luiz são as estratégias da Organização Marítima Internacional (em inglês, *International Maritime Organization* – IMO) na redução das emissões de carbono e gases de efeito estufa.

O contra-almirante Washington Luiz agradeceu o convite para participar do evento, destacou a sua satisfação em poder falar sobre transição energética e o que a

IMO está propondo para o mundo. Ele afirmou que seguiria um roteiro, começando com a contextualização sobre Amazônia Azul e transição energética; em seguida, abordaria a estrutura da IMO e a sua atuação na transição energética, e faria uma breve conclusão.

Sobre Amazônia Azul, o contra-almirante Washington Luiz explicou que a Marinha tem uma responsabilidade muito grande, compartilhada com alguns ministérios, em ajudar a patrulhar e criar as responsabilidades de preservar essa área de 5,7 milhões de quilômetros quadrados; 70% da população vive a menos de 200 quilômetros do litoral; e biodiversidade invejável. Em suas palavras, temos também recursos naturais de sobra que ainda nem sabemos quais são e estamos trabalhando para descobri-los. Temos um patrimônio brasileiro também muito importante. Na Amazônia Azul temos no mar, praticamente, a mesma quantidade da Amazônia Legal em terra. Isso é muito importante e uma responsabilidade muito grande para a gente controlar.

Sobre a estrutura e a forma de trabalhar da IMO na questão da transição energética, o contra-almirante Washington Luiz explicou que ela é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), criada em 1958, sediada em Londres, que trabalha com a segurança da navegação, *safety*, *security* e a prevenção da poluição causada por navios. Em suas palavras, a IMO regula toda a parte de coordenação de navios no mundo. A IMO não regula o País, mas ela regula a coordenação de navios. Então, o que é decidido nesse organismo internacional os navios que navegam são obrigados a cumprir. Isso é uma regra. São 176 Estados-membros, 66 organizações internacionais e 88 ONGs que fazem parte desse conselho. O Brasil é membro desde 1963 e faz parte do conselho ininterruptamente desde 1967. A estrutura da IMO é uma assembleia, um conselho, cinco comitês e sete subcomitês. Os subcomitês elaboram o que é necessário para conduzir uma convenção. O assunto é discutido nos subcomitês, passa para o comitê, vai a conselho e depois é votado em assembleia. Os Países-membros, como o Brasil, produzem a manifestação e as propostas para essa assembleia. Os antecedentes que temos em relação à transição energética são a Conferência Rio 92, o Quadro das Nações sobre Mudança Climática, o Protocolo de Quioto (redução da emissão de gases de efeito estufa), o Acordo de Paris (ações de redução de gases de efeito estufa) e a Agenda 2030 da ONU (planos globais que proverão o desenvolvimento sustentável). Tudo isso é passado. Agora, estamos indo para uma transição energética mais significativa, com data marcada. Temos decisões nos âmbitos da ONU e condicionantes adotadas na IMO. Hoje, já chegamos na situação de 2050. Teve uma estratégia que iniciou em 2018, em que os índices de emissão de carbono para navios do CE2, acima de 500 a.b., e eficiência energética para navios existentes acima de 400. Essa regra foi criada em 2018, mas foi revisada em 2023. A revisão de 2023 começou a gerar algumas ações que temos que executar agora, que são as condicionantes nas avaliações do Estado. Cada Estado terá que verificar como pode agir em suas condicionantes para participar dessa transição energética. Hoje, temos uma comitiva nas reuniões, está acontecendo um fórum na IMO, onde está sendo estudada qual vai ser a forma de transição. Algumas formas podem ser boas ou ruins para o nosso País.

Segundo o contra-almirante Washington Luiz, as decisões da IMO são obrigatoriamente aceitas pelos Países-membros. Em suas palavras, não temos como não aceitar

o que foi decidido. Não é uma participação só do Brasil, é uma participação do mundo. E como é que os posicionamentos do Brasil surgem na IMO? Temos uma consulta, a comunidade marítima, a indústria e a academia, são feitos conselhos, fóruns consultivos, que emitem uma posição para a SEC-IMO na DPC. A SEC-IMO elabora essa posição, discute, manda para a CCA-IMO, em Brasília, na qual o chefe de Estado-Maior da Armada é o representante, eu sou o adjunto. Essas posições são apresentadas para todos os ministérios, e os ministérios votam como a gente vai participar, como a gente vai se manifestar, e como a gente vai trabalhar para incorporar essa posição no Brasil. Depois de decidida a posição que o Brasil vai assumir, nós mandamos para o escritório de representação brasileira na IMO, em Londres, que é ajudado pelo pessoal do MRE, pela Rebraslon. É realizada uma assembleia, levantamos a nossa posição e é feita a votação nos Conselhos da IMO. Temos algumas fases que são predeterminadas. A base de tudo isso, as referências de emissão de carbono, é 2008. Daí começamos a trabalhar. Aquela linha azul é que, se nada fosse feito, como é que estaria a parte de poluição? Essa faixa azul, claro, é onde nós temos a poluição que a gente pretende retirar. Então, temos alguns *checkpoints* do planejamento de transição energética: em 2030, temos que ter 20% de redução de gás de efeito estufa; 40% de redução de carbono produzido pela descarga dos navios; e 5% do combustível que vai ser utilizado já tem que ser um combustível com emissão mais baixa. Esse é um *checkpoint* para 2030. A gente não tem mais escolha, vai acontecer. Quais as regras para isso acontecer? Está sendo discutido e vai começar a ser implementado a partir de 2027. Nós temos um prazo muito curto para trabalhar. Em 2040, essa redução, que era de 20%, vai passar para 70%. Então vocês percebem que a curva cai bastante. Se nós não tivéssemos tido uma atualização na revisão em 2023, estaríamos seguindo aquela queda em vermelho. Vamos fazer uma redução mais significativa ainda. Fizemos a atualização e passamos para queda em verde para chegar em 2050 com a redução zerada. É um desafio muito grande. É um trabalho conjunto muito grande da academia, da indústria, do Governo. Se não nos alinharmos nisso, provavelmente vamos ficar para trás. O que vai acontecer? A IMO vai penalizar o País? Não, ela não vai penalizar o País, mas os navios que estiverem poluindo mais vão pagar mais, e os nossos produtos vão ficar mais caros. É por isso que temos que acompanhar o que o mundo está fazendo.

As tecnologias de combustíveis Net Zero deverão ser apresentadas nos navios em até 5% – o desafio lançado é em até 5%, perseguindo 10%. Isso é praticamente um desafio maior ainda, deixando a situação mais difícil.

De acordo com o contra-almirante Washington Luiz, para alcançar emissão zero por volta de 2050 há duas formas: medidas técnicas e medidas econômicas. Em suas palavras, temos várias empresas nos países trabalhando nas medidas técnicas, na análise de ciclos de vida de combustível, quais são as alternativas. Nós temos uma parte de bio-combustível em que somos referência no mundo. Temos que explorar isso bastante, mas temos que lembrar que isso não é o melhor para a Europa. A Europa tem uma quantidade muito grande e forte de votos, e não vai avaliar o que seria melhor para a América do Sul. Sobre as medidas econômicas, a grande discussão que está acontecendo hoje, em Londres, é se essa taxaço for feita de forma linear – cobrança por tonelada de carbono

emitido – para o Brasil, que transporta produto que não tem valor agregado a uma longa distância, vai gerar um prejuízo muito grande. Estamos brigando para que haja um mecanismo de compensação. Quem emitir abaixo daquela linha ganha bônus, e, quem emitir acima, paga. Com essa forma a gente consegue competir no campo da transição energética. Não podemos deixar de observar as metas para 2030, 2040 e 2050. Como eu mostrei para os senhores e para as senhoras, temos o pessoal envolvido nos conselhos brigando por essas posições. Já foram consultados todos os ministérios, o Brasil efetivou uma posição e agora a gente está brigando para que não tenha essa descompensação para prejudicar o País.

O contra-almirante Washington Luiz também falou sobre combustíveis do futuro. Em suas palavras, temos os candidatos que podem fazer parte de um combustível do futuro no País: o biocombustível – no qual somos fortes, o hidrogênio, a amônia, o gás, o metanol e a parte elétrica –, baterias e eólicas, que são o apoio para os navios. Na visão europeia, a nossa produção de combustível iria competir com a produção de alimentos, que é o que acontece com eles, mas nós não passamos por esse problema. Somente 8% do nosso território é envolvido com alimentos. A Europa tem mais de 24% do território comprometido com produção de alimentos. Então, o desmatamento e mais emissões seriam preocupações para a Europa. O Brasil não estaria nessa casa de gerar desmatamento para conseguir produzir biocombustível. Fazendo a transição hoje com o nosso biocombustível, teríamos poucas adaptações no navio, que seria fazer uma navegação com menos emissão de carbono. Não seriam necessárias grandes alterações. Estamos fazendo um estudo muito grande sobre o volume ocupado e as cargas no navio. Podemos ver que, em relação ao gás liquefeito, temos o valor 1; se for amônia, é 1.9; se for hidrogênio, é 2.5. Toda vez que a gente aumenta o volume no navio, a gente tira volume de carga. E isso é um grande prejuízo. O Brasil é um dos países com mais impacto por causa da sua extensão costeira. O corredor verde representa uma grande oportunidade para a cabotagem. É um grande desafio, mas também uma grande oportunidade de sair na frente do mundo. Não existe hoje no mundo um corredor verde que esteja ativo. O que é um corredor verde? Um porto consegue abastecer com combustível sustentável um navio que navega até outro porto que tem combustível sustentável. Essa ação ainda não existe. Se conseguirmos largar na frente, podemos mostrar ao mundo que temos condições de apresentar uma transição limpa e executável.

O contra-almirante Washington Luiz ressalta que a grande preocupação, hoje, é que não há o compartilhando e a união de esforços. Em suas palavras, temos várias empresas, vários portos, todo mundo trabalhando independentemente. Temos algumas diretrizes que já foram apresentadas, mas não temos uma governança no País para conduzir a transição energética, que já está na porta. A partir de 2027, temos que tomar alguma providência. Esse é um grande desafio para que o País não perca a oportunidade de sair na frente. Para nossa surpresa, um mês atrás foi lançada a Política Nacional de Transição Energética, que não falou nada sobre transição energética no mar. Isso, às vezes, desestimula o pessoal de ficar trabalhando. Estamos fazendo um trabalho grande de conscientização no alto nível do Governo para que se tenha atenção e foco nessa transição, porque não é mais um caminho que dá para voltar. O mundo está trabalhando

em transições energéticas, e cada um está procurando o que é melhor para si. Temos que achar qual é a nossa melhor forma de transição energética e apresentá-la para o mundo, porque também podemos apoiar o mundo. Porém, a transição energética não é só mudar o combustível de um navio. Existe toda uma parte estrutural. O porto tem que estar preparado, tem que mudar a estocagem, tem que mudar o apoio que esse navio vai receber. É um evento muito complexo. É um ecossistema que vai trabalhar junto para conseguir atingir o objetivo comum da transição. Temos alta dependência do comércio exterior, 95%. Isso é muito significativo. A transição energética vai ser muito usada. As distâncias do mercado nas rotas internacionais são muito grandes. A gente tem que ter atenção para não ser prejudicado nessa decisão. Podemos ser protagonistas, porque temos boa capacidade energética e ótima relação internacional. Temos recursos humanos de pesquisas disponíveis, pessoal capacitado para fazer essas pesquisas e uma indústria naval com condições de crescer. É uma pauta positiva para o País. Nós temos que trabalhar em cima de uma pauta positiva para que a gente consiga cumprir o que vai ser imposto para o mundo inteiro. Não está sendo imposto qual é o combustível que vamos usar, mas temos que apresentar uma solução para o mundo que seja boa para o País.

Concluída a exposição do contra-almirante Washington Luiz, a presidente do painel, doutora Livia Sancio, passou a palavra ao próximo palestrante, doutor Ludwig Silva, membro da Comissão Federal de Direito Marítimo e Portuário da OAB, membro da Comissão Estadual de Direito Internacional, Marítimo e Portuário da Bahia, e conselheiro da Federação das Indústrias do Estado da Bahia no Comitê de Comex. O doutor Ludwig Silva também atuou como gestor de agência marítima, representante de “Clubes de P&I” e foi coordenador de *shipping* na Refinaria de Mataripe, responsável por contratos *ship-to-ship* e desenvolvimento de novos projetos. Atualmente, é consultor especialista em *shipping* na Transpetro.

O doutor Ludwig Silva começou a sua apresentação cumprimentando os colegas do painel e a plateia, e parabenizando o contra-almirante Washington Luiz pela promoção recente.

Como vocês enxergam o Brasil nesse cenário de transição energética? Será que o Brasil está pronto para essa transição energética, para o que vem sendo imposto ao nosso País? Ou ainda carece muito para o Brasil, para chegar lá? Essas três perguntas foram lançadas pelo doutor Ludwig, que solicitou a manifestação do público, levantando a mão quem acreditava que o Brasil está bastante avançado na transição energética e, na sequência, quem acreditava que o Brasil ainda tem muito a melhorar. A maioria ficou com a segunda posição. Com o resultado, o doutor Ludwig afirmou que tinha expectativa de que, após a sua apresentação, todos chegassem a uma conclusão sobre o assunto.

Nas palavras do doutor Ludwig, o Brasil é líder em produção e uso de biocombustíveis. Enquanto a média mundial utiliza 5% de biocombustíveis, de seus combustíveis fósseis, o Brasil utiliza mais de um quarto, 27%, agora, recentemente. Perceba que nessa seara nós estamos bem avançados. Batemos a produção recorde de etanol e de biodiesel em 2023. Chegamos a 7 bilhões de litros de biodiesel e 35,4 bilhões de litros de etanol. Em 2014, produzimos 3 bilhões, e chegamos ao dobro em 2023. A projeção é

de crescer ainda mais. Para 2024, pelo menos 4 ou 5 milhões de litros a mais. No etanol, a projeção também é de crescimento. E, pasmem, não concorre com o setor alimentício, porque a gente tem um etanol anidrido e hidratado. Para o setor alimentício é utilizado etanol neutro, diferente dessas duas classes. Então, nada influencia o Brasil. Conseguimos produzir, utilizar e vender. O setor *offshore*, vendo esse grande potencial do Brasil, também está buscando se adequar. Recentemente, agora, saiu a matéria de que a Wartsila e a CMM fecharam acordo para a construção de 10 PSVs de 5 mil toneladas de porte bruto, movidos a etanol. Incrível! Enquanto a Europa foca muito no metanol, metanol e amônio, o Brasil foca em etanol e metanol. Percebam que, nos estudos feitos, o etanol é muito mais eficiente em poder calorífico, que é a queima por litro para gerar de energia de devolução para a embarcação, como em outras áreas. A construção de um motor para o etanol é muito mais barata do que um motor para amônia, por exemplo. Já se chegou ao entendimento de que o etanol é uma alternativa viável, tanto na construção quanto no financiamento e na operação. O etanol tem essas vantagens. Esses motores, essas PSVs que já foram aprovadas pelo Fundo da Marinha Mercante, são multicombustíveis, mas, a princípio, o principal tende a ser o etanol, que é um dos mais limpos. Muitas realizações estão sendo anunciadas. A Petrobras quer ter, até 2025, uma FPSO totalmente elétrica – *all electric*. Então, aqueles geradores utilizados nas produções e extrações de petróleo terão o seu combustível – *diesel*, fósforo – substituído por elétrico, por energia limpa, renovável. FPSO é a sigla em inglês para *Floating, Production, Storage and Offloading*, é uma plataforma que produz, armazena e descarrega. Além da plataforma totalmente elétrica, a Petrobras anunciou que vai construir um parque eólico na Bacia de Campos, no sul do Estado do Espírito Santo. Esse parque eólico, de energia limpa e renovável, vai abastecer a plataforma, a FPSO, na operação *offshore*, que, por meio de energia limpa, vai extrair o petróleo, um dos petróleos mais responsáveis ambientalmente falando. Não é só isso. A Transpetro também lançou a contratação em estaleiros da construção de quatro navios movidos a etanol, com opção para etanol também no motor. A Siemens Energy venceu um contrato com a empresa MISC, na construção de oito módulos de superfície completos que vão fornecer geração, transmissão e distribuição de energia sustentável e eficiente nas FPSOs. Então, o mercado inteiro está se voltando para isso. Falamos um pouco do Brasil, da produção de biocombustíveis, falamos de embarcações de apoio *offshore*, falamos das embarcações que atuam no *offshore*.

Passando a sua abordagem para a atuação dos outros países, em comparação ao Brasil, o doutor Ludwig afirmou que o mundo está atrasado, em alguns aspectos, mas, no quesito regulatório, a Europa está bem avançada, graças à Cláusula do Regime de Comércio de Emissões (em inglês, *Emission Trade Scheme Clause* – ETS). Nas palavras do doutor Ludwig, isso é um teto, limite, para a emissão de gases de efeito estufa. As empresas conseguem gerar crédito para emissão de carbono. Existe um órgão fiscalizador que emite um certificado e a empresa recebe créditos para emissão de carbono. Quanto mais eficiente a empresa for, mais crédito ela terá. Quanto menos eficiente ela for, terá que pagar por créditos para compensar a emissão. No Brasil, nos biocombustíveis, temos o RenovaBio apenas para produtores e distribuidores, na produção agrícola em que há emissão de gases de efeito estufa. Só se aplica a isso, não se aplica às embarcações, aos navios. Para os navios, temos o Projeto de Lei nº 1.528/2021, que é o MBRE – Mercado

Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE). Está parado no Senado. Ele que vai regular toda a compra e venda de créditos de carbono. Eu acho que o Brasil carece disso. Nesse aspecto, ele está um pouco atrasado. Hoje, na Europa, o ETS tem uma flexibilidade. Se uma empresa é muito eficiente e consegue reduzir a sua emissão de óxido de carbono, de CO₂, ou de gases de efeito estufa, que englobam outros gases também, ela consegue se aportar de mais créditos e vender para outras empresas que não são tão eficientes. E essas empresas que não são tão eficientes conseguem ter uma percepção da necessidade de melhorar, de investir para ser mais eficiente, ao invés de comprar de quem está sendo mais eficiente e compensar. Essa flexibilidade, porém, não é tão boa assim. Por quê? Porque existe uma meta de Net Zero em 2050. Com essa meta de Net Zero, a régua de emissão vai baixando cada vez. Então, se hoje a empresa tem crédito para 100 toneladas de emissão de óxido de carbono, no ano que vem ele vai ter 80, no seguinte, 70, e por aí vai até que se atinge o Net Zero. Não é tão fácil assim como se pensa. A empresa não pode se acomodar porque já é aquela emissão regulada, uma vez que não vai continuar assim *ad aeternum*. Ela tem que, cada vez mais, melhorar a sua eficiência energética. Existe uma preocupação da Europa no sentido da fuga de carbono. O que seria a fuga de carbono? Com as empresas percebendo que a Europa já está regulada nesse aspecto, elas saem da Europa, tiram a sua produção da Europa e vão para a produção em países menos restritos nessas questões. A União Europeia já está se aproximando da IMO, de organizações internacionais, para que se crie uma norma semelhante em todos os países, a fim de não existir mais essa fuga. Para onde essa empresa for, a régua será a mesma, a norma será a mesma. Você começa a fazer com que realmente todo mundo compre essa ideia e comece a melhorar, reduzir as suas emissões.

E o Brasil nessa transição energética, pergunta o doutor Ludwig, para, na sequência, destacar os avanços do País. Lembra do petróleo que eu comentei? Eu falei das FPSOs elétricas, falei dos motores movidos a etanol. Como é o Brasil na extração de petróleo? Nas palavras do doutor Ludwig, o pré-sal é um exemplo disso para o mundo. Na bacia de Campos, aqui no Estado do Espírito Santo – como eu estou neste Congresso, no Espírito Santo, vou citar sempre o que tem aqui no Estado –, por meio do pré-sal, a emissão de CO₂ por barril de óleo produzido é de 10 quilos, quanto a média mundial é 17 a 18! O mundo tem uma ineficiência 70% maior do que a nossa. Se o Brasil deixar de produzir petróleo com a energia fóssil, em detrimento só da energia limpa, a gente vai passar a utilizar uma energia fóssil mais ineficiente do que a nossa. Do meu ponto de vista, jamais vai zerar a utilização de energia fóssil. Ela tende a diminuir, mas não vai zerar. Vamos ter que conviver com ela, ter que melhorar o seu aspecto. É fato. Não é a melhor opção. O inteligente, o estratégico seria que o Brasil vendesse essa tecnologia mundo afora, que o mundo se adequasse ao Brasil, que hoje é uma referência. Em 2022, a média mundial de emissão de quilos de CO₂ por barril de óleo produzido era 20; e a do Brasil era 15. Em 2023, o Brasil fechou em 10. Além de ser um petróleo muito mais responsável, ambientalmente falando, a participação de renováveis é de 40% na nossa matriz energética, enquanto a média no mundo não chega nem a 20. Considerando a matriz elétrica, é melhor ainda, correspondendo, no Brasil, a quase 80%, enquanto a média mundial é de 27%. Percebam que, na matriz de energia elétrica, o predominante é o gás. Nós temos abundância em gás, enquanto, na Europa, qualquer conflito geo-

político, por exemplo, retroage ao carvão. Eles não têm o gás como nós temos. Nesse aspecto, o Brasil também é muito eficiente. Até o momento, não existe um substituto único e tão eficiente para a energia fóssil, com a mesma eficiência energética, aquela questão do poder calorífico. Então, querendo ou não, a gente vai conviver com ela. Ela deve coexistir com a energia limpa.

Nas palavras do doutor Ludwig, a energia, o que a gente chama de *affordable energy* (energia acessível a todos), tem que ser uma energia economicamente viável. Do contrário, se essa energia limpa e renovável não for viável, ninguém vai utilizá-la. O valor econômico também tem a sua importância. E nós temos que garantir o fornecimento, a segurança energética. Não podemos deixar faltar energia. Se nós encarmos apenas o biocombustível e, por qualquer motivo, como sazonalidade, ele faltar, acarreta insegurança. Às vezes, quando não chove, se a gente não tiver uma energia alternativa, a gente não tem como acender a luz em casa. Outro ponto de atenção é o seguinte. Percebam que o Brasil só tem evoluído na produção de biocombustíveis. E ainda temos gargalos a serem superados. O Mato Grosso do Sul, que podia ser a segunda maior potência de etanol no Brasil, encara um gargalo que é o seu custo logístico. É muito caro! Ele tem os aspectos rodoviário e dutoviário, e o transporte marítimo. É tributo em cima de tributo! É muito caro! Se você tira o valor do produto, você mata a margem do produtor. E o Mato Grosso do Sul tem a capacidade de ser o segundo maior produtor de etanol no mundo, não só no Brasil!

O doutor Ludwig reforça que o Brasil tem uma urgência na limpeza da matriz elétrica de transporte. Em suas palavras, temos meta até 2030, como bem colocou o contra-almirante: 40% na redução das emissões de gás carbônico. Temos que melhorar a nossa questão regulatória também na matriz de transporte. Na Europa, o *Regime do Comércio de Emissões* (–em inglês, *Emission Trade Scheme* – ETS) já está pronto, válido, em operação e é eficiente. Enquanto isso, o nosso projeto de lei, o Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBR), que vai regular a compra e venda de crédito de carbono no País, está parado no Senado. Mas nós já temos avançado nas embarcações de apoio *offshore* com motores *dual fuel* – etanol e metanol –, que é aquela questão da Wartsila. Nós já temos avançado na questão das FPSOs, que são de extração e produção de petróleo. Na questão do *all electric*, por exemplo, com energias renováveis e parques eólicos. O Brasil tem um grande potencial nessa questão eólica. A Petrobras tem um sistema que, em 2022, permitiu a maior captação e o armazenamento de CO₂ no mundo: 30 milhões de toneladas. Você capta o CO₂ gerado na extração, armazena-o e reinjeta-o naquele poço de extração. Você, inclusive, consegue uma eficiência melhor na extração do petróleo, aumenta. É interessante isso. O Brasil tem o petróleo responsável do ponto de vista ambiental. Percebam que são 10 quilos de CO₂ por barril de petróleo produzido *versus* uma média mundial de 17. O mundo tem 70% de ineficiência em comparação com o Brasil. E a matriz elétrica no Brasil, que é 80% renovável, tem o gás como principal ator. Nós temos que ter orgulho disso. É claro que existem ainda pressões para inovações sustentáveis, promover melhorias, principalmente na eficiência energética das embarcações. Porém, se pararmos para analisar, nós começamos a extração de petróleo em terra, evoluímos para águas rasas, águas profundas, e estamos em águas ultraprofun-

das. Então, o Brasil também é referência em inovações tecnológicas. Isso tem que ser aprofundado e vendido.

Concluindo, o doutor Ludwig afirmou que o Brasil é uma referência em transição energética. Em suas palavras, do meu ponto de vista, uma opinião particular, contrariando algumas mãozinhas que se levantaram, eu acho que o Brasil é, sim, uma referência, uma potência, e tem uma vocação muito grande para o uso e a produção de biocombustíveis. E eu acho que a gente ainda vai surpreender muito essa questão da IMO, de emissão de gás carbônico, tanto de 40% para 2030 como Net Zero para 2050.

A presidente do painel, doutora Livia Sancio, agradeceu a explanação do doutor Ludwig e leu o currículo do próximo palestrante, Matheus Chagas. Graduado em Economia e Ciências Políticas pela Universidade do Texas, em Austin, vice-presidente de Crescimento de Novos Mercados da GIS, uma empresa do grupo norte-americano Chouest, tradicional no setor *offshore*, com embarcações inclusive de apoio marítimo. Agora, a empresa também já pensando na transição energética, e o Matheus tem liderado no Brasil essas iniciativas. Matheus Chagas tem mais de sete anos de experiência em eólica *offshore*. Iniciou e liderou o Departamento de Energia Renovável, onde desenvolveram para a Orsted a primeira S.O.V. (embarcação que apoia operações de manutenção e instalação de equipamentos em parques eólicos *offshore*), conforme o Jones Act (lei americana que exige que certas mercadorias sejam transportadas por embarcações construídas, tripuladas e operadas nos Estados Unidos). Atualmente, ele está à frente da expansão das atividades energéticas renováveis do grupo.

Matheus Chagas iniciou a sua apresentação fazendo uma contextualização, em suas palavras, como os amigos de painel falaram. A ONU tem, até 2030, a missão de diminuição de emissão de carbono e de gases de efeito estufa. E chegar a Net Zero a 2050. A ação engloba 17 objetivos e, dentro desses objetivos, tem a descarbonização, a segurança energética por meio de energia renovável, ou seja, solar em áreas remotas e acesso à energia para populações em áreas remotas.

O executivo prosseguiu apresentando *slides* e fazendo comentários sobre cada questão. Inovação tecnológica – para você fazer a transição energética, você também precisa inovar e precisa ficar mais eficiente, como os colegas falaram mais cedo; Competitividade econômica – acreditamos que, com o desenvolvimento de novas energias, você começa a formar novos mercados, e quem é o *first mover* dentro desses mercados acaba tendo competitividade econômica contra outros países do mundo; Benefícios socioeconômicos – geração de empregos, geração de mercados para sustentar os mercados de energias alternativas.

Nas palavras de Matheus Chagas, apesar de ter um desafio na descarbonização, a matriz elétrica brasileira já é bem diversificada na energia renovável. Mais de 80% da matriz elétrica do Brasil são compostos por fontes renováveis – hidrelétrica, eólica *onshore* (terrestre) e solar. É um mercado bem maduro, com *players já bem estabelecidos, que fazem turbinas, estruturas de painel solar*, etc. Apenas 16% da matriz energética são de fontes não renováveis. Então, a gente está no caminho certo, está aumentando o volume de energia renovável. Assim, acredito que aquele cenário de chegar a Net Zero

em 2050 vai ser atingindo com o aumento dessas atividades. Uma das energias que pode ser considerada alternativa, até pelo tamanho da costa brasileira, é a eólica *offshore*. Para mim, é uma das energias mais democráticas que existem, porque pode ser desenvolvida não só no nordeste, também em áreas no sudeste e no sul do País, ao contrário da indústria de petróleo, que está dedicada a algumas regiões. Então, você permite uma democratização do País em relação à inclusão de energia renovável, que é um dos objetivos da ONU até 2030, 2050.

Matheus Chagas apresentou os componentes de uma eólica *offshore*. Em suas palavras, os portos precisam ser utilizados e desenvolvidos para que possamos ter as turbinas e as embarcações para dar apoio às eólicas *offshore*. Você também precisa de fundações, similares às plataformas de água rasa no começo, as jaquetas, os monopiles também têm que ser fabricados. Então, você tem estaleiro de fabricação, você movimenta uma série de cadeias de valor dentro do mercado para esse tipo de serviço. Você também tem as subestações que parecem plataformas de petróleo. Você pode usar essa *expertise* que a gente tem na área de óleo e gás para fazer a conversão. Para fazer isso tudo, você também precisa de uma série de embarcações para atender desde o estudo que precisa ser feito até a construção e a manutenção desses parques eólicos que geralmente são contratos de 30 anos. Você tem as embarcações de *survey*, que são similares às utilizadas na área de óleo, os navios para fazer toda a instalação dos cabos e conectar cada turbina, as embarcações de instalação, que são embarcações gigantescas de 150 metros, usadas para trazer essas instalações e fazer as instalações das turbinas. Nessa transição energética, você pode fazer a transição das embarcações de uma indústria para outra. Você tem também as operações de SUVs, que são similares às operações de PSVs, que são o suporte, depois a plataforma. Há, ainda, as embarcações que levam os técnicos que fazem a manutenção das turbinas *offshore*.

O executivo do Grupo Chouest, Matheus Chagas, afirmou que, em 2024, a capacidade global instalada de energia eólica é de 64,3 gigawatts, operando em três continentes, em 19 diferentes países. Em suas palavras, a China é outro planeta, já está na frente tecnologicamente nesse quesito e no sentido de capacidade instalada há bastante tempo. O Reino Unido, não só pelo apelo ao hidrogênio conectado à eólica *offshore*, tem o maior parque eólico no mundo, fora da China. No Brasil ainda nem saímos do papel do marco regulatório. O mundo já está fazendo eólica marítima e nós ainda estamos decidindo quem ainda vai ter as áreas. O processo está um pouco mais lento. Hoje, temos 97 projetos eólicos no Brasil pedindo licenciamento no Ibama. São 97 projetos que somam cerca de 234 gigawatts de eletricidade para fornecimento, ou seja, para produção de hidrogênio ou também para linha de transmissão. O nordeste lidera com a maioria dos projetos. Lá, onde literalmente o vento faz a curva, 48 projetos já existem. No Sudeste, onde há 21 projetos, ou seja, 49 gigawatts entre Rio de Janeiro e Espírito Santo. No sul, o Rio Grande do Sul também tem um grande apelo: são 28 projetos. Esses são projetos de empresas como Shell, Total, Neo Energia, empresas de bandeiras grandes, não só também na área de óleo e gás, mas também que estão buscando essa transição energética e tendo esses projetos no Brasil. Como a gente está no Espírito Santo, eu foquei na região do Sudeste, para que a gente possa entender um pouquinho só

a magnitude. A região do Sudeste conta com 21 projetos eólicos, como eu mencionei, que são 49 gigawatts, ou seja, milhares e milhares de casas podem ser abastecidas com a energia eólica *offshore*. A maioria dos projetos estão a apenas 30 quilômetros da costa, não são distâncias tão longas, e são águas rasas, de 20 a 50 metros, permitindo uma operação bem tranquila *offshore* e, ainda, de segurança *offshore*.

Nas palavras de Matheus Chagas, a região tem infraestrutura portuária, que pode ser desenvolvida, como o Porto do Açu, o Porto de Vitória e o Porto do Rio de Janeiro, que podem ser utilizados como montagem para receber as turbinas, as fundações, para que a gente possa dar o apoio bem na frente do âmbito *offshore*. Um projeto, por exemplo, da Shell Brasil, é de 2.500 megawatts, e está perto de centros industriais. Aquele gráfico que eu mostrei mais cedo, da Bloomberg, mostra que um dos setores com mais emissões hoje em dia é o setor industrial. Essa proximidade dos projetos de óleo e gás pode fornecer eletricidade para a diminuição de energias usadas para o setor industrial. A infraestrutura de petróleo, o *know-how* de operação *offshore* de petróleo, já existe. É muito fácil. No sul, por exemplo, não tem tanto da indústria na área de petróleo, mas, na área do Sudeste, ela é uma indústria que já existe. Ninguém está reinventando a roda. A maioria dos projetos que existem hoje no Brasil, no Rio Grande do Norte, no Ceará, e até mesmo no Rio de Janeiro, está ligada a hidrogênio. São projetos que utilizam a produção de energia eólica *offshore* para a produção de hidrogênio. E por que usar *offshore*? Porque você tem o espaço e uma turbina *offshore* produz três vezes mais energia do que uma turbina *onshore*, que é de 5 MW. Estamos falando de três vezes mais. Ao colocar 80 turbinas *offshore*, você está produzindo uma quantidade violenta de eletricidade que pode ser utilizada para eletrólises. A eletrólise pode ser para conectar o *wind farm*, o parque eólico, direto no *electrolyzer* que está *onshore*, ou seja, fazer toda a conexão de *offshore* com *onshore*, quebrar a água, o H₂O, transformar em hidrogênio e já utilizar como energia. Nós também temos *offshore*, ou seja, você pode fazer esses *electrolyzers* conectados como uma subestação, mas uma subestação para fazer hidrogênio, e depois conectar por meio de dutos rígidos ou flexíveis para *onshore*. Também há o cenário em que cada turbina dessa tem um *electrolyzer* e você pode fazer a produção de hidrogênio, conectar com a energia *onshore*, fornecer esse tipo de energia e combustível também, se for utilizado.

O executivo Matheus Chagas reforçou que a infraestrutura portuária e logística já é bem madura no Brasil. Em suas palavras, o Porto do Açu, por exemplo, que está bem ali na frente dos projetos eólicos marítimos, já assinou acordos com a Shell e com outras empresas que estão desenvolvendo esses projetos de eólica marítima e, também, em mistura com projetos de hidrogênio. Ou seja, 20% de todas as plantas estão na frente do Porto do Açu. O Porto do Rio Grande do Sul, que é um dos portos que tem mais movimento no Brasil, também tem um acesso muito vantajoso, bem na frente dos projetos do Rio Grande. Também tem o Porto do Pecém, que, para mim, é o que está mais avançado na questão da eólica *offshore*. É um porto que, há uns cinco, seis anos, já estuda esse mercado, já tem projetos, já manuseia bastantes turbinas eólicas. Lá tem fábricas de turbinas eólicas, além da grande vantagem da proximidade com a Europa, que tem incentivado muito a produção de hidrogênio. Então, é um *hub* que está preparado e que

pode ser ampliado para fazer esse apoio de montagem. E pode ser um *hub* exportador para a Europa também. Então, a infraestrutura do Brasil para atender à indústria eólica *offshore* não é um desafio em comparação com a infraestrutura dos Estados Unidos, por exemplo, que teve uma limitação muito grande nos portos. Não existiam portos em Nova York, em Nova Jersey, em Massachusetts, tudo teve que ser desenvolvido do zero. Bilhões e bilhões de dólares foram investidos nessa indústria. No Brasil vai ser muito mais vantajoso para os stakeholders investirem nessa área.

Matheus Chagas revelou que o Grupo Chouest está na fase de estudo de desenvolver um projeto no Espírito Santo, em Itapemirim, que ele descreveu como uma base de apoio logístico híbrida. Em suas palavras, seria uma base de apoio para as atividades da Bacia de Campo, mas também serviria como uma área *offshore*, como uma área de suporte de eólicas *offshore*. Ela teria armazéns, teria todo o espaço para que as turbinas sejam armazenadas e, conforme a instalação é feita, a gente faz todo o suporte. Na hora da manutenção, a gente pode usar e atracar as embarcações, por exemplo. Já existem bastantes projetos-pilotos no Brasil. Infelizmente, no Estado do Espírito Santo, ainda não existe um projeto-piloto, apesar de o Estado ter um potencial eólico muito grande. O Rio de Janeiro tem expandido, tem um projeto-piloto que está sendo desenvolvido justamente para criar e descobrir as cadeias de suplemento que podem baratear, quando forem em alta escala, os projetos de desenvolvimento de eólica *offshore*. O Rio Grande do Norte também tem um projeto muito interessante que já é ligado a hidrogênio. Será um projeto-piloto entre eólica *offshore* e hidrogênio. Tudo isso dá uma perspectiva também bem interessante de como a gente pode utilizar a eólica marítima e na produção de hidrogênio e competir mundialmente, porque nem todos os projetos, nem os países, têm sido ligados a hidrogênio.

Nas palavras de Matheus Chagas, o marco ambiental do Ibama para a eólica *offshore* é o marco principal para o licenciamento. Como eu mencionei, são 97 projetos buscando o licenciamento. Os projetos devem apresentar o estudo ambiental de impacto, o relatório de impacto ambiental, desde a primeira estaca que vai para a fundação até a manutenção, para mitigar tudo o que possa acontecer e a licença ser liberada para você poder desenvolver o projeto. O marco regulatório ambiental, que é o PL 576, ainda está no Senado. Esse projeto de lei estabelece o marco regulatório para o uso do Fundo Marinho, permitindo a concessão de áreas marítimas para os projetos de eólica *offshore*. A concessão será feita via leilões públicos. Hoje, não existe um marco regulatório para designar o desenvolvimento das áreas, qual é a minha área, qual é a sua área. O PL 576 está no Senado, devido aos jabutis, que incluem outros setores, como o carvão. Ou seja, colocaram outros tipos de energia depois que foi para a votação dos deputados, e agora o projeto está parado no Senado. Era uma lei de eólica *offshore*, e não tinha muito a ver você colocar outros tipos de emendas dentro desse marco regulatório. A demora na aprovação tem gerado incerteza para os investidores, e tem impedido o rápido desenvolvimento do setor. Ou seja, toda vez que eu quero essa área, a Shell vai lá, ou a Total vai lá, e quer uma área. Você não tem a certeza jurídica de que a área é sua até esse marco regulatório passar. A importância desse marco regulatório é crucial para liberar o potencial de, pelo menos, 96 gigawatts necessários no Brasil, que gerariam cerca de 288 bilhões de dólares até 2050. São 10 bilhões de dólares que podem ser investidos

anualmente na economia, no desenvolvimento dos novos negócios, na infraestrutura. E não somente na infraestrutura *offshore*, mas também para vários mercados, toda a cadeia de *supply* pode se beneficiar desses investimentos e da eólica *offshore*. Sabendo qual é a sua área, fazendo o marco ambiental, você consegue desenvolver os seus projetos e dar mais segurança jurídica aos investidores. A falta do marco regulatório é, hoje, o maior empecilho dentro da eólica marítima *offshore*, para a gente começar a desenvolver toda aquela cadeia de embarcações portuárias e aquecer o mercado.

Concluída a exposição do executivo do Grupo Chouest Matheus Chagas, a presidente do painel, Livia Sancio, apresentou o doutor Marcos Aurelio, relator do painel, que também é membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES, advogado, professor e autor de livros e artigos sobre direito marítimo. Ele tem mestrado em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval e em Direito Marítimo Internacional pela Old Maritime University da Suécia. É membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, presidente da Comissão de Direito Marítimo e Pesca da OAB de Cabo Frio e, também, foi capitão dos portos no Espírito Santo.

O doutor Marcos Aurélio explicou que, ao invés de fazer um resumo das exposições dos palestrantes, iria perguntar para potencializar o entendimento de todos sobre os assuntos. Antes de iniciar, ele leu o currículo da doutora Livia Sancio, uma vez que ela generosamente lia o currículo de cada palestrante. A doutora Livia é advogada do Salomão Advogados, especialista em contencioso e arbitragem, tem LL.M (pós-graduação *lato sensu*) em Direito Marítimo pela Universidade de Southampton e especialização em Direito do Petróleo pelo Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP). É membro da Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB/ES, da Comissão de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, membro da Wista – Women’s International on the Shipping and Trade Association (em tradução livre, associação internacional que conecta profissionais de comércio exterior), é membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo e da Associação Brasileira de Direito Marítimo. E é uma excelente advogada!

O doutor Marcos Aurélio endereçou a primeira e a segunda perguntas para Matheus Chagas. Primeira pergunta: Existe algum tipo de embarcação que possa ser reutilizada na indústria eólica *offshore*? O senhor comentou que o Estado do Espírito Santo não tem um projeto-piloto. A segunda pergunta é: Quem precisa agir, a academia, o dono do porto, o armador, para mudar essa realidade no Estado?

Para o contra-almirante Washington e o doutor Ludwig: os senhores falaram sobre a evolução da emissão zero. Como isso funciona na prática para o armador que tem uma embarcação, atualmente? Ele pode tomar alguma providência para fazer isso? Ele precisa esperar o Governo dar alguma coisa? Ontem, comentamos que havia, na apresentação, aqui, o binômio porto-navio. O porto não é nada sem o navio, e o navio não é nada sem o porto. Temos algum porto no Brasil preocupado com isso? Ou seja, como é que o porto vai contribuir nessa parte?

Respondendo à primeira pergunta, o executivo Matheus Chagas confirmou que as embarcações petrolíferas podem ser reutilizadas na eólica *offshore*. Em suas palavras,

nos Estados Unidos, a gente já converteu mais de dez embarcações que eram TSVs utilizadas para apoio de plataforma. Atualmente, elas trabalham 100% do tempo na eólica *offshore*. A gente conseguiu não só modificar as embarcações para atender esses mercados, mas também a gente aplicou uma tecnologia de frequência variável dentro da embarcação que, hoje, já diminui de 60% a 70% as emissões das embarcações quando estão em posicionamento dinâmico (em inglês, *dynamic positioning* – DP). Então, já convertemos os TSVs, já convertemos os *anchor handlers* para que possam fazer todo o manuseio das plataformas de eólica marítima, chamadas de *gravity basis*, que são de cimento. Você faz o *towing* (faz o reboque) dela até o mar, depois a joga lá, e ela cai no lugar dela. Então os tipos de HTS, os TSVs que não estão sendo utilizados na área de petróleo, podem ser reutilizados na área de eólica marítima também.

A presidente do painel, Livia Sancio, complementou a pergunta feita a Matheus Chagas. Nas palavras da doutora Livia, a gente está passando pelo momento em que a Petrobras está abrindo vários *bids* (licitações) para embarcações de apoio. Será que a gente vai ter uma briga de embarcação para o apoio efetivamente do óleo e gás? Será que a gente vai ter embarcação suficiente? Qual é a sua opinião?

O executivo da Chouest Matheus Chagas afirmou que existem duas oportunidades. Em suas palavras, as embarcações um pouco mais antigas, que talvez a Petrobras esteja tentando substituir, podem ser convertidas para serem utilizadas, a princípio, na construção do parques eólicos. Elas podem ser convertidas. Ou seja, você está substituindo com embarcações mais novas uma área que, teoricamente, está poluindo um pouco mais, e você está convertendo e dando utilização às embarcações que não vão ser utilizadas mais na área de petróleo. Elas serão utilizadas na eólica *offshore*. Sim, hoje em dia, já há uma competição entre um mercado e o outro, o que é importante, porque a competição diminui o preço da embarcação. Claro, a embarcação talvez não seja tão ideal, mas a gente entende que também é benéfico ao mercado quanto mais embarcações disponíveis tiver e, ainda, ajuda os estaleiros no Brasil. Então se você tiver a possibilidade de construir embarcações novas, como a gente tem um estaleiro lá em Santa Catarina, a gente pode construir e operar esses tipos de embarcações sem problema.

Respondendo à pergunta relacionada ao projeto-piloto no Espírito Santo, Matheus Chagas afirmou que falta vontade das diferentes partes. Em suas palavras, no Rio, a gente reuniu os portos, os desenvolvedores do projeto, o pessoal da cadeia, das embarcações, de *survey*, e todo mundo junto decidiu como poderíamos evoluir essa indústria e competir com o Ceará, que já tem esses projetos. No Ceará há um incentivo político muito grande. No Espírito Santo, falta a vontade política, falta a vontade dos operadores no desenvolvimento dos projetos que já estão no Espírito Santo, faltam pessoas como a Chouest e os portos para fazer os estudos – como será feita a instalação da turbina, quantas embarcações são necessárias, qual é a área portuária utilizada, etc. –, para que possamos desenvolver esse tipo de projeto-piloto no Estado.

Sobre a adaptação das embarcações ao processo de transição energética, o contra-almirante Washington Luiz reforçou a importância do trabalho conjunto. Em suas palavras, temos que pensar o seguinte: são 70 mil embarcações hoje, no mundo, que têm duração de vida de 20 a 30 anos, em média. Todas essas embarcações, inicialmente, vão

ter que começar a trabalhar para fazer a transição energética. Nós temos várias empresas desenvolvendo os processos, tentando adaptar qual é o melhor para elas. No entanto, ainda não temos uma conscientização de que não basta desenvolver um processo sozinho, do que seja o melhor para você, porque vai ser um conjunto. Não adianta uma empresa desenvolver o melhor para ela e não termos um porto preparado para receber o tipo de suporte que o navio vai fornecer, o tipo de suporte que o navio vai necessitar. Isso é um trabalho conjunto. Nós tentamos sempre apresentar que não basta uma empresa trabalhar sozinha. Ela precisa do direcionamento do Governo, ela precisa da governança para que o País tenha o melhor e olhando para fora. Não adianta eu ter o melhor aqui, o meu navio vai para a China e, chegando lá, há um sistema diferente de trabalho. Essa coordenação vai ter que ser mundial e vai ser aos poucos. De imediato, a gente pode começar a melhorar rotas, fazer rotas mais diretas, perder o tempo obsoleto no porto. Nisso você já vai diminuindo a emissão de gases. Trabalhar com velocidade para o curto prazo. Vamos fazendo pesquisas para que tenhamos melhores navios com melhores condições. Já temos muitas empresas trabalhando em como pode ser essa substituição. Em algumas embarcações, o *drop-in* são pequenos ajustes ou trocas nos motores para que possam começar a trabalhar com o biocombustível.

Nas palavras do doutor Ludwig Silva, já vêm sendo aplicadas mudanças nos navios. Por exemplo, os navios que ainda operam no Brasil com combustível pesado, *HEB fuel oil*, com alto teor de enxofre, trabalham com a tecnologia de *open scrub*, que reduz a emissão dos gases inerentes à queima desse tipo de combustível. Existem outros navios, ainda, que operam com combustível de baixo teor de enxofre, o *very low sulfur fuel oil*, por exemplo, ou o ULSB, que é *ultra low sulfur diesel oil*. Já tem essa tecnologia a bordo para redução das emissões por trabalhar com combustível mais limpo. Existem, também, navios com opção para eco, que é mais econômica ainda. São navios que operam com gás natural liquefeito (em inglês, *liquified natural gas* – LNG). Ainda não vieram para o Brasil. A NSC, por exemplo, tem muita vontade de trazer ao País seus navios de cruzeiro que são movidos a LNG. Porém, não temos no Brasil, ainda, uma regulação e uma infraestrutura montada e desenhada para atender a esses navios. Então, como é que a gente vai abastecer os navios de LNG se a gente só tem estrutura para *bunker*? Carece ainda. Precisamos evoluir muito. Alguns armadores já vêm cuidando disso, porque sabem que a régua para eles é mais rígida, por causa dos custos da reestruturação. Uma embarcação tem o metro quadrado mais restrito e mais caro no mundo, diferentemente de terra, em que você tem amplitude e potencial de reestruturação muito maior. Assim, eu acredito que, devido a essa régua mais restrita para os navios, a indústria marítima está correndo mais à frente do que até as projeções de terra. Voltando à questão do Net Zero para 2050, pasmem e acreditem, vamos chegar lá com o Net Negativo, não é nem zero. Nós vamos ser exportadores de soluções de baixo calor de carbono, nessa pegada que está ocorrendo atualmente.

Na sequência, o doutor Ludwig leu uma pergunta feita pela plateia.

Boa tarde! Pensando mais à frente, se a Transpetro resolve fazer, por exemplo, a transição para etanol em um navio, como ela vai ter certeza de que o porto de destino terá aquele combustível para abastecer o navio para que retorne?

Nas palavras do doutor Ludwig Silva, geralmente, navios do porte daqueles que ela está construindo, que são menores, *handysize*, se não me engano, 18 mil toneladas de porte bruto são destinados a *trade* (comércio) específico. A Petrobras tem um gaseiro chamado Jorge Amado, que foi feito para trabalhar com GNL pressurizado na região norte. A gente agora quer empregá-lo em outra região e tem dificuldade. Ele foi projetado para aquela região. Porém, as tecnologias desses navios são de multicombustíveis, como o carro flex, em que a gasolina e o etanol convivem. Você pode abastecer com um ou com outro ou com os dois em conjunto. Esses motores já vêm projetados para trabalhar com multicombustíveis ou *dual fuels*: etanol e metanol, etanol e amônia, etanol e LNG. Nunca vai ser uma opção só. Acredito que sejam multicombustíveis, porque o objeto da licitação é com opção para o etanol. Ele funciona com etanol? Funciona. Mas qual é a opção principal? Talvez seja ainda o combustível de enxofre.

A presidente do painel, doutora Livia Sancio, afirmou que o painel deveria ser repetido futuramente. Em suas palavras, todo mundo está com uma perspectiva bem positiva com relação ao Brasil e como o País será importante na transição energética até para o mundo. Na sequência, ela leu mais uma pergunta da plateia:

Alguém tem alguma percepção com relação à questão de o biocombustível demonstrar que necessita de uma manutenção mais onerosa. Em princípio, ou no momento, parece que, após os primeiros problemas, ele é abandonado.

O doutor Marco Aurélio observou que o processo ainda está em fase de testes. Em suas palavras, estão sendo feitos testes que avaliam como pode ser feita uma adaptação melhor. Então, estão se desenvolvendo processos, motores, atualizações para que o biocombustível seja um carro forte do Brasil. Realmente, ele pode no momento estar sendo mais oneroso, mas o trabalho para que ele seja mais bem recebido nos motores dos navios está sendo desenvolvido. A indústria e a academia estão trabalhando em conjunto para procurar melhores resultados.

A doutora Livia completou, afirmando que, em suas palavras, a novidade sempre é a mais cara. Demanda também um tempo para ter tecnologia e para realmente funcionar. Mas é um tipo de combustível que no Brasil a gente já tem utilizado e tem bastante potencial.

Nas palavras do doutor Ludwig Silva, se a gente considerar, por exemplo, o etanol de segunda geração, do bagaço da cana, já se percebe que há um gasto energético na produção muito maior do que o próprio etanol. Então, assim, não está viabilizando como se esperava. Mas, com essa pressão da mudança da transição energética, novos biocombustíveis vão surgindo. Perceba o querosene de aviação, o *combustível sustentável de aviação* (em inglês, *sustainable aviation fuel – SAF*), que está sendo feito pela Refinaria de Mataripe, na Bahia, oriundo da Macaúba, que vai ser implementado na refinaria, na Bahia. Novas tecnologias do hidrogênio verde, novos biocombustíveis vão surgindo para que se faça o teste e veja qual se encaixa melhor. Na minha apresentação, falei que jamais vamos ter um combustível limpo único. Vamos ser totalmente dependentes do fóssil. Entretanto, no processo de transição, existe um grau de evolução no incremento do biocombustível, do combustível limpo, na matriz energética fóssil. No Brasil, antes,

se não me engano, eram 15% ou 17% de etanol na gasolina. Passamos a 27%. A gente vai colocando energia limpa na energia fóssil e vai tornando aquilo ali menos poluente. Não é uma mudança energética, não é uma mudança de chave, é uma transição gradual.

Outra pergunta é lida, desta vez por um integrante da plateia.

Boa tarde, pessoal! Sabemos que a Petrobras foi pioneira na descoberta de tecnologias de água profunda do pré-sal, que houve grandes dificuldades, grandes pesquisas, um investimento bilionário para retirar o petróleo daquela última camada após a camada pré-sal. Essa tecnologia é guardada a sete chaves. Nenhum outro país tem essa tecnologia. Nós somos pioneiros. E agora está muito em alta a tecnologia do hidrogênio verde, que se encontra no subsolo. Eu gostaria de saber se existe alguma pesquisa para a gente, de repente, ser pioneiro nessa questão, porque o hidrogênio, não só no Brasil, mas em toda a Europa, é uma das tecnologias que todo mundo quer desenvolver. Tem algum tipo de tecnologia do hidrogênio verde em que nós já estamos trabalhando? Temos pesquisa? Há avanços, ou não, na descoberta de hidrogênio verde?

O professor Ludwig agradeceu a pergunta, que ele classificou como bem técnica e específica. Em suas palavras, *players* do hidrogênio verde mesmo, acho que o principal foi a Unigel, mas ela acabou parando por conflitos até comerciais junto à Petrobras. Então, nesse quesito de pesquisas e desenvolvimentos para o hidrogênio verde, ainda não temos um estudo aprofundado. Entretanto, se sabe que existe, sim, a intenção da utilização dele. Ainda estão em prospecção, em estudos. Por enquanto, o que está em alta são os biocombustíveis e o etanol, porque têm origem agrícola. Nós já temos, realmente, cativos no Brasil e estamos melhorando e aumentando. Porém, o hidrogênio verde é uma novidade, assim como o SAF, que é o querosene de aviação. O SAF tem projeção de se iniciar daqui a cinco anos. É um combustível do futuro. Existe esse lapso de cinco anos, porque dependemos, primeiramente, da produção da macaúba, temos que saber se a quantidade, o volume, vai atender ao mercado e como isso será feito. A mesma coisa acontece com o hidrogênio. Ele está ainda em processo embrionário, mas que deve sair. À medida que o mundo vai se desenvolvendo, o Brasil também vai se desenvolvendo, e, a meu ver, está sempre um passo à frente. A doutora Livia Sancio encerrou o painel.

Palco 2 — Painel Portuário

Tema: Desafios e Oportunidades no Desenvolvimento de Infraestruturas Portuárias Capixabas

Presidente: Flávia Fardim Antunes Brighenti — Advogada

Palestrante 1: Sidemar Acosta — Presidente do Sindiex

Palestrante 2: Alexandre Mori — Gerente Geral da Portocel

Palestrante 3: Flávia Nico Vasconcelos — Secretária de Portos

Palestrante 4: Philippe Masse — Gestão de Desenvolvimento em Logística (GDL)

A presidente do painel, doutora Flávia Fardim, iniciou as atividades agradecendo aos painelistas e destacando a importância de se levar ao Espírito Santo discussões sobre o comércio exterior, o desenvolvimento e a eficiência. Em suas palavras, todos os painéis que nós verificamos aqui, ao longo desses dias de Congresso, remontam sempre à necessidade de desenvolvimento, de melhoria. Nós passamos por tecnologia, por infraestrutura, superestrutura, questões governamentais, tributárias, a reforma portuária. Enfim, um emaranhado de questões que demonstra para a gente que o setor portuário está em evidência. Está em evidência e está em franco crescimento. Aliado a isso, nós temos também que destacar a vinda do ministro. O ministro esteve aqui na segunda-feira, o que remonta também à importância do Estado do Espírito Santo, dos nossos portos. Vários investimentos foram destacados pelo ministro, pela Vports, pelo vice-governador. Ontem, aqui, inclusive, o vice-governador Ricardo Ferraço relatou a questão dos investimentos que estão sendo feitos no Município de Aracruz, nos nossos portos secos, falou da *Zona de Processamento de Exportação* (ZPE), que são anseios que toda a comunidade portuária tem. O nosso objetivo, aqui, hoje, é traçar um panorama dos desafios e das oportunidades que se apresentam para o setor portuário capixaba. E existe uma importância que ninguém pode negar, que foi falada aqui em vários outros painéis, que é de construir pontes — a gente está aqui em um ambiente marítimo, de frente para o mar, tratando de portos, tratando de mar. Com isso, uma agenda positiva e assertiva, a gente pensa que é o caminho a ser trilhado para conseguir a melhoria no setor portuário.

Para a doutora Flávia Fardim, a agenda assertiva deve antecipar gargalos e outros desafios. Em suas palavras, é isso que a gente pretende nessas discussões, no Congresso, de tamanha magnitude. Essa agenda positiva, no meu entendimento, deve passar por três pilares que foram muito discutidos aqui hoje. A gente tem o pilar da infraestrutura, que é basicamente o objeto do nosso painel. Nós temos o pilar da tecnologia, e nós temos também o pilar da intermodalidade, que são muito importantes. A modernização da infraestrutura vem a partir de investimentos, do empreendedorismo, e nós estamos aqui com empresários, com representantes da iniciativa privada.

A desburocratização é um grande gargalo destacado pela doutora Flávia Fardim. Em suas palavras, o excesso de regulação no setor é uma dor que todos nós sentimos. E aí vem a reforma tributária. Acho que nós vamos comentar aqui um pouquinho sobre essas questões – tem que ser pensado em como a gente vai lidar com essa reforma tributária para não constituir um gargalo para o nosso setor portuário. E temos a questão da integração dos modais de transporte.

Feita essa introdução, a presidente do painel, Flávia Fardim, passou a palavra ao representante do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiox), Sidemar Acosta, para ele falar sobre os desafios e as oportunidades no setor portuário na área de infraestrutura.

Sidemar Acosta iniciou a sua fala afirmando ser um oportunidade importante, em suas palavras, ombrear com vocês esse tema tão importante para nós, para o nosso setor, para o nosso *business*, o Comex do Espírito Santo – como a Flávia disse, um grande voo que alça a cada dia, que passa nesta costa brasileira, e nós estamos aqui em uma posição privilegiada. Eu, hoje, vou falar um pouquinho, representando aqui os importadores e exportadores, mas também vou falar um pouquinho como usuário. E colocando todos os associados do Sindiox como usuários, tanto da parte de portos molhados quanto da parte de portos secos e seus conexos, que fazem as cargas chegarem até o destino dos nossos clientes. Eu gostaria de começar falando sobre a importância do que os nossos associados mais precisam, e nós como usuários precisamos: é a previsibilidade.

Nas palavras de Sidemar Acosta, a gente não pode permitir que, por meio de falta de planejamento, a falta de uma interface entre a sociedade usuária dos serviços portuários passe por problemas de previsibilidade. Eu estou falando isso porque a nossa infraestrutura é bastante pequena perto da atuação de negócio que nós temos aqui no Estado, em que a gente busca ter operações rápidas, boas e baratas. Só que não dá para ter as três coisas ao mesmo tempo. A gente tem que escolher duas, e, para que a gente possa escolher duas, nós precisamos ter realmente infraestrutura e precisamos ter previsibilidade para que a gente encontre esse resultado que a gente espera. As empresas portuárias têm entregado muito aqui para o Espírito Santo da forma como nós estamos estabelecidos hoje. E nós como usuários temos que agradecer muito pela qualidade que temos, hoje, de entrega. Mas, ao mesmo tempo, a gente precisa, como usuário, pontuar algumas coisas. Dentro desta oportunidade, dentro deste Congresso, eu acho que a gente tem grandes oportunidades para sair daqui com uma reflexão sobre criar volumes de planejamento e previsibilidade para entregas em tempo real e serviços com qualidade, dentro daquilo que os usuários esperam. A gente tem aí integrações acontecendo, a partir do dia 1º de outubro começa a do *Instituto Nacional de Propriedade Industrial* (INPI). Eu vou provocar um tema para todos os que estão aqui, principalmente aqueles que são estudiosos das legislações aduaneiras.

Sidemar Acosta afirmou que os regimes aduaneiros precisam ser movimentados. Em suas palavras, eles estão aí com as leis muito bem estabelecidas e oferecem dinâmica para quem conseguir construir e ofertar aos usuários. O que nós temos hoje de regime aduaneiro: admissão temporária, entreposto aduaneiro, *drawback*, trânsito aduaneiro,

depósito alfandegado, certificado de exportação temporária e outros mais que estão prontos para serem usados. Nós estamos sempre fazendo o mais do mesmo. A gente precisa inovar com essa quantidade de regime aduaneiro que temos, e oferecê-los aos nossos usuários, às nossas *trades*, aos nossos importadores, às empresas, às indústrias. Esses regimes aduaneiros precisam ser utilizados, ser colocados em prática. Eu sou muito fã do *Depósito Alfandegado Certificado* (DAC). O DAC é uma oportunidade muito grande para quem gostaria de, pelo menos, fazer engenharia tributária. No contexto da infraestrutura portuária, a gente também precisa olhar o que aconteceu recentemente no nosso Estado. Nós tivemos volume de movimentação surpreendente, que está aí publicado. Tivemos desafios gerenciais, por causa do gargalo, e conseguimos passar essa onda. Também, os usuários pedem melhorias para que não aconteçam mais os gargalos que a gente enfrenta, repentinamente, por falta de previsibilidade e falta de planejamento. Outra situação que eu gostaria de enfatizar e trazer para reflexão é a colaboração conjunta, envolvendo o Comex e toda a sua estrutura, hoje, que existe aqui, de órgãos anuentes, órgãos intervenientes e a importância de um comitê que iniciou dentro das Secretarias de Desenvolvimento, o Comitê Comex. Ele precisa e deve, na minha visão, continuar, para continuar discutindo essas pautas, para que se tornem positivas essas demandas de gargalos, que, às vezes, a gente enfrenta dentro do nosso dia a dia.

Nas palavras de Sidemar Acosta, o nosso futuro está na nossa mão, e quem faz esse futuro somos nós mesmos. Por isso, o Sindiex acabou criando uma estrutura dentro da diretoria, um conselho, para o qual convidou órgãos intervenientes, órgãos anuentes e muitos advogados tributaristas do Estado para falar um pouco sobre a reforma tributária. Esse conselho intitulou-se como Recomex, e a gente vai buscar, dentro do Recomex, estudo para o futuro. A gente sabe que a reforma tributária começa em 2032, porque estamos dentro do benefício, mas a gente não pode esperar chegar em 2032 para saber o que vai fazer. Nós já estamos estudando, já estamos buscando alternativas, durante a antecipação de 2032, para que a gente coloque as nossas matrizes econômicas em pé, continuando como ela está ou até melhorar o que a gente tem hoje. Essa é a minha mensagem para vocês. Muito obrigado, Flávia!

A presidente do painel, Flávia Fardim, agradeceu ao palestrante, destacando o quanto os discursos estão alinhados. Em suas palavras, quando eu falava inicialmente sobre uma agenda positiva, uma agenda assertiva, vimos que o Sindiex tem expectativas, mas tem boas perspectivas também em relação ao desenvolvimento do setor portuário.

Na sequência, a doutora Flávia Fardim convidou o gerente geral da Portocel, Alexandre Mori, para falar sobre os desafios e as oportunidades do setor portuário no Espírito Santo. O executivo cumprimentou os colegas de painel e agradeceu o convite e a oportunidade de compartilhar opiniões e reflexões sobre o futuro do setor portuário capixaba. Em suas palavras, vale louvar que, por meio de eventos e oportunidades como esta, que está sendo viabilizada pela OAB e pelo árduo trabalho da Luciana – acho que cabe a deferência –, a gente promove as reflexões necessárias para evidenciar e trazer luz sobre os gargalos que temos, mas também fortalecer as oportunidades e alavancas que estão postas. Eu vou falar um pouco da visão que tenho sobre o complexo portuário

capixaba e, obviamente, não tenho a menor pretensão de, ao fazê-lo, ter a verdade absoluta comigo. Por isso, vamos ficar à vontade aqui para a gente falar.

Alexandre Mori iniciou a sua palestra exaltando a qualidade e a excelência do complexo portuário capixaba. Em suas palavras, gosto sempre de falar sobre aquilo que eu acredito que tenha sido uma alavanca para um complexo portuário capixaba tão pungente, remetendo à lei, e como isso surgiu, na minha humilde visão. Nas décadas de 1970 e 1980, o próprio Estado brasileiro, de forma geral, percebeu que não teria capacidade de investimento, à época, para criar os corredores logísticos necessários para o escoamento de toda aquela industrialização pela qual o País passava. É notório, e eu chamo a atenção para três – certamente não seriam só esses: a questão dos minérios de maneira geral, a siderurgia; e aqui eu vou dizer, também, dos produtos florestais e da celulose. E, aí, o Governo, à época, a meu ver, estabeleceu, de uma forma inteligente, uma condição, que eram os “portos indústria”, e depois virou o terminal de uso privativo, que era o que? Tendo em vista que você tem a sua carga própria, você pode ter um porto disponível para o escoamento dos seus produtos. Eu acho que foi assim que, no Espírito Santo, surgiu o seu complexo portuário. Vale dizer da Samarco, vale dizer do complexo de Tubarão e da Vale e, também, por que não, o nosso querido Portocel, lá nos idos de 1978. Por quê? Porque esse setor produtivo sempre viu na logística uma necessidade fundamental, porque a produção realizada aqui teria que chegar predominantemente ao hemisfério norte, de forma competitiva e garantindo as entregas dos contratos. E assim foi durante muito tempo: portos extremamente especializados na movimentação de produtos para os quais tinham sido constituídos, garantindo a excelência e a entrega. Obviamente, a gente continuou enfrentando algumas dificuldades de investimento, e eu não sei dizer se foi a causa ou a consequência, em um dado momento a própria lei começou a sofrer alterações. O que antes era o porto indústria passou a ser o porto de uso privativo. E depois veio a lei, em 2008, o decreto que depois acabou se tornando em lei, que virou os terminais de uso privado, eles tendo a autonomia para movimentar todo e qualquer tipo de cargo. A meu ver, já tive oportunidade de manifestar outras vezes essa minha opinião, foi um dado assertivo, porque o Brasil, ainda hoje, é carente de investimento, e eu não quero aqui discutir as razões pelas quais o investimento público não acontece, mas é um fato. E a iniciativa privada, com a sua mobilidade e possibilidade de acelerar isso tudo, assim se posicionou. Então, hoje, trazendo essa condição para o Espírito Santo, nós, em Portocel, temos nos posicionado, como também a gente costuma usar muito o “e” nas nossas frases. A gente segue sendo um porto de movimentação de produtos florestais, procurando garantir a entrega de baixo custo e excelência de produtividade dos nossos acionistas, e, também, se posicionando como uma solução logística para viabilizar entradas e saídas de produto onde essa necessidade houver. Acredito que outros movimentos como esse poderão acontecer, certamente conectados à estratégia de cada negócio.

Nas palavras de Alexandre Mori, olhando para esse momento em que viemos, e eu vou me permitir depois, na hora em que a gente retomar, falar do porque a solução, para o Espírito Santo, para um raio médio de pelo menos mil quilômetros – eu costumo brincar, todas as vezes que tenho oportunidade, mas a brincadeira não pode ser consi-

derada como uma prepotência ou uma arrogância ou algo que não possa se materializar –, mas eu digo que a solução para o Espírito Santo, para o sul da Bahia, para o noroeste de Minas Gerais, para o centro-oeste brasileiro está localizada aproximadamente a 55 quilômetros ao norte de onde nós estamos, na região de Aracruz. Estou convencido de que é lá que estará o futuro de um complexo portuário que pode ser solução para toda essa região. Obviamente, pretendo, na sequência, dizer as razões pelas quais estou ousando fazer essa afirmação, mas o faço com muito entusiasmo. E eu tenho dito que temos lá um complexo portuário já em pleno funcionamento, não só a Portocel, como também o *Terminal Aquaviário de Barra do Riacho* (TABR). Mesmo que muito se tenha dito sobre as questões das dificuldades enfrentadas pela Vports nesse início, é louvável o trabalho executado, e nós, como capixabas, temos que garantir o seu pleno funcionamento e a entrega dos resultados pelos quais foi constituído, porque é assim que a gente vai trazer desenvolvimento. Nós, em Portocel e até mesmo enquanto associados da ATP, sempre fomos defensores de uma gestão privada para as autoridades portuárias, porque a gente acredita que é assim que vai trazer o dinamismo. Então, temos uma condição única no Estado brasileiro que é uma autoridade portuária privada, que já tem mostrado a sua capacidade de acelerar alguns gargalos, e temos também a questão de um porto gigante, que é o da Imetame, sendo construído na região de Aracruz. Antes, eu conhecia a empresa e, recentemente, passei a ter mais aproximação e contato com as pessoas que lá estão, de forma que também é fácil dizer que aquele porto sairá do papel, como já está saindo. Quem não teve oportunidade de estar na região, o faça para poder ver uma belíssima obra em andamento. Como eles bem têm afirmado, acredito que já na metade de 2025, 2026, terá também um posicionamento.

Encerrada a explanação de Alexandre Mori, a presidente do painel, Flávia Fardim, passou a palavra a Flávia Nico Vasconcelos, presidente do *Conselho de Autoridade Portuária* (CAP) e coordenadora na Secretaria de Portos, solicitando a ela que apresentasse a sua visão sobre o desafio da infraestrutura e do desenvolvimento do setor portuário capixaba.

A palestrante Flávia Nico pediu desculpas pelo atraso e afirmou ser um grande orgulho participar do evento. Em suas palavras, eu sempre gosto de lembrar que eu sou daqui e isso faz toda diferença quando a gente olha para o lugar, porque a gente olha já tocado pelo coração. A gente não fala só a partir de um viés técnico ou econômico ou de gestor público, mas também a gente pensa como cidadão que nasceu e cresceu aqui e como é que a gente vai pensar o futuro dessa cidade, desse território que a gente ama. Eu acho que a gente tem uma série de desafios que vem sendo tratada ao longo deste evento. Hoje cedo, a gente teve uma mesa dos TUPs, em que falaram dos desafios dos TUPs. E aí o Alexandre vai compartilhar muitos deles. E o que me fez pensar e refletir, naquele momento, é que muitos dos desafios trazidos pelos TUPs não são exclusivos dos TUPs. São desafios que eu entendia que eram dos portos públicos e que se revelaram como também dos TUPs. Ou seja, são problemas ou – vamos colocar aqui para usar a palavra da nossa mesa – são desafios que se colocam no nosso setor portuário. São desafios que não dizem respeito somente ao Espírito Santo. São desafios de uma burocracia que se sobrepõe – o Caio (*Cunha*), hoje, do Porto do Açu, falou de uma burocracia em *looping*, em que você precisa de uma licença e para aquela licença você precisa de outra

licença, e por aí vai. É todo um processo de morosidade para se conseguir essas licenças e fazer com que o porto aconteça, que a iniciativa privada consiga reaver o investimento e segurar a conquista de uma carga. Então, a gente tem desafios que não são exclusivos nossos, que são desafios nacionais. Acho que a gente também não consegue colocar dentro da poligonal o porto público e fora o TUP. A gente tem que colocar todo mundo junto, porque são desafios que a gente chama de Custo Brasil, já há muito tempo. A gente tem que, de fato, lançar um olhar sério para eles e trabalhar melhor.

Nas palavras de Flávia Nico, acho que a gente tem alguns desafios que, esses sim, dizem respeito ao complexo portuário capixaba. E eu vejo, para falar em termos de Vports, se é nossa primeira concessão, a única concessão em que a gente vai ter um gestor privado gerenciando um ativo público, diferente do TUP, que é um privado com privado. A gente tem, de certa forma, me apropriando do termo, uma parceria público-privada, não da forma como a gente vê na lei, mas de fato. Você tem uma gestão privada sobre um ambiente público e que assume para si um papel de autoridade portuária. E um papel de autoridade portuária que, nesse momento, a gente está vendo que é muito importante. Vamos pegar um pouco, historicamente, o Alexandre trouxe isso, quando a gente volta na história econômica capixaba, o que levou o Porto de Vitória a se tornar um porto organizado, lá em 1914, foi justamente o fato de a gente já ter uma carga cativa, que é o café. Então, aquele porto se organizou, naquela época, para atender ao interesse local. Ele já tinha uma demanda certa e precisava escoar aquele café. Depois vem o minério, de uma forma experimental também, no Porto de Vitória. A gente tem uma infraestrutura histórica, que está ali, ainda, e, quando aquela operação se consolida, a gente passa a ter o Porto de Tubarão. E a gente tem uma terceira onda econômica aqui do *offshore* do petróleo. Vitória pode ser considerado um “porto laboratório”, porque várias coisas foram testadas ali. E o Porto vem se reinventando ao longo do tempo. Agora, a gente tem esse processo de concessão também. Qual é a diferença deste momento atual e por que eu fiz esse resgate histórico? A gente está em um momento em que os portos estão cada vez mais competindo por cargas internacionais, competindo pela atração de outros tipos de carga, atraindo os seus próprios clientes e, muitas vezes, aqueles nossos produtos que eram os tradicionais não fazem mais parte de um mercado cativo mesmo. A nossa hinterlândia não tem mais definições, ela está muito mais ampla. Então, nesse momento, a gente precisa parar, olhar para o nosso complexo e fazer uma reanálise. Temos interesses comerciais, mas também temos interesses locais de produtos que fazem parte da nossa cadeia produtiva, que fazem parte da nossa história. E a gente precisa equilibrar todas essas demandas, as realidades e os interesses diferentes.

Para Flávia Nico, essa grande oportunidade do setor portuário pode ser considerada também um grande desafio. Em suas palavras, essa nova concessão, com portos já consolidados, com um novo complexo portuário que está aí cheio de boas notícias, a ZPE de Aracruz, o Portocel ampliando a gama de produtos que está movimentando, a gente tem uma série de oportunidades, mas a gente precisa criar uma espécie de governança portuária, em que a gente dialogue tanto com esses atores mais antigos quanto com os atores que estão chegando. A gente harmoniza os interesses que fazem parte da história econômica capixaba e que merecem ser ouvidos e ter seus espaços, com esses interesses comerciais que têm que vir, que têm que ser desenvolvidos, que têm

que gerar tudo o que eles geram. Eu gostaria de trazer como uma grande oportunidade esse complexo portuário, que é muito maior do que o Porto de Vitória foi no início do século 20. Hoje, a gente tem um complexo gigantesco, que está com muitas promessas de crescimento. Eu peguei o estudo que saiu agora, do Instituto Jones dos Santos Neves, e a gente tem uma expectativa, de 2023 a 2028, de 8 bilhões de investimentos em portos. Eu não estou nem entrando na parte de logística – se não me engano são 14 projetos logísticos que vão somar cerca de 1 bilhão, mais 7 bilhões de sete projetos portuários, que envolvem desde as obras que foram feitas na Vports, obras lá em Portocel, Imetame... Enfim, a gente tem uma expectativa de investimentos muito grande e, se a gente aumenta o número de atores, precisa ter mais diálogo, mais comunicação, começar a trabalhar juntos. Para finalizar a minha fala, tem um segundo ponto que eu ainda não escutei neste evento, e eu até entendo, porque é um evento da OAB, mas já que a gente está falando de infraestrutura, eu acho que a gente precisa pensar, em termos de médio e longo prazos, em uma variável muito importante e que tem que permear esses novos investimentos, que é a mudança do clima. Se a gente está pensando em investimentos agora e se a gente está pensando em um complexo portuário de médio prazo, longo prazo, essas infraestruturas têm que ser pensadas considerando os riscos ambientais. Elas têm que ser pensadas já para ser infraestruturas verdes, dentro de toda uma lógica de sustentabilidade que já deve permear a cultura desses negócios. Eu acho que esse é outro desafio que a gente tem, mas também é uma grande oportunidade. Se vocês pegarem um documento do ProAdapta que foi feito com a Antaq, em 2022, estudando só o Porto de Vitória, a gente tinha – agora eu não sei se eu vou lembrar dos três – vendaval, chuva e aumento do nível do mar. Para aumento do nível do mar e tempestade, a gente tem risco médio para o Porto de Vitória. E o que a gente está fazendo para a preparação dessas infraestruturas para o aumento do nível do mar? Afinal de contas, a gente mora em uma ilha, uma ilha linda e maravilhosa, mas é uma ilha, e a gente tem que considerar isso, já que a gente está considerando perspectivas de infraestrutura e de desenvolvimento. É mais um alerta para a gente colocar esse pontinho também na nossa agenda. Então: governança portuária e mudança do clima, quando a gente pensa em termos de investimentos para as nossas infraestruturas.

A presidente do painel, doutora Flávia Fardim, destacou, mais uma vez, o alinhamento dos discursos. Em suas palavras a gente vê vários programas de ESG também sendo implantados. E, na linha dos investimentos, os empreendimentos têm realmente que pensar nessa questão climática. Você tocou em um ponto importante em relação aos investimentos, porque eu estava conversando com Philippe também sobre os investimentos que têm sido feitos na zona secundária e os dados são muito relevantes.

Na sequência, a doutora Flávia Fardim passou a palavra a Philippe Masse, executivo da *Gestão de Desenvolvimento em Logística* (GDL), perguntando a ele: Como a zona secundária avalia os gargalos do setor portuário e quais são as soluções a curto e médio prazos?

Philippe Masse iniciou a sua apresentação destacando que, quando ele estava em São Paulo, via o Espírito Santo como concorrente, principalmente de Santos, mas que entendeu que não era o que ocorria. Em suas palavras, Santos se mostrava ineficiente, era

necessário ter uma vazão, além de Santos, e o Espírito Santo se mostrou realmente uma solução viável para o importador e para o exportador. A gente tem uma localização geográfica fabulosa. A gente está no meio de duas grandes áreas, próximo do Rio de Janeiro e próximo de São Paulo. Então, definitivamente, eu vejo que a gente tem muito mais oportunidades do que desafios. Talvez os desafios estejam sendo muito mais colocados por nós mesmos, talvez para, exatamente, harmonizar um pouco os interesses comuns, o que, de fato, precisa ter. Eu estava até falando agora, no almoço, que Santos também tem uma particularidade muito grande: são grandes competidores, grandes empresas, e o pessoal se pega, mas na hora de fazer realmente o porto evoluir, eles são extremamente unidos. Então, a dinâmica para nós aqui é trazer isso. O projeto da Imetame, não tenho dúvida, é o futuro. A gente não pode correr e nadar contra isso. Agora tem toda uma lógica e fluxo de que de fato essas coisas venham a acontecer. Quando você olha o ambiente portuário, meio que esquece um pouco da área secundária. Eu até brinco que o porto é como se fosse um coração, mas o coração sem veias, sem os outros órgãos, não nutre, não faz a gente crescer. A área secundária traz um pouco disso. E não tem como ser diferente, principalmente quando a gente está com alto volume e aí, realmente, o porto tem que ser uma área de passagem.

Na visão de Philippe Masse, o maior desafio é que a importação ganhou mais foco, deixando a exportação em segundo plano. Em suas palavras, o próprio volume que a gente teve agora com veículos realmente atrapalhou e congestionou tudo isso. Mas, de fato, faltou um pouco dessa harmonia e trouxe um pouco desse desafio, desse questionamento, essa falta de priorização dos produtos locais. Lá em Santos, muito tempo atrás, a gente teve muito problema de falta de contêiner, e o pessoal que exportava algodão usou muito o *Depósito Alfandegado Certificado* (DAC). Por que a gente não fez o mesmo no café? Eu, como GDL, posso fazer, eu posso oferecer isso ao mercado, o que garante já, inclusive, a entrada do financeiro para o exportador. Ou seja, a gente tem que praticar muito mais as ferramentas que a gente tem. Quando você olha um pouco do perfil de carga que a gente tem, definitivamente, a gente é vocacionado principalmente para a parte de veículos. E que bom que é um produto excelente, mas o veículo é um bem que entra e automaticamente sai muito rápido. A gente tem que começar a pensar em cargas que realmente venham e tenham um valor agregado em relação a isso, como peças e acessórios dos veículos, por exemplo. Esse é um negócio que a gente precisa desenvolver e buscando logicamente um valor agregado não só no ambiente portuário, como realmente trazendo logística, integrando cada vez mais soluções logísticas.

Segundo Philippe Masse, a GDL fez, este ano, 25 milhões de investimentos, sendo que, desses 25 milhões, aproximadamente 20 milhões estão sendo aplicados em infraestrutura. Aludindo à fala do palestrante anterior, Sidemar Acosta, Philippe Masse afirmou que, em suas palavras na GDL, a gente faz o bom, o ótimo e o barato, já está fazendo os três. Quando a gente chegou ao volume de carro – e a gente ficava se perguntando se aquele volume ia ser tudo aquilo mesmo, – eu estava com os parques lotados de painéis solares. Eu tinha prerrogativa, já estava com a casa relativamente cheia, o fluxo funcionando, a gente saindo e fazendo a logística, e vieram os veículos. Mas o nosso terminal é também vocacionado para veículos, e a gente não pensou duas vezes: investimos em novos armazéns; abrimos duas novas unidades – são quase 20 mil metros

quadrados de novos armazéns; remodelamos todos os clientes que estavam no pátio utilizando as vagas dos carros e os colocamos para uma nova operação; fizemos uma expansão da nossa unidade, da unidade 2, da antiga Silotec, em mais de 200 mil metros quadrados para receber mais veículos; e abrimos uma operação em Viana, também de quase 200 mil metros quadrados. Ou seja, capacidade é muito fácil em relação a você estar buscando oportunidade na área secundária. Para vocês terem uma ideia, o tamanho da GDL, hoje, equivale a oito maracanãs. Como é que a gente consegue colocar oito maracanãs dentro de um porto? Não dá, né? E mais do que isso, a área portuária é uma área *premium*. Ela tem que ser mais remunerada. O investimento para construir um calado não é algo barato. Então, a gente tem que forçar o fluxo, principalmente em momentos nos quais a gente tem um volume alto, como temos agora. De fato, o grande desafio foi criado por nós mesmos. A gente acabou concentrando muito das cargas na zona primária, podíamos ter dado uma vazão muito maior. Acho que não tem demérito algum aqui, é uma estratégia, um momento, uma situação. Mas o fato é que agora a gente tem um problema: a gente realmente precisa dar vazão nas exportações. A gente realmente tem que melhorar nossa infraestrutura. A gente tem que olhar para a frente. Eu até brinco – apesar de ter saído de Santos, eu continuo nos grupos –, eu já escuto o pessoal de Santos preocupado com o Imetame. Eu acho lindo isso, na hora que eu vejo as mensagens: “Imetame, daqui a dois, três anos, está lá”. A gente tem que estar preocupado mesmo. A gente tem que estar se movendo nesse sentido.

Nas palavras de Philippe Masse, quando veio a privatização dos portos, todo mundo se perguntava se Santos seria o próximo porto a ser privatizado, e aí mudou o Governo, etc. etc. E todo mundo é um entusiasta desse modelo. Quem não quer uma situação como essa, gente? A gente tem que apostar, e apostar muito na Vports, para que realmente essas coisas aconteçam. E, mais do que isso, buscar uma integração entre nós. Eu até brinco – vou estar sempre fazendo uma provocação de Santos aqui –, Santos criou a *Declaração de Transferência Eletrônica* (DTe), para exatamente buscar vazão, é lógico. É lógico que, quando a maré está baixa, a carga diminui um pouco, começam as brigas. Não tem problema, vamos brigar quando a maré está baixa. Quando a maré está alta, a gente tem que se unir, trazer desenvolvimento, trazer emprego. A gente aumentou 40% do nosso quadro de funcionários – a gente saiu de 500 para mais de 700 funcionários diretos, fora os indiretos. Nossas áreas foram aumentadas em mais de 20%. A gente fazia mais ou menos 100 PDIs, que é aquela customização nos carros, e a gente passou a 600 PDIs por dia. Olha essa flexibilidade! O desafio é este: a gente realmente continuar evoluindo, crescendo, se desenvolvendo e realmente gerando esse potencial de crescimento para o Estado.

A presidente do painel, Flávia Fardim, agradeceu a explanação de Philippe Masse e redirecionou a palavra a Sidemar Acosta, perguntando a ele: Diante desse horizonte que você viu, nas falas do Alexandre, da Flávia e do Philippe, continua com boas expectativas em relação ao desenvolvimento do nosso setor portuário?

Sidemar Acosta confirmou que continuava com a grande expectativa de que venceu e trabalhou dentro de Porto, sendo dois anos dentro do Porto de Zárate (*na Argentina*) e 20 anos na zona secundária. Em suas palavras, eu sei o que é a parte do

Porto, e sei o que é a zona secundária. Pegando o gancho do que a Flávia (*Nico*) falou, eu acho que a gente precisa, realmente, de governança bastante equilibrada, para poder harmonizar toda a cadeia até o cliente. Como eu falei no início, como usuário e como presidente do Sindiex – que é uma instituição que tem dado uma enorme contribuição para o Estado e que, há anos, vem segurando os benefícios a fio, com guerras fiscais, etc. –, a gente precisa realmente participar não só como usuário, mas também como Estado, e opinar e pedir para que os usuários tenham essa atenção. Então, quando eu falo de ter uma governança bem-preparada – como o próprio Philippe disse –, a hora é agora, em que estamos aqui na cheia, vamos dizer assim, em uma boa safra, não é só no momento que não tem carga que a gente vai ficar discutindo. Acho que agora, realmente, é a hora de colocar na mesa. Não é demérito algum querer ganhar, porque todo mundo que está aqui investe, tem o seu comercial forte, precisa repor, precisa amortizar investimentos. Mas eu acho que também precisa ter um pouquinho de inteligência, para que esse grande volume que aqui está continue por anos, que não seja como a gente já passou antes. Nós tivemos, no início da década de 1990, *boom*; depois, queda. Nós tivemos, nos primeiros dez anos dos 2000, que começou lá em 2007, novamente outro volume, a era dos carros chineses que foi até 2012; depois, queda. Começamos em 2019, com volumes já ficando significativos e chegamos a vivenciar o que nós estamos vivendo hoje.

Para Sidemar Acosta, o Espírito Santo está no terceiro ciclo de desenvolvimento. Em suas palavras, além da infraestrutura, nós temos que olhar para dentro. Em um raio de 1.200 km, nós somos estratégicos, nós atingimos o PIB brasileiro na sua totalidade, algo em torno de 70%. Então, olha o quanto de oportunidade nós temos. A nossa capital é Vitória, o Estado é o Espírito Santo – Vitória e Espírito Santo, ao mesmo tempo. Então, tem aí certa energia que coloca a gente em uma situação geográfica privilegiada na costa brasileira. Tudo isso faz com que o usuário perceba que tem organização – e aqui a gente precisa, inclusive, também agradecer a OAB, que está fazendo este evento para que a gente possa refletir, discutir e trazer a oportunidade de estar aqui ao lado de órgãos que anuem e intervêm, de porto seco e de porto molhado. A gente tem que aproveitar e pedir: vamos nos organizar, sermos mais inteligentes e garantir o futuro, e o futuro depende da gente. Vamos escrever esse futuro para os capixabinhas que vão usufruir deste Estado, que vão usufruir disso que a gente vai deixar como legado, para que eles, lá na frente, não tenham tantos dissabores na relação entre órgãos anuentes, intervenientes, prestadores e entrega. Nós, usuários, empreendedores executivos de empresa, nós que somos *trades* – hoje eu estou no lado de tomador dos serviços dos portos secos e dos portos molhados. O Philippe falou uma coisa muito certa: usar o DAC. Nós temos uma joia dentro do Estado do Espírito Santo. Nós temos três terminais de portos secos aqui instalados, temos mais de 1 milhão de metros quadrados de área à disposição para expandir a retroárea do porto. Então, a gente precisa usar mais isso. Outra coisa também, Philippe, que eu acho que vocês precisam começar a pensar: o *Centro Logístico Industrial Aduaneiro* (CLIA) é para industrializar também. É só querer e buscar. Vocês precisam criar, fazer uma reflexão jurídica, montar uma estrutura e oferecer para as grandes indústrias. Com esse monte de veículos chegando ao Brasil, nós temos uma ferramenta aprovada, que está dentro do relatório da reforma tributária, não a tiraram, graças a Deus, que é o entreposto aduaneiro: antecipar essas peças. Em D mais 1, nós estamos no

grande centro do País. É uma grande oportunidade como infraestrutura que nós temos, e os usuários vão ficar muito felizes, nós, executivos de empresa, donos de *trades*, vamos ter realmente um grande privilégio de usufruir desses benefícios.

Flávia Nico retomou a palavra, destacando que Sidemar tocou em dois pontos interessantes. Em suas palavras, o primeiro deles é a gente lembrar que esses números de investimento têm um efeito *spillover* (em português, *efeito de transbordamento*), que vai muito além do valor do investimento. Então, quando a gente pensa em desenvolvimento de infraestrutura, a literatura mostra que o PIB regional aumenta mais do que o PIB nacional, que os efeitos indiretos induzidos da infraestrutura são muito maiores do que os diretos. Eu lembro que, três anos atrás, quando então o secretário Diogo Piloni me chamou para a Secretaria, ele queria que a gente criasse uma categoria para premiar os portos, de acordo com o volume de investimentos realizados. O simbolismo era o investimento não por si só na infraestrutura, mas com o efeito multiplicador que ele tem. Em última instância, a gente está aqui discutindo a infraestrutura, mas a infraestrutura não tem um fim em si mesma. É lógico que vocês estão falando de gestão dos bens de vocês, vocês estão pensando com a ótica do empresário, mas, falando como setor público, a infraestrutura é um meio para fluxo de cargas e ela acaba sendo o que a gente chama também de um motor de desenvolvimento local. A infraestrutura tem um impacto catalisador. Como eu citei, no estudo do Instituto Jones Santos Neves, são sete investimentos de portos e 14 de centros logísticos, centros de distribuição. Há toda uma cadeia produtiva relacionada, que a gente não consegue ainda dimensionar. Eu não conheço um estudo brasileiro que tenha feito esse encadeamento econômico do impacto de infraestruturas. A gente já tem na literatura de alguns portos. Eu nunca vi de nenhum porto brasileiro. Mas a gente sabe que o impacto sempre é positivo, isso já está consolidado, e que não existe uma correlação direta, ou seja, não é porque eu investi sete bilhões que eu vou ter proporcionalmente esse retorno, em termos de desenvolvimento econômico local. Pode ser muito maior ou muito menor. É uma linha tênue, muito sutil. Vai depender dos tipos de relacionamentos que existem entre os portos e a localidade.

Nas palavras de Flávia Nico, quando a gente pensa em um sistema de governança, é entre os *players* diretos, mas também desses *players* pensando com os outros que estão ali no território, porque, se eu tenho um polo de Aracruz que atrai a mão de obra local, que vai fazer uma parceria com o setor público para ajudar na implementação de uma Agenda 2030, eu tenho efeitos que vão muito além da infraestrutura em si e um efeito multiplicador. É importante a gente se lembrar que a infraestrutura não tem fim – eu quero um maior calado, eu quero um mole, eu quero um berço, mas eu quero isso para movimentar minha carga, que não é minha. Eu sou um meio de toda uma cadeia logística. E eu sou, sempre lembra disso, um motor de desenvolvimento local, porque o investimento que eu faço transborda e vai muito além do meu negócio. Essa é a visão também de coletividade que, quando a gente passa a ter, facilita esse diálogo que a gente está falando aqui que é importante.

Flávia Fardim destacou os vários anúncios recentes de investimentos, como os feitos pela Vports, incluindo a inauguração de obras. Em suas palavras, a gente vê melhorias nas instalações portuárias, a Imetame investindo, Portocel investindo, os portos

secos investindo. Então, me parece que o caminho já começou a ser trilhado. Vou devolver a palavra a você, e conte como está acontecendo em Portocel, em Barra do Riacho.

Alexandre Mori registrou que muito do que ouviu nas exposições dos demais palestrantes tem conexão com a sua visão. Em suas palavras, eu fico feliz, porque eu também estou em alguns grupos lá de Santos, porque a nossa querida Portocel, depois de 46 anos, abriu uma filial em Santos, e estamos desde junho deste ano promovendo operação portuária. Sou um capixaba que está indo para Santos aprender muito e levando pouco do conhecimento dessas relações que todos os atores, de forma hábil e consciente, conseguiram construir e que, hoje, propicia esses canais de diálogo que encontram soluções nas adversidades. Por que eu citei essa questão de Santos? Porque tudo isso fez parte de um plano de negócio da Portocel, dentro da nossa estratégia de nos posicionarmos como uma solução logística não só para o produto celulose, mas também para o setor. E eu fico feliz de ver e poder falar com vocês que a materialização das novas cargas são as cargas que habitualmente têm, no setor portuário capixaba, vamos dizer assim, a sua origem: o café e a rocha. Essas foram as duas cargas que inicialmente a gente fez lá no porto. Falando do retrato atual, a gente olhava para o setor e via gargalos, e, ao ver os gargalos, enxergava exatamente essa condição extremamente satisfatória, geograficamente falando, alcançamos 71% do PIB. Não temos aqui um mercado consumidor, então é natural que a carga vai entrar ou vai sair. Então, como disse o Ferraço (*Ricardo Ferraço, vice-governador do Espírito Santo*), a gente não é o maior, mas a gente tem a obrigação de ser extremamente eficiente, se não o melhor, para ser considerado. E essa é a condição de Aracruz – infraestrutura já estabelecida, Portocel, *Terminal Aquaviário de Barra do Riacho* (TABR); com a privatização da Vports, 500 mil metros quadrados de concessão – eu acredito que a concessionária deve estar às voltas e buscando viabilizar aquela região; temos ao lado o Porto da Imetame, que, como eu disse anteriormente, é questão de tempo e vai estar pronto – quem conhece a empresa e as pessoas que estão lá não terá dúvida do que eu estou falando. Ah, mas isso por si só é suficiente? Não.

Nas palavras de Alexandre Mori, temos que estar atentos, porque está acontecendo uma renovação da *Ferrovias Centro-Atlântica* (FCA), que tem oportunidade de destravar e criar um corredor que vem exatamente do agro, do centro-oeste para ter no Espírito Santo uma opção. As audiências e a renovação dessa concessão estão acontecendo neste exato momento. Até o final do ano, essas discussões estão postas. Também foi encontrado um bom termo para a retomada da concessão para a conexão com as rodovias federais – BR-101, e a gente acredita que a duplicação vai acontecer. Isso é suficiente para um complexo portuário se tornar um *hub*? Não. Mas tem retroárea na região para poder ser desenvolvida e crescer. Complexo portuário existente; conexão ferroviária e rodoviária já existentes, podendo ser aperfeiçoada; retroárea para um crescimento planejado, conversando com a comunidade, com infraestrutura adequada para o crescimento urbano ordenado; uma ZPE, a primeira ou a segunda privada do País; incentivo da Sudene para a instalação de empreendimentos – Aracruz é o último Município, do norte para o sudeste, que está dentro da Sudene; uma visão de todos os *stakeholders* de que este caminho é um bom caminho a ser trilhado. Hoje, vejo a governança no movimento não só do empresariado de forma geral, da sociedade civil, mas principalmente do Governo do Estado e da administração municipal. O próprio Ferraço teve oportunidade de

citar o decreto que estabelece o Parque Log, que é um parque logístico situado na região de Aracruz, que vai conectar Aracruz a Linhares e a todos os Municípios do entorno. O propósito é exatamente promover as discussões e reflexões para que a gente não cometa os mesmos erros do passado, consiga estabelecer claramente quais são as oportunidades e alavancas que temos na região e trabalhar com os limitantes e ofensores que teremos. Em Portocel, a gente tem uma estratégia de diversificação de carga, de crescimento para a nossa atividade, e tudo mais. Mas é suficiente? Não. A gente se desafiou a pensar assim enquanto estratégia, por tudo isso que está acontecendo. Se a gente fechasse os olhos hoje e tivesse a oportunidade de abri-los em 2033 ou 2035, o que estaria acontecendo aqui? Ou quais são as principais oportunidades ou os principais ofensores que poderiam impactar uma estratégia nessa jornada? E a gente se desafiou e encontrou cinco grandes eixos que estão promovendo essa reflexão. Dois deles, eu diria, são comuns a praticamente qualquer reflexão ou avaliação: infraestrutura e mercado – Como será a infraestrutura do nosso Estado? Como será a infraestrutura da região? Qual é o mercado que está disponível? *O terceiro eixo*, até mesmo por aquilo que a gente já produziu – a rocha, o café –, é essa vocação capixaba que sempre aparece no radar e está considerada que é ESG, a questão ambiental, a questão social e a governança – a complexidade que o mundo está vivendo hoje é um tema que a gente precisa estar atento. *O quarto eixo*, a questão de inovação, porque, mesmo no setor portuário, onde a gente é mais antigo, ou mais resistente, as inovações já estão chegando. Em fico feliz de ver que, como solução de problema, e não como um processo de melhoria contínua, em Portocel desenvolvemos equipamentos que estão patenteados, estão ganhando o mundo, estamos com um veículo autônomo, que está andando sozinho e tudo mais. Então, a inovação no nosso setor certamente precisa ser pensada.

Como reflexão final, Alexandre Mori abordou o tema da gestão de pessoas. Em suas palavras, Portocel acredita que o resultado vem por meio das pessoas. Eu fico imaginando, Philippe, a dificuldade que você deve ter encontrado, quando foi ao mercado procurar profissionais qualificados, para sair de um quadro de 400, 500 colaboradores, como você disse, para 700. E a reflexão é sobre exatamente isso: com o Governo do Estado atuando, com todos os *stakeholders* da região de Aracruz, a gente está promovendo o “olhar Aracruz 33”, para que o Município consiga ter política pública, para poder olhar para essas grandes matrizes. A gente ficou muito feliz porque o olhar está muito conectado, mas como é que a gente vai fazer para tocar esse monte de empreendimento, quando o tema qualificação está acendendo uma luz amarela? Sem querer tumultuar esse bate-papo, em que está havendo uma convergência grande, eu gostaria de trazer esse ponto, porque é um ponto de preocupação. Dentro de todas essas políticas públicas e privadas que estão sendo pensadas, como é que a gente vai formar pessoas para essa pujança que virá. Hoje, o sinal está amarelo.

Flávia Fardim afirmou que foi importante o Alexandre tocar na questão da gestão de pessoas, relatando que, quando foi convidada pela doutora Luciana Mattar, que sabe de sua *expertise* na área de relações de trabalho portuário, foi informada por esta que não haveria um painel sobre trabalho portuário, que os assuntos seriam infraestrutura e desafios. E ela respondeu que entendia que o painel tem tudo a ver com o trabalho portuário, porque um porto não se faz só com água abrigada, com navio com equipamento,

com infraestrutura, com tecnologia. Em suas palavras, a gente já falou de tudo isso aqui hoje, e a gente precisa falar também da qualificação do trabalhador que atua nos nossos portos, na área de logística. É um grande desafio, mas nós temos também muitas oportunidades. Nós temos um direito em transformação, relações de trabalho que estão em franca transformação – a relação de trabalho que a gente conhecia não é mais a mesma, com a tecnologia.

Nas palavras da doutora Flávia Fardim, temos dois postulados importantíssimos constitucionais, que a gente precisa ter em evidência quando nós tratamos das relações interpessoais, das relações jurídicas e das relações empresariais: o princípio da valorização do trabalho, que está na nossa Constituição; e o princípio da livre iniciativa. Eu tenho certeza de que nós conseguimos alinhar esses dois princípios. Nós vemos isso com muita clareza aqui, no Estado do Espírito Santo, no desenvolvimento de tecnologias que os nossos terminais têm feito. A gente tem projeto em Portocel, a gente tem projeto no *Terminal Privativo e de Uso Misto do Porto de Praia Mole* (TPS), alinhando os trabalhadores com as inovações do mercado. Então, está todo mundo muito ligado na proteção do trabalho, em relação à automação, mas não no sentido de dissociar esses dois atores, porque não estão dissociados. Não existe o trabalho sem a empresa, mas também não existe a empresa sem o trabalhador. Esses dois pilares eles têm que estar muito conectados. E eu penso que necessariamente isso passa pela valorização, por meio da qualificação profissional. E aí nós temos o trabalho que é desenvolvido pelo *Órgão Gestor de Mão de Obra* (OGMO), que é desenvolvido pelo sindicato. Nós temos alguns representantes do sindicato dos trabalhadores aqui. Quero, inclusive, cumprimentá-los. A gente sabe que o trabalho portuário no Espírito Santo é vanguardista, no que toca à qualificação. Há muitos caminhos pela frente. Nós tivemos, aqui, no painel de reforma do marco regulatório, a questão dos recursos para treinamento, que a gente sabe que é um grande desafio, quando, de tudo que é encaminhado pelas empresas para o fundo, só 4% retornam para treinamento dos trabalhadores. Isso é um dificultador, quando nós estamos vivendo uma era tecnológica, em que a gente precisa que o trabalhador seja treinado para essas novas frentes de mercado, para esses novos equipamentos que vêm com mais tecnologia. A gente precisa de investimento, as empresas encaminham esse dinheiro e esse dinheiro não volta. A valorização do trabalho e a qualificação do trabalhador são pilares importantes. E estão como um tripé na infraestrutura portuária. Ao falar de qualificação do trabalhador, a gente também precisa falar no papel do OGMO. O OGMO precisa ser repensado. A gente está também com a reforma do marco regulatório, que está repensando essa questão do OGMO, mas o investimento na qualificação desses trabalhadores, sem perder de vista que o avanço tecnológico tem que vir. Ele é muito importante.

Nas palavras de Alexandre Mori, quando tínhamos saído recentemente da pandemia – eu vou falar pela experiência que vivemos em Portocel –, estivemos na iminência de um apagão portuário, porque *(a falta de)* suprimentos necessários para substituição e manutenção de equipamentos era comum. Era uma dificuldade enorme que, de certa forma, represou uma série de investimentos. Eu já ouvi aqui, durante os comentários de painéis anteriores, que o País segue crescendo, mas para mim é, ainda, um crescimento lateral. A gente, em um ano, cresce 2%; no outro, vive quase com 0%. Ou, quando a

gente consegue um fôlego, o mundo inteiro entra em colapso. A gente fica, no final disso – é a sensação que eu tenho – andando um pouco de lado. E talvez porque esteja andando um pouco de lado, a gente ainda não viveu um apagão crítico da nossa infraestrutura logística. Por isso, existem alguns centros que criaram os seus corredores logísticos. Por isso, lá no início, a gente não vê o sofrimento com essas demandas pontuais de apagão portuário, de forma geral. Mas, na hora que a gente começa a crescer, e eu diria que a gente já está atrasado, a gente vai viver uma dificuldade logística considerável. Não será raro – para quem ainda estiver assistindo televisão – ligar no Jornal Nacional e vivenciar aquelas filas de caminhão com repórter dizendo que, mais uma vez, estamos com as nossas exportações ou importações “engargaladas”, dificultando o desenvolvimento, porque os portos estão sobrecarregados. A gente sabe que isso vai acontecer e, em determinados momentos, a gente deixa de fazer o óbvio, que é aproveitar os momentos em que temos as oportunidades de promover o desenvolvimento e fazê-lo. Então, quando a gente olha para essa questão toda, aqui no Espírito Santo, com os investimentos, eu vejo que a gente está encontrando uma solução para não sofrer esse apagão portuário, mas, em outras Unidades da Federação, certamente, acontecerá. O que tem que estar no nosso radar – em boa parte do tempo e nas oportunidades que tenho eu me manifesto – é que talvez a gente esteja às voltas com um apagão de pessoas, um apagão de qualificação, porque para tocar qualquer empreendimento ou qualquer negócio sabemos da necessidade de qualificação, desde engajamento e aderência às culturas dos negócios de todos os profissionais. E ainda coloquem nessa cesta, pessoal, um mundo em constante movimentação e mudança, em que estão sendo ofertadas algumas tecnologias que a gente não consegue ainda nem mapear onde está acontecendo a qualificação. Eu não vou fazer um juízo de valor, se está certo ou errado, porque, se tem a qualificação, nós vamos fazê-la. Eu acho que os dados que eu tinha anteriormente sobre o investimento privado, por meio dos recolhimentos, etc., para o que deveria ir para o fundo de desenvolvimento da qualificação do portuário, são mais de 13 ou 14 milhões, considerando só o recolhimento, salvo engano, que vai através do órgão gestor. O OGMO vai lá, se esforça, entrega os planos de treinamento e as demandas e pede aproximadamente 5 milhões de reais para a qualificação. E aí, não é raro, muito pelo contrário, é normal voltar 100 mil, 50 mil. E aí a gente se vê em uma condição em que navios estão mudando, as máquinas mudam, a necessidade de intervenção é outra, a necessidade de engajamento e aculturação é outra, e o que acaba acontecendo de investimento dentro da rota, ou veia natural, é quase que nenhum. E aí, hoje, o que você acaba fazendo: sobrecarrega toda a estrutura, toda a iniciativa, para qualificar. E é isso que está acontecendo hoje.

Philippe Masse retomou a palavra, informando que a GDL é certificada como “Great Place to Work”. Em suas palavras, a certificação já está indo para o terceiro, quarto ano seguido, ou seja, são os próprios funcionários que elegem a companhia como uma companhia boa gestora de recursos humanos e com práticas que realmente são satisfatórias e atendem a expectativa deste time. Mas é só isso? Não. Definitivamente, não é o suficiente. A gente acaba de chegar agora com esse volume significativo de carros elétricos, que é extremamente novidade para a gente em todos os sentidos, não só no manuseio, mas no cuidado em relação a essa carga, que risco essa carga tem, se é que tem risco. Tem toda uma preocupação para realmente desenvolver e qualificar não só

a infraestrutura, mas os nossos funcionários, os nossos trabalhadores. E tudo isso acaba atraindo, cada vez mais, o olhar do mercado em relação a isso. E a gente vai um pouco longe, a gente não pode se limitar às quatro paredes da nossa empresa. A gente tem oportunidade de atrair um grande cliente de outro Estado, a gente foi lá conhecê-lo e viu que não tem OGMO, mas a gente tem uma representação sindical também, e a gente acaba utilizando os mesmos mecanismos; principalmente nos picos de operações, a gente utiliza a mão de obra do sindicato. E aí você viu que realmente a operação que estava no outro Estado, o nível de qualificação e preparo desses trabalhadores sindicalizados, é muito mais alta do que aqui. Ou seja, não adianta só apontar dedo. Então, literalmente tem que dar as mãos, trazer o sindicato para junto da gente e falar que tem de aplicar práticas coerentes, tem que desenvolver. Temos que olhar para isso e para aquilo para, quando essa carga chegar aqui, a gente criar a produtividade que esse cliente já tinha em outro Estado, e não está com essa defasagem. Mais ainda, só isso é suficiente? Não. Se a gente cai no aspecto ESG e, principalmente, na parte ambiental – a gente está vendo essas queimadas –, a gente tem sofrido absurdamente ali em volta do contorno, em relação a isso. E a gente tem, com o Terça, se juntado em uma colaboração para realmente se preparar para não só estar atento àquilo que pode acontecer na nossa infraestrutura, mas pode acontecer no vizinho, pode dar uma consequência para mim e vice-versa. Então, a gente está começando a criar exatamente uma colaboração muito maior e saindo de fato só do ambiente das quatro paredes da empresa para, realmente, estar nesse olhar para os aspectos sociais e ambientais, que são fundamentais no desenvolvimento.

Flávia Fardim ponderou que é necessário falar em relação à qualificação dos trabalhadores, destacando que no Espírito Santo há uma situação que é case no Brasil. Em suas palavras, os terminais privados, por exemplo, não precisam requerer trabalhadores avulsos, lá no OGMO, porque eles têm a liberdade de contratação, mas todos os terminais aqui do Espírito Santo vão lá no OGMO requisitar trabalhadores portuários avulsos, por conta da excelente qualificação que esses trabalhadores portuários avulsos têm. E isso é mérito dos dirigentes sindicais que nós temos, que estão sempre em sinergia com os terminais, a gente sabe que tem isso também. Há muito alinhamento entre capital e trabalho, isso é uma característica muito bacana aqui do Estado do Espírito Santo. E eu reforço, Flávia, Sidemar, que o trabalhador também tem que ser inserido nessa questão da infraestrutura, porque ele é um pilar do desenvolvimento da infraestrutura para as melhorias, para a gente alcançar a eficiência, a produtividade, a rapidez que o Sidemar falou que precisa, o custo, enfim, o trabalhador também tem que estar inserido nas políticas públicas do Governo, nos projetos das empresas, nas negociações coletivas e nessa questão da qualificação.

Dito isso, a doutora Flávia Fardim informou que faria a rodada final para as considerações finais dos painelistas, começando por Sidemar Acosta. Ele destacou que faria apenas uma complementação sobre o capital-trabalho, com orgulho de falar sobre o assunto. Em suas palavras, da reabertura dos portos para cá, o Espírito Santo exportou muita mão de obra para outros portos, principalmente para a carga geral, inclusive para a carga específica de veículos para Santos, para Santa Catarina, para o Paraná. Aqui foi uma escola, no início da década de 90. O capital precisa do trabalho, o trabalho precisa do capital, mas nós precisamos olhar um pouco como Estado. Já que o nosso painel é de-

saíio e oportunidades, a gente tem um desafio, porque hoje nós temos já instalado como retroárea de área coberta no Estado, fora os terminais aduaneiros, mais de 3 milhões de metros quadrados de área. Para quem opera, para quem sabe o que significa um armazém, sabe a quantidade de pessoas que precisam estar dentro de uma área coberta de 3 milhões de metros quadrados. Isso colocado com tecnologia de ponta. Hoje, o Espírito Santo não perde para nenhum grande centro do País. Hoje, nós temos profissionais muito bem-preparados para atender isso aí. Mas, com a evolução e com os investimentos, com o crescimento e com, mais ainda, o futuro norte, nós precisamos, sim, fazer uma governança, como a Flávia falou, e colocar para o Governo – nós temos um ambiente amigável com o Governo do Estado, com o Governo municipal, com os órgãos que anuem e intervêm conosco, com os órgãos federais – em que gente consegue trabalhar [sic]. Trabalhar para ter um pedido – já que a gente tem que ter oportunidade de pedir –, de que maneira a gente consegue antecipar para evitar o apagão, que o Alexandre falou, se a gente tiver um apagão de mão de obra. Nós estamos realmente no colapso da logística, porque, aí, realmente, a gente vai ter problema.

A presidente do painel, Flávia Fardim, passou a palavra para Flávia Nico. Ela afirmou que terminaria a sua explanação falando novamente sobre a questão ambiental, que, em sua visão não tem limites. Em suas palavras, temos limites para dizer o nível do mar ou quem vai atingir ou não vai atingir, da mesma forma que a gente não tem limite para saber se a mão de obra qualificada vai ser da Portocel, da Imetame, e como também de quem é a governança, quem é que participa. A gente está em um mundo cada vez mais planetário – globalizado já está uma palavra fora de moda, mas é isso, de fato. E eu lembro que, há bem pouco tempo, a gente discutia sobre certo temor dos *Trabalhador Portuário Avulso* (TPAs) com as máquinas autônomas. E aí, agora, a gente já está falando aqui que não substitui e que está faltando mão de obra. Então, o que vai substituir o TPA não é o carro autônomo, muito pelo contrário. A gente vai ter o autônomo, e a gente precisa de uma mão de obra qualificada para lidar com esse autônomo. Então, esse diálogo é muito importante. Esse setor portuário é, de fato, muito complexo. A gente estava falando de infraestrutura, e terminamos aqui falando de fatores *soft*, de aspectos *soft*, que não têm a ver com os bilhões de investimento ou com a infraestrutura *hard*, mas, sim, com outros aspectos que a gente tem que pensar junto para, de novo, terminar com o que eu comecei: lembrar que o porto, a infraestrutura, é um meio. E, para que ele atue como um meio, a gente precisa se harmonizar nesses outros aspectos *soft*.

Alexandre Mori retomou a palavra, chamando a atenção de todos para a qualificação, tendo em vista que foi ele que abordou o assunto, destacando que não poderiam, em suas palavras, cometer o ato falho de acreditar que qualquer negócio, como o portuário, está restrito, exclusivamente àquele grupo de trabalhadores conectados ao OGMO, que é o que a gente traz lá de estivadores e tal. Pessoal, a gente precisa formar corpo técnico para poder entender de funcionamento portuário. A gente precisa ter profissionais, que estão nas áreas de suporte e apoio, com capacidade e conhecimento do setor; profissionais que estejam capacitados e habilitados a fazer uma adequada gestão de risco, a olhar para uma estratégia para o futuro, saber fazer relações com todos os atores e *stakeholders*. Quando eu falo de um apagão potencial de pessoas, eu coloco também na cesta esse grupo. Eu fico feliz, e não faz muito tempo tive a oportunidade de estar no

Instituto Federal do Espírito Santo (IFES) de Cariacica, com o Luiz Fernando, que tem o trabalho de tecnólogo de portos. Mas, pessoal, é um. É um. E aí nós estamos falando de um complexo portuário da Imetame, o desenvolvimento, sim, da Portocel, porque é por isso que a gente está trabalhando com um claro propósito, e estamos nos dedicando bastante para viabilizar aquilo; estamos falando de desenvolvimento da Vports. E onde está a mão de obra para fazer tudo isso acontecer? A gente precisa estar atento. Vou terminar minha fala aqui com um aspecto extremamente positivo, para ver o copo sempre meio cheio. Acredito, sim, nos atores envolvidos no complexo portuário capixaba, que tem, ao longo de toda essa jornada, encontrado soluções para os dilemas e, até mesmo nos momentos mais ácidos, se posicionado enquanto solução. Porque é assim que sempre tem acontecido. E não será diferente agora. Então, acredito no futuro, acredito no Espírito Santo como um potencial *hub* logístico para o Brasil, uma nova opção. Sim, Santos que se preocupe, não só Santos, como Salvador. Acho que no final do dia é isso que todo mundo está buscando: por meio do investimento e retorno, promover o desenvolvimento e crescimento. Aracruz está diante de uma belíssima oportunidade; a região norte capixaba tem todos os elementos para se materializar nessa condição de solução e um novo posicionamento para o capixaba, para que a gente tenha a sabedoria, a paciência, o foco e muito trabalho para conseguir materializar no tempo que precisa. Porque, senão, o tempo passa e aí alguém faz na nossa frente.

Alexandre Mori disse que, como palavras finais, enfatizaria o colaborativo. Em suas palavras, na hora em que a gente estava no meio da crise, o Ferraço (*Ricardo Ferraço, vice-governador do Espírito Santos*) chamou a gente várias vezes lá, criou um comitê para a gente resolver aquele problema. Acho que a gente tem que voltar de novo, lá no Ferraço, e falar: “Vamos criar uma pauta constante de colaboração entre a gente”. Acho que, de fato, está faltando um pouco disso. Acho que a gente está com essa vontade e todo mundo acredita um pouco no projeto de cada um. Saiu a notícia da oportunidade que vão fazer um estudo de viabilidade para um porto seco lá. E eu brinco que, quando eu estava em São Paulo, eu buscava carga em Campinas e em Santos. Ou seja, distância não é problema para a logística. Então, até nisso a gente tem que estudar. Mas, de qualquer forma, eu acho que é fundamental, no colaborativo, criar uma agenda pautada nesses atores todos, em como realmente a gente *pode* colaborar e extrair o bom para as nossas organizações e para a sociedade.

Para Flávia Fardim, o painel foi concluído com reflexões riquíssimas. Em suas palavras, estamos certos de que há muitos desafios, há um longo caminho a ser percorrido, mas parece que nós estamos na direção certa.

Palco 3 — Painel Aduaneiro

Tema: *Compliance* Aduaneiro e Facilitação do Comércio Internacional

Presidente: Ana Paola Ghizoni de Macedo — Advogada

Palestrante 1: Flávio José Passos Coelho — Advogado

Palestrante 2: Analice Castor de Mattos — Advogada

Palestrante 3: Vinícius Assis — Advogado

A presidente do painel, Ana Paola Ghizoni de Macedo, iniciou a condução das atividades, parabenizando a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro do Espírito Santo, na pessoa da doutora Luciana Mattar.

Introduzindo o tema — “*Compliance* Aduaneiro e Facilitação do Comércio Internacional” —, a doutora Ana Paola destacou que a facilitação não é um obstáculo, e sim o caminho para encontrarmos a conformidade aduaneira. Em suas palavras, quanto mais interligadas estiverem as cadeias, melhor vai ser a aplicação da força de trabalho disponível por parte da Receita, haverá melhor eficiência nas operações, mais integração, e a gente vai caminhando em conformidade para isso.

Isso exposto, a doutora Ana Paola informou que passaria a palavra aos especialistas, em suas palavras, extremamente aptos para tratar sobre o tema. Na sequência, seria aberto espaço para as perguntas da plateia, que poderia contar como auxílio da Carla.

Flávio José Passos Coelho foi o primeiro palestrante a se apresentar e iniciou a sua fala ressaltando estar honrado em participar de um evento, em suas palavras, tão importante, repleto de oportunidades riquíssimas para interagir com gente tão gabaritada, tão qualificada, tão entusiasmada, nesses brevíssimos três dias. Honra maior ainda é participar este último painel aduaneiro do Congresso com profissionais do mais alto gabarito, como a doutora Ana Paola, a doutora Ana Alice e o doutor Vinícius. Eu fico muito feliz de poder aprender com todos vocês. Todos vocês são ótimos. Muito obrigado por isso!

O doutor Flávio, então, informou que faria uma apresentação, elaborada em parceria com o escritório Mattar Vilela Advogados e contaria uma história. O que esse maluco, esse ex-auditor da Receita quer falar para a gente, botando um *slide* cheio de bichinhos? Seleção natural e evolução. Será que é biologia? Pois bem, é biologia sim. Quando eu era muito jovem e trabalhava ainda no Banco do Brasil, eu tive a oportunidade de passar pela experiência de dar aula de biologia também em uma cidade do interior, aqui do norte do Estado. E eu gosto muito, eu sou apaixonado por muitos temas da biologia. E, entre eles, o processo de seleção natural, o processo de evolução decorrente da seleção natural, da adaptação aos ecossistemas. Aqui, vejam bem, nessa tela temos coiotes e texugos. Nem todo mundo conhece os coiotes e texugos. Mas esses

bichos aí, esses bichinhos, essas criaturas, eles são predadores naturais, compartilham muitas vezes o mesmo ecossistema e competem pelas mesmas presas. Então, exatamente por causa disso, seria muito natural que eles intuitivamente se percebessem, e é assim que realmente acontece, como ameaças mútuas, como inimigos naturais. E, de fato, isso acontece. Entretanto, tem uma coisa interessantíssima que aconteceu durante o processo evolutivo. Muitos deles, não todos, muitos deles, vamos dizer assim, o aparelho intuitivo desses bichinhos, dessas criaturas, com o passar do tempo, passou a perceber que as habilidades de um e de outro são complementares, e que eles têm mais possibilidade de sucesso se não atuarem como inimigos, se não exterminarem o outro. Sem entrar em muito detalhe, isso permite, por exemplo, assistir a uma cena como essa aqui que a gente vai ver nesse vídeo de 12 segundos. Está vendo? Olha só. São inimigos, hein? Mas, nesse caso aí, não são. Percebem? Isso é incrível, né? É incrível e difícil de notar, difícil de captar, difícil de perceber. Mas, sem entrar em muito detalhe, o que a gente viu aqui é um exemplo simplório, mas muito bonito, muito belo, de relação simbiótica, de mutualismo, que é uma relação muito mais complexa do que o parasitismo. E por que é mais complexa? Porque ambas as partes saem ganhando. Conseguem perceber? Ambas as partes saem ganhando. E é, de certa forma, um pouco sobre isso, sobre todas as partes saírem ganhando, que a gente vai falar, que a gente está falando, que a gente está abordando durante esse último painel aqui do Congresso. Está bem? Por isso eu trouxe esse exemplo aqui. Pois bem.

Nas palavras do doutor Flávio, alguns anos depois daquela época em que eu lecionei Biologia, conforme disse para vocês, eu, quando já não era tão jovem assim, quando já estava na Receita Federal, eu me tornei um entusiasta da facilitação comercial. Muita gente que me conhece há mais tempo sabe disso. Eu, naquele tempo, pensava: “Puxa, que troço bacana isso, legal demais! Isso aqui é um avanço, é um passo importante para a evolução da administração aduaneira ao redor do mundo todo”. É claro que muita gente não pensava assim naquela época. Na verdade, muita gente dentro da casa, ou trabalhava na Receita Federal, muita gente pensava exatamente o contrário. E aí eu comento aqui que o processo evolutivo passa por muitos avanços, avanços grandes, avanços pequenos, mas também enfrenta alguns retrocessos. Pois bem, o tempo passou. Atualmente, depois de me aposentar da Receita, eu preciso enxergar os temas tributários e aduaneiros com outros olhos, com olhos de um agente privado. E isso é, ao mesmo tempo, um grande desafio e um grande estímulo para mim. Nesse evento de hoje aqui, a proposta é abordar o *compliance* aduaneiro e a sua íntima conexão com a facilitação comercial. E, durante essa abordagem, eu sinto como se estivessem falando aqui, ao mesmo tempo, o ex-agente público, o ex-auditor da Receita e o novo consultor privado para temas tributários e aduaneiros. E isso é muito interessante. E é interessante por quê? Porque, se nós olharmos os diferentes aspectos, as diferentes possibilidades de abordagem para explorar esses temas, nós vamos concluir, em resumo, que uma regra importante, um fator importante, indispensável neste contexto, é o diálogo entre os diferentes operadores, entre os diferentes atores. E, principalmente, o diálogo entre o setor público e o setor privado.

Não apenas o diálogo puro e simples, o diálogo vazio, mas o diálogo com vistas a um aprendizado mútuo. E é diferente, nem sempre é fácil perceber. Sendo bem realista,

nós sabemos que isso, na verdade, hoje ainda não é assim, não ainda, mas tendemos fortemente para isso, e existe uma disposição abrangente de alcance mundial para avançarmos nessa direção. Se nesse ambiente para o qual tendemos, a regra é o diálogo, a regra é a transparência, a regra é a colaboração útil, a gente pode dizer também que as penalidades, as infrações, devem ser, gradativamente, cada vez mais vistas como exceções, como uma coisa excepcional.

Nas palavras do doutor Flávio, em termos simples, sintéticos, nós poderíamos descrever o *compliance* como a adesão a um conjunto de procedimentos e regras que tem como objetivo manter a organização em harmonia com as normas vigentes, sejam elas legais ou internas. Partindo da descrição genérica e passando especificamente para o *compliance* aduaneiro, também chamado de *trade compliance*, nós podemos dizer que se refere à conformidade com todas as leis e normas concernentes à legislação aduaneira, concernentes à atividade aduaneira, ou seja, a legislação inerente à entrada e saída de mercadorias do País. No ambiente de comércio internacional altamente competitivo que nós vivemos, o *trade compliance* pode ser considerado como essencial para garantir um fluxo seguro, eficiente, de bens, evitando sanções, imposição de penalidades e, além disso, contribui para a integridade de toda a cadeia de suprimentos, toda a cadeia logística. Reduz também os riscos associados à prática de ilícitos, como o contrabando, como a sonegação.

Se a gente quiser resumir bastante, se a gente desejar resumir bastante, se a gente quiser escolher só um argumento em favor da adesão à ideia, um argumento simples e direto, nós podemos dizer que a implementação adequada de um programa de *trade compliance* tem o poder de aumentar nitidamente a competitividade das empresas que operam no comércio exterior, uma vez que isso permite enfrentar a cultura de tolerância com o que eu chamo aqui de tríade perversa da ineficácia. Essa tríade perversa da ineficácia eu simplifiquei, descrevendo-a como erros, riscos e custos. Em outras palavras, um programa de *compliance* aduaneiro reduz a incidência de erros e, conseqüentemente, diminui o risco de imposição de penalidades aduaneiras. Como resultado, são reduzidos também os custos, principalmente por meio da eliminação do retrabalho, mas também, e isso é importante, com o aumento da previsibilidade, que é um fator preciosíssimo para o comércio internacional. Tão simples quanto isso, diriam os nossos irmãos portugueses, tão simples quanto isso.

Não podemos perder de vista, nas palavras do doutor Flávio, que a adesão às normas de conformidade é uma tendência de alcance mundial que não é nova, não surgiu agora, já vem de algum tempo. O Acordo sobre Facilitação do Comércio, no âmbito da *Organização Mundial do Comércio* (OMC), trouxe consigo uma série de princípios e recomendações que impulsionaram reformas nas administrações aduaneiras ao redor do mundo, com foco em simplificar e agilizar os processos comerciais, mantendo, contudo, ao mesmo tempo, rigorosos controles de *compliance*. Tratados como o próprio Acordo de Facilitação do Comércio, de maneira mais geral, e os acordos de reconhecimento mútuo dos operadores econômicos autorizados, de maneira mais específica, estabelecem obrigações que os países signatários devem incorporar em suas legislações nacionais, afetando, assim, diretamente, o *compliance* aduaneiro. Observem, então, queridos

amigos, que a internalização do Acordo sobre Facilitação do Comércio, nos diferentes países, Brasil, inclusive, implica transformações importantes, não somente sobre as legislações nacionais. Isso eu queria destacar com bastante ênfase aqui. Mas, talvez, principalmente, na cultura das administrações aduaneiras, na cultura. E, para nós, aqui no Brasil, isso é relevante demais. Sobre esse aspecto cultural, eu queria destacar aqui, particularmente, o art. 12 do Acordo sobre Facilitação do Comércio, que enfatiza a importância de incentivar o cumprimento voluntário das obrigações e, também, permitir que os importadores e exportadores, em circunstâncias adequadas, possam proceder às suas próprias correções, sem temer a imposição de penalidades. Observem bem, queridos amigos, que esse artigo nos coloca diante da necessidade, da importância de distinguir com muita clareza os erros escusáveis das condutas ilegais ou fraudulentas. A questão da razoabilidade, da proporcionalidade, também precisa ser enfrentada, talvez não agora, não neste fórum aqui, mas precisa ser enfrentada de maneira adequada nos fóruns adequados. É claro que os países signatários têm procurado sintonizar essa necessidade. Aqui no Brasil nós temos ainda um bom caminho a percorrer nesse terreno. Eu acho que ninguém discorda. Mas, embora não seja simples, notem que isso aqui é uma tendência, como eu disse, e essa tendência precisa ser abraçada, abraçada com muito carinho, abraçada como meta pelos representantes das diferentes entidades e setores econômicos, nos fóruns de diálogos adequados. Eu destaco aqui a atuação, por exemplo, do Fórum Consultivo do *Operador Econômico Autorizado* (OEA). Esse fórum precisa ser cada vez mais valorizado pelas empresas, pelos advogados e pelas entidades representativas, fortalecendo a cultura do diálogo eficaz com o setor público.

O doutor Flávio pergunta: O que é importante a gente notar, destacar, ressaltar a partir dessas informações? Em suas palavras, com o ânimo de quem estava até há pouco tempo no setor público, que agora está começando uma jornada na iniciativa privada, eu digo que é importante percebermos os desafios e as oportunidades que se desenharam para os profissionais do direito e outros especialistas, outros operadores que se relacionam com esses profissionais no terreno do direito aduaneiro e do comércio exterior. Primeiramente, observem, em que vai precisar pensar e do que vai precisar cuidar cada vez mais uma empresa que pretenda implementar um programa de *trade compliance*? Vai precisar pensar, por exemplo, em um plano de *compliance* adaptado à sua própria realidade específica, seus valores, seus objetivos de longo prazo, seus princípios, sua cultura, vai precisar pensar nisso. Mais na frente, nós vamos entender o porquê dessa reflexão. Vai precisar entender, vai precisar assimilar a ideia de que o *trade compliance* é uma ferramenta de gestão, aprimoramento e melhoria. Muitas empresas, principalmente as de grande porte, podem até pensar em manter um *trade compliance officer* no seu quadro, ou seja, um profissional competente, especialista, encarregado de manter a conformidade das operações de comércio exterior, tanto em termos técnicos quanto em termos jurídicos. Mas isso não é viável para todos. Por outro lado, muitas empresas, quase todas, vão precisar de uma assessoria especializada, uma assessoria adaptada à sua realidade.

Quais seriam as implicações jurídicas do *trade compliance*? O doutor Flávio responde à sua própria pergunta, destacando que, em suas palavras, sem dúvida, além de ser uma ferramenta para mitigação de riscos operacionais, o *trade compliance* é um

campo de atuação contínua para o direito aduaneiro, no cenário em que a conformidade regulatória e a assessoria jurídica preventiva desempenham um papel relevante, fundamental na proteção dos interesses dos operadores de comércio exterior. Está bem? Certo? Observe, então, o seguinte. Por um lado, com a adesão mais plena aos referenciais de *compliance*, é natural que nós esperemos uma redução da litigância. Já pensaram nisso? Mas, por outro lado também, nós vivemos a expectativa de lidar com litígios cada vez mais complexos. E os advogados precisam pensar nisso.

O doutor Flávio faz, então, o seguinte questionamento: Quais seriam os pontos de atenção para advogados, para os profissionais do ramo aduaneiro do direito, nesse cenário? Em suas palavras, eu digo que esses profissionais do direito aduaneiro precisam ampliar o alcance da sua atuação, almejando não somente, mas principalmente, alguns pontos seguintes. Auditoria e revisão de procedimentos. É fundamental garantir que as empresas estejam prontas para as auditorias aduaneiras, sempre. O trabalho de assessoria pode identificar áreas de não conformidade que precisam ser corrigidas antes de resultarem em penalidades, e os advogados, os profissionais do direito, ajudam bastante nisso. Outro ponto de atenção é o operador econômico autorizado, naturalmente. Os profissionais do direito precisam estar familiarizados com os requisitos para a certificação do OEA e, também, familiarizados com as vantagens dessa certificação. Isso envolve também assessorar as empresas na adequação de suas práticas internas para obter a certificação. Outro ponto de atenção é a consultoria em *due diligence*. Empresas que atuam no comércio exterior precisam conduzir processos de *due diligence*, ou diligência prévia, para usar um termo mais simples, para evitar envolvimento com partes que não estejam em condições de cumprir com as obrigações de *compliance*. E aí os advogados têm um papel importante, devem auxiliar na análise de contratos, de garantias de conformidade com as normas aduaneiras. Outro ponto importante, eu destaquei antes o *compliance* preventivo, agora estou falando mais especificamente, a criação de políticas robustas de *compliance* aduaneira, em linha com a *Lei Geral de Proteção de Dados* (LGPD), também é essencial, uma vez que muitas operações de comércio exterior, quase todas, envolvem o tratamento de dados sensíveis. Os advogados têm muito a oferecer aqui. Por fim, monitoramento de mudanças regulatórias. É óbvio que os advogados precisam estar preparados para adaptar as estratégias de *compliance* dos seus clientes, conforme as normas sejam alteradas, ou conforme novas regras sejam introduzidas, naturalmente. Enfim, a defesa em procedimentos administrativos e judiciais seria o óbvio, mas é importante notar que os profissionais do direito precisam estar aptos a representar os seus clientes em litígios cada vez mais complexos neste cenário aqui.

Nas palavras do doutor Flávio José Passos Coelho, os especialistas, os profissionais do direito aduaneiro têm muito a fazer, muito a oferecer, e é preciso, em resumo, continuar avançando, continuar evoluindo. O processo inevitável de seleção natural vai preservar os mais adaptados, não necessariamente os mais fortes, mas sempre os mais adaptados, como sempre aconteceu em toda a nossa história evolutiva. Muito obrigado pela simpatia e pela atenção de vocês!

A doutora Ana Paola, presidente do painel, retomou a palavra, ressaltando ser inegável a demanda pela conformidade. Em suas palavras, ela está em todos os lugares,

com todos os parceiros, e a gente precisa estar sempre olhando para isso com muito cuidado. Concordo 100%. O mercado é de quem estiver mais adaptado.

Na sequência, a palavra foi cedida a doutora Ana Paola Ghizoni de Macedo, que iniciou a sua fala destacando sua satisfação e honra em participar do Congresso Nacional e informando que faz parte da Comissão de Direito Aduaneiro, Portuário e Marítimo da OAB do Paraná. Ela agradeceu à doutora Luciana Mattar pelo convite e elogiou o evento, em suas palavras, inovador.

Nas palavras da doutora Ana Alice, o *compliance* realmente vem de há muitos anos. Eu trabalho nesse setor de *compliance*, eu vejo uma evolução contínua na legislação, mas, sobretudo, uma necessidade do mercado. Hoje, as empresas se adaptam e buscam melhorar cada vez mais o *compliance* por uma exigência do mercado. Os parceiros querem, sim, saber que existem processos de controle eficiente no parceiro dele, para que ele não se envolva em escândalos. Como eu falei, eu sou advogada e eu iniciei o trabalho em direito aduaneiro em 2002. Então, eu posso dizer que eu tenho alguns anos visualizando essa evolução do direito aduaneiro. Inicialmente, era um direito bem tímido. Hoje, a gente já escuta diversos especialistas, temos até a coluna da Fernanda, o Território Aduaneiro no Conjur. Mas, realmente, não era uma disciplina que você tinha na faculdade. Quando eu comecei a atuar em direito aduaneiro, foi justamente na parte de fraude. O que era a fraude que a Receita Federal estava buscando? Foi em 2002, quando estava surgindo a questão da interposta pessoa, da interposição fraudulenta, da caça às chamadas empresas de fachada. O que era muito comum, você via na década de 1990, quando o comércio exterior começou a crescer bastante, com a maior abertura dos portos, era justamente o grande número de fraudes. A pessoa enriquecia rapidamente, trabalhava com importação. Tinha essa cultura. A Receita Federal pegava a fraude, e a empresa fazia outra empresa em nome de laranja e começava a atuar de novo no comércio exterior. E, lógico, o sistema se aperfeiçoou cada vez mais. O Siscomex foi instituído, os sistemas foram informatizados, inclusive a comunicação entre a Receita Federal, porque a extensão do território brasileiro é gigantesca. Havia, sim, o problema de comunicação entre o Sul, o Norte, o Nordeste, o Centro-Oeste. A empresa cometia uma fraude aqui e não se sabia lá. Hoje, o sistema é todo integrado. Você já faz uma triagem, faz uma admissibilidade, uma habilitação prévia no Siscomex, para poder operar como importador, como exportador. O controle vem se aperfeiçoando, sim, cada vez mais, e, com o uso de inteligência artificial, a gente vê que está cada vez mais eficiente.

Com o aperfeiçoamento do controle, nas palavras da doutora Ana Alice, quem pretende atuar no comércio exterior, quem pretende atuar em qualquer um dos setores como interveniente, precisa, sim, estar atento às regras de conformidade. Essa parte do operador especial autorizado é um programa brasileiro, mas que não surgiu no Brasil. Ele surgiu, inicialmente, na Suécia, com outro nome, *Stairway*, e era uma forma de conformidade aduaneira. Posteriormente a isso, os Estados Unidos, depois do ataque às Torres Gêmeas, em 2001, criaram outro programa, o *Programa Voluntário da Alfândega e Proteção de Fronteiras dos Estados Unidos* em inglês, *Customs – Trade Partnership Against Terrorism – CTPAT*), que visa fortalecer a segurança da cadeia de suprimentos global. Esse programa era não só voltado à questão da conformidade, mas, principalmente, à

questão da segurança, para coibir o terrorismo e, na sequência, sem dúvida alguma, o tráfico de drogas, o tráfico de armas e a lavagem de dinheiro. São pautas mundiais hoje. Tem acordos internacionais, dos quais o País faz parte, e tem que estar atento, sim. O Brasil tem o compromisso de ter ferramentas eficientes para combate a todos esses ilícitos, que são gravíssimos e causam um impacto relevante para o desenvolvimento do Estado como um todo. Em 2005, a *Organização Mundial das Aduanas* (OMA), da qual o Brasil faz parte, publicou o Safe, um programa baseado nos dois anteriores que eu comentei. Ele misturou a parte de conformidade com segurança, trazendo, então, diretrizes internacionais a serem seguidas. Você pode falar para o teu parceiro no exterior: “A licença de importação ainda não saiu”. Por que ele vai entender isso? Porque a OMA já estabeleceu diversos termos, que são aplicados por todos os países que dela fazem parte. Um dos pontos que o doutor Flávio colocou aqui é justamente a questão do sistema harmonizado. O comércio tem que ter uma comunicação universal. Você tem que entender o que, mesmo vindo da China. No comércio internacional, por que você usa uma NCM, a classificação fiscal? Por que tem um sistema harmonizado? É justamente para evitar ruídos de comunicação. Ruídos de comunicação geram o quê? Prejuízo, geram atrasos e interrompem o tão necessário fluxo das mercadorias. E quando a gente fala de comércio exterior, ele está diretamente relacionado ao quê? Ao comércio internacional. Então, no comércio internacional, nós temos agentes envolvidos, de países distintos, que fazem uma troca comercial. Cada um desses agentes, para que se concretize essa operação, depende de o país ter as regras de comércio exterior. Então, essas organizações internacionais, como a OMA, pretendem o quê? Buscar, dentro do possível, que as legislações fiquem uniformes. Não precisam ser idênticas, sem dúvida, cada país tem a sua soberania, mas há uma uniformidade, em alguns termos, para que todo mundo possa estar na mesma página, por assim dizer.

A doutora Ana Alice explicou que, em suas palavras, quando o Programa do OEA começou, em 2014, a Receita Federal, primeiramente, o estendeu a pouquíssimos importadores. Se eu não me engano, inicialmente foi a New Holland que fez adesão, e a HDL. Enfim, eram poucos requisitos e não tinha tanta extensão. Em 2018, o Brasil assinou um acordo internacional de facilitação do comércio com a OMC, e isso também o motiva a estender, a ampliar essa extensão do programa para outros agentes. Hoje, o programa tem em torno de dez anos, e muitas pessoas ainda não sabem como funciona. Ele tem aplicação para importador e exportador, e tem aplicação também para outros intervenientes do comércio exterior. Desses outros intervenientes, um que foi excluído, que é de extrema importância dentro da operação, é o despachante aduaneiro. O despachante aduaneiro, inicialmente, estava incluído no rol, mas foi excluído por uma questão de legislação. Diversos despachantes aduaneiros ingressaram com ação judicial, falando que havia uma violação da lei da carreira deles, porque era uma instrução normativa que estava tratando essa questão do operador econômico autorizado, e era bem difícil. A prova era como se fosse um concurso, exigia até fluência em inglês. Se eu não me engano, acho que em torno de apenas 40 despachantes aduaneiros no Brasil haviam conseguido o título, o que era uma baita diferença na concorrência. Merecidamente, porque eu acredito na meritocracia. Mas eles foram extirpados dessa lista e até agora não foram reintegrados. Então, o despachante aduaneiro não tem mais OEA. Aqui, eu só

coloquei rapidamente as informações dos programas. Hoje, nós temos dois programas, o Programa de Conformidade e o Programa de Segurança. São 97 programas em operação, 20 em desenvolvimento. Programas de conformidade: 33 em operação e quatro em desenvolvimento. A gente tem também, assinado pelo Brasil, o Acordo de Reconhecimento Mútuo (ARM). Hoje são 87 bilaterais, quatro multilaterais e 78 em negociação. Esse acordo de reconhecimento mútuo é relacionado à questão da segurança. Como funciona? O primeiro acordo de reconhecimento mútuo que nós tivemos foi assinado com o nosso parceiro Uruguai. Então, apesar de o Uruguai não ter tanta relevância para a gente no comércio internacional, foi um grande passo. Isso significa o quê? Que ele reconhece o nosso programa de agente econômico autorizado e nós reconhecemos, então, o programa dele, de operador econômico autorizado. E isso facilita muito as operações de troca entre esses dois países. Nós temos também, entre os países que já assinaram acordos conosco, os Estados Unidos e a China, que são nossos maiores parceiros comerciais. Isso fez com que viessem novas exigências no programa. Cada país quer uma adequação, porque, como o reconhecimento do OEA vai ser mútuo, é necessário que se façam algumas exigências vinculativas e outras que são mais como uma diretriz.

A doutora Ana Alice ressalta que a adequação é contínua. Em suas palavras, mesmo você conseguindo a certificação como OEA, você tem que pedir renovações na certificação, como todo e qualquer *compliance*, porque não deixa de ser um programa de *compliance*. É um programa de *compliance*, só que mais rígido e certificado pela Receita Federal. E você tem que estar continuamente validando, porque o *compliance* é um ser vivo. Quem faz o *compliance* e fala que está implementado, engavetado, não é um *compliance*. Acabou-se. Morreu. Nós vamos continuar tendo diversas mudanças, sim. Nisso não vai parar nunca. Por que se fala que o OEA é uma modernização do controle aduaneiro? O Estado, ele não pode estar distante do particular, e vice-versa. Tem que ter uma integração, tem que ter uma conversa. A ideia de facilitação é justamente você conseguir ter regras transparentes. Eu até vou fazer propaganda do livro do doutor Flávio, que ele tem um livro sobre facilitação comercial. É brilhante! Tem um termo que ele usou diversas vezes no livro, e isso eu trago para a vida. Mas isso também tem que ser aplicado no comércio exterior. É a questão da coerência. A Receita Federal muitas vezes não é coerente nas decisões dela. Ela não é coerente nas orientações para o particular. E isso tem que mudar. E de que forma muda? As partes podendo conversar. Havendo uma evolução legislativa. Havendo capacitação e treinamento, principalmente, na Receita Federal. Mas, sobretudo, havendo a conscientização do particular de que ele tem sim que estar em parceria com a Receita Federal. Em que sentido? Cumprindo a parte dele. Então, se eu sou o importador, eu vou escolher quem é o meu fornecedor. Quem que vai ser a transportadora que vai carregar a minha carga? Quem que vai ser o armador? Essas pessoas têm OEA? Elas estão em conformidade? Elas têm programa de *compliance*? Hoje é muito comum. O meu escritório mesmo só é contratado por uma grande empresa se eu mostro que eu tenho *compliance* dentro do escritório. E hoje não é só *compliance*, é LGPD. Isso acaba sendo um requisito para você poder contratar o seu parceiro. Quando os particulares começam a ter essa conduta colaborativa com a fiscalização, selecionando melhor com quem está trabalhando. Da mesma forma, com os clientes.

Na opinião da doutora Ana Alice, a força do consumidor é gigantesca. Em suas palavras, o consumidor só tem que usar isso e ter a conscientização. A gente vê por que as empresas usam tanto o *marketing* do meio ambiente, do selo verde. A Zara usou trabalho escravo. Isso saiu na mídia. Terceirizou. “Eu não sabia, eu terceirizei meu serviço”. Essa questão da terceirização e do “não estou sabendo” não é mais admissível na economia em geral. Isso não é admissível. Os consumidores não vão admitir. E isso também não vai eximir a responsabilidade da própria empresa. A gestão de risco da contratação de terceiros, eu só consigo fazer se eu tiver um procedimento para isso. Como que são feitas as implementações desses processos? Esses processos são para quê? Para que o *compliance* saia do papel e venha para o negócio. Eu vou ter um procedimento de contratação do terceiro. Eu vou saber se esse terceiro tem trabalho escravo, se ele tem trabalho infantil. Nessa gestão de risco, principalmente no comércio internacional, eu também tenho que estar muito atenta à questão de tráfico de entorpecentes, de lavagem de dinheiro. Em 2002 era muito praxe a questão da “laranjite”. A “laranjite” era como uma febre, né, doutor Flávio? A Receita só buscava as empresas do laranja. E como você descobre o laranja. Por que o requisito da habilitação do Siscomex é a capacidade financeira do sócio? Porque é o caminho do dinheiro. O tráfico, principalmente, lava dinheiro de que maneira? Por meio de empresas. Esse termo “lavagem de dinheiro” tem origem na prática do mafioso Al Capone, de Chicago, nos Estados Unidos, que simplesmente lavava o dinheiro da máfia com lavanderias. Ele tinha uma rede de lavanderias. A lavagem é justamente isso. Você introduz recursos financeiros oriundos de ilícito dentro da economia. E de que maneira você faz isso? Movimentando uma empresa de fachada. Você recolhe os impostos e o tributo esquentando o recurso financeiro.

A fiscalização que a Receita faz é de extrema importância, afirma a doutora Ana Alice. Em suas palavras, nós temos na Constituição Federal que a livre iniciativa é um dos direitos da empresa. Qualquer um tem a livre iniciativa, que seria do art. 170, § 1º, da ordem econômica. Um dos princípios da ordem econômica é justamente a livre iniciativa do cidadão de ter o seu negócio. Para você ter a livre iniciativa de poder exercer a sua atividade comercial, empresarial, você precisa de quê? Que o Estado aniquile práticas que configurem concorrência desleal – empresa que traz mercadoria subfaturada, que traz operação fraudulenta, com classificação fiscal incorreta propositalmente, contrafação, enfim, empresa que traz diversos ilícitos do comércio exterior. Isso quando ainda não se estende para situações mais graves, como, por exemplo, que seja introduzido no País algum produto que cause danos à saúde do consumidor. Outro problema é a questão dos *pallets* de madeira que vêm contaminados por pragas. O importador tem que estar atento para o que ele traz para dentro da economia. A empresa tem, sobretudo, a chamada função social da atividade dela. E o que isso significa? Que o que ela faz repercute de forma universal na sociedade em torno dela. A empresa é geradora de empregos, é pagadora de tributos e tem, sim, que exercer a sua atividade lícita, permitindo-se, então, que a sociedade se desenvolva. A própria Receita Federal divulga muito o OEA. Empresas fraudulentas tem que ser tiradas do comércio exterior. Para isso, precisamos, sim, de uma operação eficiente da Receita, que não permita a atuação contínua desse tipo de agente, porque isso contamina o mercado e aniquila os que são bons. Temos ação e monitoramento para aqueles que não querem cumprir as normas, mas, dentro de

uma pressão, acabam arrumando a casa, que são ação fiscal, renúncia e revisão aduaneira. Na autorregularização, a empresa tenta, mas nem sempre consegue. A Receita aduaneira contribui, então, com a chamada “malha fina”. E ações de conformidade e facilitação, para quem quer cumprir a norma.

Uma novidade, segundo a doutora Ana Alice, é o OEA dos agentes intervenientes, em suas palavras, no sentido de que a Receita Federal melhorou muito, nos últimos dez anos, o tempo de desembaraço da carga. No aeroporto, você consegue, em poucas horas, depois do registro da DI, desembaraçar a mercadoria. E o que acontecia em relação aos intervenientes? Eu precisava dar um *visa*, uma licença de importação, sete dias, 30 dias, enfim. Isso acabava tendo um problema em relação à dinâmica do desembaraço. Então, aos poucos, estamos tendo o OEA integrado. Para ter o OEA integrado, você tem que ter o OEA conformidade e o OEA segurança. No entanto, ela ainda não se aplica para todos os órgãos. Aos poucos, estão implementando. Já entraram *Secretaria de Comércio Exterior (Secex)*, *Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro)*, *Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)*, *Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)*, Exército, Agricultura. Aos poucos, os órgãos anuentes estão entrando também no OEA. E isso vai ser uma grande vantagem para o operador.

Quem pode ser OEA? A doutora Ana Alice explica: operador, importador, exportador, transportador, agente de carga, agência marítima, depositário de mercadoria em recinto alfandegado, depositário em recinto especial, operador portuário e operador aeroportuário. Então, por exemplo, a Ana Paola trabalha dentro de um operador portuário. E esse operador portuário em que ela trabalha tem OEA. Como eu disse, por enquanto, o despachante aduaneiro saiu da lista. Nas palavras da doutora Ana Alice, o programa OEA é, sobretudo, voluntário. Mas é um voluntário um tanto quanto forçado. Em que sentido? O mercado acaba exigindo-o. Mas isso ainda é um tanto incipiente. Deveria melhorar mais. E de que forma a gente consegue aumentar essa adesão dos parceiros ao programa OEA? Aumentando os benefícios. Hoje, ainda não se tem tantos, mas é a única forma de possibilitar uma maior adesão. Então, o que seria benefício? Publicidade. Você pode usar o seu certificado de agente OEA para ter um ponto de contato na Receita Federal. Não é ter um fiscal para chamar de seu: “Caiu uma mercadoria. Eu estou com uma dificuldade de liberação da carga”. Não é isso. É um ponto de contato para falar do programa. A participação no foro consultivo é um benefício relevante. Os OEAs podem eleger dois membros que participem do fórum consultivo, que podem fazer mais exigências, como, por exemplo, a questão da preferência do transportador tirar a carga. Isso ainda não funciona na prática. As empresas estão tentando implementar, mas, em tese, o OEA, teria preferência. Ele é o chamado fura-fila. Em que sentido? Não só na possibilidade de tirar a carga com preferência, mas também se parametrizado para o canal vermelho. O que é para ser muita exceção, porque sendo o OEA, você tem diferenciação no controle aduaneiro.

Nas palavras da doutora Ana Alice, o controle aduaneiro tem o chamado “princípio universal”. O que significa isso? Eu sou uma empresa, fiz 100 operações este mês da mesma mercadoria. Não tem problema. Cada operação, cada DI, é um processo de importação individual que vai ser fiscalizado pela Receita Federal. Quando eu sou um OEA, isso é um pouco diferente. O controle é feito sobre o OEA para saber como ele está

gerindo o programa, se está cumprindo suas obrigações para ser OEA. Então, afrouxa-se a fiscalização, porque você tem um parceiro que assumiu um compromisso voluntariamente de tomar todas as providências para melhorar os controles. Mas de que forma que eu consigo fazer isso? Não só mantendo o programa vivo, mas também assumindo o compromisso de capacitação e treinamento e os processos. E, principalmente, gerando o evidências. Essa questão da evidência é importantíssima. Quando você consegue a certificação de OEA, na verdade, inicia-se o trabalho árduo, que é o monitoramento, porque você pode perder facilmente se tiver qualquer falha nesse controle. Então, evidência, evidência, evidência. Para qualquer *compliance*, você tem que evidenciar. Senão, você não está cumprindo o programa.

Uma boa novidade, nas palavras da doutora Ana Alice, é o Projeto de Lei nº 15/2024, que está tramitando, que prevê o pagamento dos impostos da DI a cada dia 20, todo mês. Isso vai ser um bom benefício. O que os OEAs estão falando? “Agora que vai surgir um novo processo de importação, a gente vai ter menos benefício ainda”. Se for aprovada, essa lei vai se tornar ainda mais interessante, porque, logicamente, para implementar um programa OEA, você tem investimento não só de tempo, mas também financeiro. É muito importante, porque esse processo é um processo demorado, há vários requisitos, como ser uma empresa de 36 meses, no mínimo. Não é só mais uma conformidade aduaneira. É uma conformidade à lei, de maneira geral. Se a empresa tiver qualquer indício de envolvimento com lavagem de dinheiro, por exemplo, ela está vedada.

Finalizando a sua explanação, a doutora Ana Alice afirmou que o programa OEA ainda é pouco assimilado. Em suas palavras, é um programa importante, sim, que ajudaria muito na facilitação do comércio exterior. A Receita Federal teria mais parceiros, e, com isso, melhor aprimoramento até para a Receita poder fiscalizar. É importante essa parceria.

A presidente do painel, doutora Ana Paola, prontamente passou a palavra ao doutor Vinícius Assis, que agradeceu à doutora Luciana Mattar e ao doutor João Gabriel pelo convite e iniciou a sua explanação relatando um pouco da sua experiência no setor. Eu comecei a trabalhar no comércio exterior em 1997, ano em que o Siscomex Importação começou. Então, eu acumulei uma experiência longa no comércio exterior, sempre muito voltado para o consultivo preventivo. A ideia de prevenção sempre me atraiu na advocacia, muito mais do que o contencioso. Mais recentemente eu tive a oportunidade de enveredar pela área do *compliance*, quando eu fui diretor jurídico do PicPay por alguns anos. E fui responsável por estruturar a regulação, a preparação da empresa para atender à regulação do Banco Central e, também, pelo *compliance* ético ou anticorrupção. Eu fui chefe de *compliance* regulatório e chefe de *compliance* ético no PicPay. Foi uma empreitada muito interessante. Uma aprendizagem muito grande. E meu objetivo aqui é passar para vocês um pouco do que está por trás disso tudo. O que é a facilitação do comércio, como ela é regulada, os acordos internacionais.

Na opinião do doutor Vinícius, a Receita Federal tem um material muito interessante sobre facilitação. Em suas palavras, uma das obrigações dos acordos de facilitação do comércio é que as administrações aduaneiras publiquem as normas por assunto, de

maneira organizada. Cada licença de importação que é necessária tem que ter muita transparência para evitar as chamadas barreiras não tarifárias, barreiras ocultas. E sobre o OEA também tem um material muito interessante. Primeiramente, uma visão geral do *compliance* regulatório. A diferença do *compliance* regulatório para o *compliance* ético é a matéria. No *compliance* ético a gente está falando de corrupção, de respeito a direitos humanos e de uma série de outras normas de caráter social também. O *compliance* regulatório é mais específico. Existe um conjunto normativo, tipicamente de uma agência reguladora, de um órgão regulador, de uma autoridade, e o objetivo do *compliance* é se certificar de que aquela organização adere e respeita, cumpre essas normas. A Ana Alice mencionou que é um organismo vivo. Exatamente. O projeto de implantação tem início, meio e fim, como todo projeto. O que se implanta é um programa de *compliance*. E o programa não tem fim. O projeto é mais trabalhoso, mas é preciso dar manutenção no programa. Em qualquer texto sobre *compliance*, vocês vão ver o compromisso da alta gestão como um elemento essencial para um programa de *compliance* ser bem-sucedido. E quando a gente fala de alta gestão, não é uma imposição *top-down*, como se diz, de cima para baixo, não é isso. O compromisso é liderar pelo exemplo e estimular toda a organização e as pessoas a aderirem ao programa. Ele não funciona se os colaboradores não comprarem a ideia do benefício que isso pode trazer para a entidade. O que é trabalhoso no programa de *compliance*.

De acordo com o doutor Vinícius, a metodologia mais moderna hoje para qualquer programa de *compliance* é a avaliação de risco. Em suas palavras, o *compliance* não se compromete com o resultado, também é um compromisso de meio, é o fazer de tudo para que as normas sejam cumpridas, mas ele não assegura necessariamente o cumprimento das normas. Isso não é possível garantir. A gente vê isso também agora sobre o programa ser específico para a realidade de cada empresa. Cada entidade e organização tem seus riscos. Diferentes importadores têm diferentes riscos. E uma questão interessante, além disso, a gente tem a questão das políticas e dos procedimentos. Tem muito papel e muita documentação para colocar de pé. E é interessante quando a gente pensa em *compliance*, ele pode levar um pouquinho para o lado da burocracia, não precisa ser assim, mas tem um rigor documental, de registro, de controle, maior do que nós, brasileiros, estamos acostumados ou gostamos no dia a dia, na administração das nossas empresas e negócios. Mas eu sempre proponho o seguinte: a aviação usa um critério de segurança sempre muito alto, muito alto. Então, quando você está em um avião, você prefere estar voando com um piloto que, antes de cada decolagem, repassa todo o *checklist* de verificação do funcionamento de cada item do avião, ou aquele que diz: “Já são 10 da noite, já voei cinco vezes hoje, está tudo funcionando, vamos embora”. Quando a gente fala de *compliance* é isso. Toda vez que o avião for decolar, o copiloto ou o piloto passam pela ficha: verifica isso, *check*; verifica aquilo, *check*. Isso é *compliance*. Dá trabalho? Sim, dá. Gasta tempo? Também. Eu prefiro voar com um piloto que faça isso. Qual é o parceiro de negócio que você quer contratar? Quando eu era analista de comércio exterior, uma turbina de uma usina termoeletrica caiu de uma linha de eixo de uma prancha, porque, soubemos depois, a amarração não era suficiente, ela tinha que ser soldada, tinha que colocar obstáculos soldados em cima do caminhão. Ninguém pensou nisso. Física básica.

O doutor Vinícius explicitou os fatores que o programa de *compliance* deve contemplar: treinamento e capacitação, ou seja, depois de vender o programa, a ideia do projeto, é treinar e capacitar cada área. Comunicação interna e cultura de ética. Monitoramento e auditoria também constantes. Aquele ciclo que a gente vê em administração, PDCA (*Plan, Do, Check, Act* – Planeje, Faça, Verifique e Corrija). Esse ciclo é típico do *compliance*. A cada ano você faz revisões periódicas. Internas e, muitas vezes, externas. Canais de denúncia são fundamentais. Em suas palavras, se a empresa não tiver um canal verdadeiramente anônimo, ela perde uma chance enorme de identificar situações de desvio e fraudes de funcionários, muitas vezes, da própria organização.

Outros aspectos que o programa de *compliance* deve abranger, nas palavras doutor Vinícius: medidas disciplinadoras, clareza em relação ao pessoal e aos colaboradores, o que pode acontecer em razão do desvio. Relatórios e documentação, a gente está falando de evidência, tem que ter evidência, tem que ter registro, não adianta chegar como algumas empresas que tem ISO, ou organizações que, em outubro, novembro, resolvem fazer o ano todo de registros, porque o auditor da qualidade está vindo. Isso não é *compliance*. É importante ter um responsável, um chefe de *compliance* bem identificado. E revisão e melhoria contínua.

Segundo o doutor Vinícius, esses são 11 pontos que qualquer programa de *compliance* deve ter. O que eu busquei fazer aqui foi pegar o manual que está disponível no site da Receita. É muito interessante. Nós, do Direito, não estamos acostumados, em regra, com o que nos seja estritamente jurídico. E esse documento é um guia para implementar, é um guia sobre como criar mecanismos e quais mecanismos ajudam a organização a cumprir a lei. Não se trata de interpretar ou de questionar a legislação. Ele traz um sumário da “Admissibilidade do programa OEA”, de modo geral. É necessário ter o histórico de cumprimento da legislação para poder entrar no programa. Viabilidade financeira, a gente falou disso. Registros comerciais, eu vou falar um pouquinho. Segurança da informação. Segurança dos recursos humanos, eu falo um pouquinho mais. OEA segurança, muito mais ligada à carga e ao transporte. Então a gente tem aí a segurança da carga, do transporte. Novamente, educação, treinamento, conscientização. Gestão de parceiros comerciais – quem é OEA, quem tem *compliance*, quem tem certificação de qualidade, normalmente vai buscar escolher bem os seus parceiros. E OEA conformidade, que é voltado para importadores e exportadores. Aqui é mais técnico. Aqui a gente tem realmente itens muito específicos da atividade da importação e exportação. Eu selecionei alguns. Primeiro, logo no início, “8.7. Comprometimento com os requisitos e princípios de normas”. Se não estiver disposto a isso, não adianta assinar o formulário, porque o programa não vai para a frente. Eu sugiro que vocês, quem gosta do tema, leiam. Uma questão muito interessante é que você não precisa ir à Receita pedir a certificação. Você não precisa disso. Você pode ser capaz de implantar na essência, na substância, boa parte do que está no guia, para melhorar o seu negócio. Quem sabe, mais adiante, buscar a certificação.

Há muito material interessante, nas palavras do doutor Vinícius, para uma empresa importadora, exportadora e qualquer outra se preparar, melhorar os seus processos internos, ainda que ela não tenha uma certificação OEA, não esteja no momento, na

fase de obtenção. Histórico de cumprimento. Ficha limpa, tem que ter cinco anos de ficha limpa ou menos, se a empresa for menor, para poder entrar no programa, mas, para implantar dentro de casa, não precisa. Talvez eu vá implantar para ter a ficha limpa durante os próximos cinco anos, e aí estar apto. Isso pode ser um alvo um pouco mais distante. Incidentes graves podem ser impeditivos, como drogas, lavagem, relação com investigação criminal. Outros de menor gravidade podem ser tolerados nessa análise. Pequenos erros, como erro de classificação, etc., não são impeditivos. O Guia é bem legal! Ele transforma e dá exemplos claros de como atender aquele item. Sistema de registros. A gente tem aí uma exigência rigorosa de que a qualidade dos registros, tipicamente em sistemas, seja muito alta. Acesso ao registro interno. O nível de segurança de informação, especificamente, começa a ficar um pouco mais alto. Quem acessou qual informação? Quando? De onde? O controle de acesso deve ser com base na necessidade. Como se diz em inglês, *as needed basis*. Você precisa acessar aquela informação para exercer a sua função? Então você vai ter acesso. Você não precisa? Você não deve ter acesso. Procedimentos formalizados. Para garantir que todas as informações de interesse nos documentos sejam completas, legíveis, tempestivas, protegidas. Então a gente tem, de novo, segurança da informação. Ainda segurança de informação. Políticas e procedimentos para a área de TI. E é interessante, mais embaixo ali, tem um *cybersecurity framework* (estrutura de orientação de segurança cibernética) do Instituto Nacional de Padrões e Tecnologia (em inglês, National Institute of Standards and Technology – NIST), que é uma espécie de ABNT do Governo norte-americano. Aqui a gente já entra em uma seara bem técnica e pesada, que não é acessível para todo mundo. Os formulários em papel, os procedimentos da parte de conformidade são acessíveis. Segurança dos recursos humanos. Quem é o funcionário? A gente sabe quem é da área trabalhista. No Brasil é muito perigoso você exigir certidão de antecedentes de um funcionário, por exemplo. Pode causar discriminação e tal. Mas o *Tribunal Superior do Trabalho* (TST) é muito claro: se a atividade exige isso. Eu não vou contratar um caixa de banco que mexe com dinheiro sem pedir certidão de antecedentes. Não tem absolutamente nada de errado. No *compliance*, isso é comum. Você vai ter gente aí mexendo com dinheiro, com câmbio, que pode simplesmente adulterar uma fatura e fazer com que o dinheiro do pagamento vá para uma conta, um SWIFT, um IBAN diferente do real recebedor. E comete um desvio para, enfim, lavar dinheiro. Pode acontecer dentro de casa. São os cargos sensíveis. Eles podem ser objeto de *due diligence*. Novamente, autoadministração. E avaliação de riscos.

O doutor Vinícius afirmou que a gestão de riscos é uma área que ele não domina, mas tem uma noção básica. Em suas palavras, ela não é muito difícil, se a gente imaginar o seguinte: na atividade de atravessar uma avenida movimentada, que tenha uma faixa de pedestres, um sinal para pedestres, quais são os riscos? É um exercício muito simples, que faz a gente abrir a cabeça. Quais são os riscos de atravessar a rua? O risco é ser atingido por um veículo, por exemplo. Mas quais são os eventos que podem me levar a ser atingido por um veículo? Eu posso tropeçar em um salto, de repente. Então, salto alto talvez não seja apropriado para atravessar a rua. Uma hipótese. Não atravessar a rua alcoolizado, porque também posso tropeçar e ser atingido por um veículo. Buraco na rua, tem uma falha no asfalto e eu tropeço de novo. Então, assim, não é difícil se colocar

na posição de um analista de risco e começar a pensar o que pode dar errado. Tenho certeza de que outro pessimista aqui, como eu, já se identificou. Falou, essa é a profissão ideal. Analista de risco. O que pode dar errado? Eu sou a pessoa certa para dizer, assim, umas cinco coisas, logo de cara. Há profissionais e empresas que fazem isso muito bem a avaliação de riscos. Elas são muito específicas. Importador pode ser diferente do exportador. Certamente, o transportador é diferente do porto. Os riscos são muito individuais. Segurança da carga. A fase de segurança de carga é muito voltada para quem opera com a mercadoria propriamente dita.

Educação, treinamento e conscientização são pilares fundamentais, na opinião do doutor Vinícius. Em suas palavras, a ideia de se respeitar a regra, de poder cobrar um colega sem ser discriminado na empresa como o chato que quer fazer o procedimento certinho, precisa ser discutida, porque não é, de novo, na minha visão, da nossa cultura respeitar a regra. A gente acha que, assim, não vai dar nada de errado. Normalmente é assim: “Fica frio. Você é muito pessimista”. Normalmente, projetos para implantar o programa começam com eventos de conscientização, porque se a turma toda não comprar a ideia de que isso vai ser bom para a empresa, esquece. O projeto não vai para frente. O programa não vai nem nascer.

O doutor Vinícius também abordou os critérios de conformidade mais específicos para importadores e exportadores. Em suas palavras, tem que ter um procedimento formalizado para descrever a mercadoria nas declarações aduaneiras, com todas as informações necessárias à sua identificação. Para fazer esse guia, a gente tem que ir ao regulamento aduaneiro, ou na lei, ver quais são os elementos que integram e devem compor a descrição de uma mercadoria. Marca, modelo. Se for um equipamento, tem que ser a potência, talvez. Precisa ter um formulário. Literalmente, um procedimento escrito para isso. Classificar não pode ser mais uma arte. E é preciso deixar registro. Quem classificou? Por que chegou àquela conclusão? Que informações esse analista utilizou para chegar à conclusão de que aquela máquina tinha certa potência ou capacidade? Qual é a fonte daquela informação? É preciso ter rastreabilidade de tudo isso. Esse aqui é fantástico! Procedimento para determinar a base de cálculo. Parece tão simples. Não é só fazer a DI, registrá-la e o Siscomex me fala quanto eu tenho que pagar? É, em regra. E se você tiver um vínculo com o vendedor estrangeiro? E se tiver um ajuste ao valor aduaneiro para ser feito? É preciso ter um procedimento e é preciso documentar como nós – a entidade, a organização – chegamos à conclusão de que a base de cálculo do valor aduaneiro tem essa composição, considerando esse fornecedor e essa mercadoria. É preciso deixar registro disso. E a gente vê muito isso. Tem uma revisão aduaneira, cinco anos atrás, ninguém nem lembra por que usou aquela classificação. Isso não dá para admitir no OEA.

Sobre operações indiretas, objeto de um painel específico no evento, o doutor Vinícius mostrou que o guia descreve o tema como procedimento formalizado para assegurar que a aquisição de mercadorias de origem estrangeira no mercado interno não configure importação por encomenda ou por conta e ordem. Em suas palavras, para quem é *trading*, seguir esse manual de *compliance* é um avanço muito grande. Diminui muito o risco. Quando a empresa só importa um tipo de produto, as operações são mais

estáveis, o risco já é naturalmente menor. Agora, uma *trading company* importadora trabalha com inúmeros parceiros diferentes. Ela tem que investigar quem a está contratando. O que o meu cliente faz? O que meu cliente vai fazer com essa mercadoria? Olha, você está obrigado, mas é altamente recomendável que você faça isso. Entenda com quem você está lidando. Gerenciamento de riscos. Tudo muito bem documentado e registrado. E isso é individual. Claro que esses documentos se parecem. O levantamento de riscos de uma importadora, de uma exportadora, de um porto vai se parecer com o de outras entidades e organizações da mesma categoria ou mesma função. Mas há peculiaridades de cada empresa. Uma empresa que importa produtos sujeitos à licença da Comissão Nacional de Energia Nuclear ou que importa produtos químicos que podem ser usados no refino de drogas. Você tem que pedir autorização da Polícia Federal. A análise de risco é muito específica. O nível, a régua, o sarrafo, como se diz, é muito mais alto, porque a consequência pode ser muito mais grave. Risco é um tema interessante. A ideia do risco é o seguinte: o resultado da probabilidade de um evento acontecer e a gravidade da consequência se aquele evento acontecer. É assim que a gente lida com risco. Eu uso muito essa ideia de probabilidade e gravidade para analisar, por exemplo, com qual rigor eu devo analisar um contrato. Quais são os eventos que podem acontecer? Pode acontecer uma inadimplência, um serviço malfeito. Qual é a consequência desse serviço malfeito? Se ela é muito elevada, porque o serviço é crítico, mesmo o contrato tendo um valor pequeno, o contrato tem um risco grande, porque aquele prestador é fundamental para a empresa. A visão de risco é essa. Há coisas que têm pequena probabilidade e gravidade baixa. Outras têm alta probabilidade de acontecer e gravidade alta. E assim você calibra o risco. Tem muito material também na Internet sobre isso.

A doutora Ana Paola retomou a palavra, agradecendo a contribuição do doutor Vinícius e destacou qual seria o benefício do *compliance* para o terminal portuário. Nas palavras dela, o benefício seria concorrencial, porque podemos operar com operadores autorizados. Conforme a gente vai analisando a questão do risco e, à medida que a gente tem maiores parceiros, que implementam procedimentos de conformidade, a gente reduz os riscos, e isso também vai ter um reflexo na fiscalização *in loco*, por exemplo. Então, qual é a probabilidade de o risco acontecer dentro daquele terminal em que, normalmente, a cadeia atendida por ele está de acordo com as normas? Então, a gente melhora muito o fluxo de mercadorias e acaba tendo um impacto também no fluxo de mercadorias, operacionalmente, dentro dos terminais portuários.

Isso exposto, a doutora Ana Paola passou a palavra ao doutor Flávio José Passos Coelho, que afirmou ter ficado muito feliz ao ouvir as exposições do doutor Vinícius e da doutora Ana Alice. Em suas palavras, por um lado, porque trouxeram aqui algumas contribuições, seria natural que alguém da Receita Federal as trouxesse. O doutor Vinícius, de forma muito competente, eu vou chamar a atenção nesse ponto primeiramente, mostrou a relevância, a conveniência para operadores de comércio exterior, para as *tradings*, por exemplo, nós temos muitas *tradings* no Espírito Santo, em usar como referencial o guia de implementação do OEA, não necessariamente com o objetivo de obter a certificação, mas com o objetivo de melhorar os seus processos de trabalho, de aumentar a sua competitividade, aderindo a um procedimento que vai lhes posicionar de maneira

diferenciada no mercado. É interessantíssimo! É importantíssimo! Por outro lado, chamando também para os amigos capixabas, a doutora Ana Alice fez um apanhado geral do operador econômico autorizado e trouxe um mapa com uma indicação da quantidade de operadores que temos no Brasil por região fiscal e por Estado da Federação. Vocês viram quantos temos no Espírito Santo? Temos três! O nosso Estado, que tem uma vocação indiscutível para o comércio exterior, com certeza, tem um terreno muito fértil para os profissionais atuarem de maneira a buscar mais adesões, não somente porque é bonitinho, não somente porque é legal e tudo mais, mas porque isso é uma tendência, é o futuro. E imagino que todos os amigos presentes aqui e os profissionais do direito aduaneiro deveriam estar bastante atentos a essas informações.

Retomando a palavra, a doutora Ana Alice afirmou que a classificação fiscal é um dos pontos mais importantes que podem resultar no indeferimento do certificado de OEA. Em suas palavras, muitas empresas não registram o histórico e acabam classificando a mesma mercadoria de forma distinta. Isso não é difícil de se encontrar e é, sim, um obstáculo para a Receita deferir o certificado, é um dos pontos. Essa questão da conta e ordem e encomenda é outro ponto *red flag* (*bandeira vermelha*) mesmo. As empresas têm dificuldade de entender que isso torna essa operação fraudulenta. Em que sentido? Gera pena de perdimento da carga. Ou seja, se uma empresa importa em nome próprio a mercadoria e destina 100% de toda essa mercadoria que foi importada para uma terceira empresa, a Receita Federal entende que há ocultação do real importador, do sujeito passivo. Por quê? Porque essa operação deveria ter sido por meio de um contrato por conta e ordem ou por encomenda, registrado previamente perante a Receita Federal. Qual que é a diferença do contrato de conta e ordem e encomenda? O contrato de conta e ordem é por conta e ordem de um terceiro, ou seja, o importador é um prestador de serviço, e o terceiro faz a ordem e paga a conta. A encomenda nada mais é do que uma venda predeterminada. Esse é um ponto bem relevante mesmo. Por fim, com as atualizações das certificações do OEA, conforme vão sendo realizados novos acordos internacionais, um dos pontos é, justamente, o gerenciamento de crises. Você tem o gerenciamento de risco, que é prévio, e você tem o gerenciamento de crise, que é posterior ao problema. Um dos pontos que o Vinícius colocou muito bem foi a segurança de dados. Hoje, a gente tem muitos, inclusive nos órgãos judiciais, ataques de *hackers*. Se acontecer, é uma gestão de crise. Você tem que ter um procedimento para isso.

O doutor Vinícius retomou a questão de risco, probabilidade e gravidade. Em suas palavras, quando a consequência é muito grave, mesmo que a probabilidade seja baixa, esse risco vai ter que ser pelo menos médio. Então, quando a consequência é a perda da mercadoria ou uma multa no mesmo valor da mercadoria, ainda que a probabilidade seja pequena, o risco vai ser pelo menos médio, porque a consequência é gravíssima. É uma visão que eu acho muito bacana, quando eu aprendi um pouco desse conceito de risco, e como ela se aplica para o direito, para a gente até avaliar ações judiciais. Vale a pena, probabilidade, qual é a consequência.

Provocado pela doutora Ana Paola, o doutor Vinícius acrescentou que um bom programa de *compliance* pode ajudar também em processos criminais. Em suas palavras, quando você tem evidências, naturalmente, da existência dele, da aplicação, é conside-

rado no julgamento criminal, quando está em jogo a culpabilidade do diretor. O diretor, normalmente, está bem acima, mas, às vezes, ele sabe bem o que está acontecendo. Um programa de *compliance* protege muito o diretor e a própria companhia, porque ela adotou procedimentos para mitigar riscos. No criminal é relevantíssimo!

Não havendo mais considerações por parte dos painelistas, a doutora Ana Paola encerrou o painel, destacando, em suas palavras, que foi uma honra participar ao lado de especialistas tão competentes, e agradeceu ao público que ficou até o final das atividades.

Pioneiros do Direito Portuário: Gallotti e Advogados Associados – Mais de 25 anos moldando o futuro da infraestrutura no Brasil.

Em 1997, em um cenário jurídico ainda pouco explorado, Benjamin Gallotti Beserra e seu filho, Benjamin Caldas Gallotti Beserra, anteviram o potencial do setor portuário nacional e fundaram o escritório Gallotti e Advogados Associados. Com uma visão estratégica e uma profunda compreensão das nuances desse ramo especializado do direito, a banca rapidamente se consolidou como referência no mercado.

PIONEIRISMO E INOVAÇÃO

Desde então, o escritório foi pioneiro em apresentar soluções jurídicas para estruturação de projetos *greenfield/brownfield*, para revitalização de áreas operacionais e não operacionais, arrendamentos, privatizações, concessões, elaboração e adaptação de contratos complexos, dentre outras.

Na seara administrativa, se orgulha de realizar o acompanhamento do dia a dia de portos e terminais portuários favorecendo a previsibilidade para os negócios e fortalecendo a segurança jurídica para seus gestores, com notável redução de infrações e multas.

Na seara contenciosa, é o patrono de diversas decisões administrativas e judiciais paradigmáticas que estabelecem precedentes importantes para o setor, contribuindo para o desenvolvimento do mercado.

UMA EQUIPE DEDICADA E QUALIFICADA

A equipe do Gallotti e Advogados Associados é composta por profissionais altamente qualificados e especializados em diversas áreas do direito, com foco em regulação e infraestrutura. A banca investe continuamente no desenvolvimento de seus profissionais, incentivando a participação em programas de especialização e a atualização constante sobre as novidades do mercado.

Em busca de constante atualização, a banca também se orgulha de participar ativamente de seminários, painéis, debates, grupos de trabalho e discussões sobre a regulamentação portuária, ampliando sua visão estratégica e networking.

O DIREITO DA INFRAESTRUTURA

O conhecimento acumulado, a qualidade da equipe de advogados e a visão estratégica permitiram ao escritório expandir sua atuação para além do Direito Portuário, abrangendo outras áreas vinculada à infraestrutura, como direito ambiental, trabalhista, tributário e regulatório. Essa diversificação foi fundamental para atender à demanda dos clientes que solicitavam soluções personalizadas e abrangentes, tipicamente *full-service*.

COMPROMISSO COM A ATUALIZAÇÃO E A SUSTENTABILIDADE

O escritório está atento ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura e se atualiza para que o racional jurídico dos projetos portuários esteja alinhado com as novas tendências e obrigações relacionadas à eficiência energética, à redução de emissões e à proteção do meio ambiente.

VISÃO DE FUTURO

Com um olhar voltado para o futuro, o Gallotti e Advogados Associados continua investindo em sua equipe, em novas tecnologias e em parcerias estratégicas, com o objetivo de consolidar sua posição de liderança no cenário jurídico brasileiro e contribuir para o desenvolvimento sustentável do setor da infraestrutura de transportes.

Endereço e contatos

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/gallotti-advogados-associados>

Instagram: Gallotti Advogados Associados

<https://www.gallotti.adv.br>

Endereço: SHN, Qd 02, Bl. F, Ed. Executive Office Tower

Salas 718/724, Brasília/DF | CEP 70702-906

Telefone: +55 61 3013-9050

E-mail: advogados@gallotti.adv.br



Fundado em 1932, nós somos um dos mais tradicionais escritórios de advocacia do Brasil, com valores baseados na integridade, na transparência, na ética e respeito.

Nós atuamos em diversos segmentos do Direito e contamos com um time de profissionais multidisciplinares altamente qualificados e especializados, aptos a atender demandas específicas, com soluções exclusivas e amparadas no largo e sólido conhecimento jurídico.

A equipe formada por nossos profissionais contribui com sua *expertise* para o crescimento empresarial dos clientes, prestando consultoria especializada e estratégias de negócio personalizadas a cada cliente.

Acreditamos que pluralidade é um valor fundamental para qualquer negócio. Estimular as diferenças resulta em um time mais criativo e eficiente, onde aprendemos com a história do próximo. Contamos com um Comitê de Diversidade & Inclusão, criado com o objetivo de incentivar ações em prol da igualdade de gênero, etnia, cor, credo, deficiências, orientação sexual e situação social.

Apoiar causas que julgamos importantes sempre fez parte do nosso DNA. Somos parceiros de ONGs que estimulam a educação, a igualdade, a sustentabilidade e o apoio a pessoas em situação de rua. Além de desenvolver um trabalho *pro bono*, desenvolvemos ações voltadas para apoio a projetos socioculturais.

O escritório possui posição de destaque nos principais *rankings* nacionais e internacionais, com reconhecimento Band #1 há mais de 15 anos no setor de *Shipping*, além de reconhecimento nas seguintes áreas: Energia, Petróleo e Gás, Tributário, Aduaneiro, Contencioso e Arbitragem, Cível, Tributário, Trabalhista e Transporte e Logística.

De acordo com a edição de 2023 do The Legal 500,

O Kincaid possui um time com perfil hands-on, experiente, eficiente e prático, com alguns dos melhores advogados marítimos do Brasil. A sua prática abrange todos os aspectos do mercado, desde seguros, disputas envolvendo cargas e fretamentos, até processos de recuperação de dívidas, acidentes marítimos e apreensão de navios. Do lado não contencioso, o escritório oferece assessoria corporativa no lançamento de novas embarcações e na construção de navios e contratos de financiamento, bem como em questões trabalhistas, ambientais e alfandegárias.

Além das áreas reconhecidas, nossa equipe também é apta a atender clientes nas seguintes áreas: Ambiental, Aviação, Comércio Exterior e Aduaneiro, *Compliance*, Contencioso e Arbitragem, ESG, Imobiliário, Reestruturação e Insolvência, Regulatório, Seguros e Resseguros, Societário, Vistos e Migração, com vasta experiência nos diferentes setores da economia e de infraestrutura e logística.

NOSSOS SÓCIOS:

Camila Mendes Vianna Cardoso possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Tributário e Aduaneiro, Societário, Contencioso e Arbitragem, Portos e

Infraestrutura, Energia, Óleo e Gás, Trabalhista, Aviação, *Compliance* e Ferroviário. Reconhecida pelas publicações internacionais Chambers and Partners, classificada como *Hall of Fame* em Transport: Shipping pelo Legal 500, Best Lawyers e Who's Who Legal como especialista em suas áreas de atuação. Possui LLM em Direito Marítimo, Seguro Marítimo, Transporte de Mercadorias por Mar e do Direito Internacional dos Recursos Naturais pela London School of Economics e Liderança em Gestão de Escritórios de Advocacia pela Harvard Law School. Camila foi Presidente da Câmara de Comércio Brasil-Noruega (NBCC) em 2015 e é atual Coordenadora do Comitê de ESG da NBCC. É membro das Comissões de Direito Internacional e Direito de Mediação, Conciliação e Arbitragem do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB).

Godofredo Mendes Vianna possui mais de 25 anos de prática e sólida experiência em Direito Comercial, com ênfase em Transporte Marítimo, Comércio Internacional, Seguros e Energia, auxiliando clientes em casos de litígio e consultivo. Ele também atua como árbitro e mediador em uma série de disputas internacionais, foi Presidente do Comitê de Direito Marítimo e dos Transportes da International Bar Association (IBA) e é Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e do Mar da OAB/RJ. Em 2022, foi o primeiro brasileiro reconhecido no Who's Who Legal Awards – como Lawyer of the Year em Transport Shipping.

Iwam Jaeger possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Societário, Contencioso e Arbitragem, Seguros e Resseguros. Reconhecido pelas publicações internacionais Chambers and Partners, Who's Who e The Legal 500 como especialista em suas áreas de atuação. Graduado em Direito pela Fundação Universidade de Rio Grande (FURG/RS), Pós-Graduado em Direito Empresarial pela Fundação Getulio Vargas (FGV/RJ) e em Direito das Sociedades pelo IAG-Master da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ).

Marcio Luís Malta possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo e Contencioso e Arbitragem. Atuação de 40 anos junto ao Tribunal Marítimo. Graduado em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Lucas Leite Marques possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Contencioso e Arbitragem, Portos e Infraestrutura, Energia, Óleo e Gás, e *Compliance*. Copresidente do Comitê de Transportes da Associação Internacional de Jovens Advogados (AIJA). Reconhecido pela publicação internacional Who's Who como especialista em suas áreas de atuação e no The Legal 500, como Next Generation Lawyer. Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ), LL.M. Transnational Commercial Practice (CILS), Especializado em Direito Marítimo pela Fundação Getulio Vargas (FGV/RJ), Pós-Graduado em Direito Processual Civil pelo IAVM/UCAM e possui certificado de curso em Liderança em Gestão de Escritórios de Advocacia pela Harvard Law School.

Roberto Kurtz Queiroz possui prática e sólida experiência contenciosa e consultiva em Direito do Trabalho. Pós-Graduado em Direito do Trabalho pela Universidade Veiga de Almeida (UVA), Pós-Graduado em Direito Empresarial pela Fundação Getulio Vargas (FGV), Curso de Altos Estudos de Direito e Processo do Trabalho pelo Instituto Friedrich Ebert Stiftung – Berlim/Alemanha e Mestrando em Ciências Jurídicas pela Universidade Autónoma de Lisboa (UAL).

Jeniffer Adelaide Marques Pires Cotta possui prática e experiência em Direito Tributário e Aduaneiro, com ênfase em Contencioso Tributário (Judicial e Administrativo), Regimes Aduaneiros (Repetro), Comércio Exterior, e Petróleo e Gás. É Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB/RJ), Membro da Câmara de Comércio Brasil-Noruega (NBCC) e Membro do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB).

Fernanda Martinez Campos Cottechia possui prática e experiência em Direito Societário, Contratos, Marítimo, Regulatório, com ênfase em Portos e Infraestrutura e Ferroviário. Fernanda é pós-graduada em Droit Français, Européen Et International Des Affaires (LLM) pela Université Panthéon Assas/Paris, curso de Direito Marítimo pela Fundação Getulio Vargas (FGV/RJ) e de Direito do Petróleo pelo Clube do Petróleo.

Kincaid Mendes Vianna Advogados

Av. Rio Branco, nº 1, 14º andar – Ed. RB1– Centro, Rio de Janeiro/RJ,
CEP 20090-003

Telefone: + 55 21 2276 6200

LinkedIn: www.linkedin.com/company/kincaid-mendes-vianna-advogados

Instagram: www.instagram.com/kincaid.mendesvianna

Site: www.kincaid.com.br



KINCAID

MENDES VIANNA ADVOGADOS



SALOMÃO ADVOGADOS: REFERÊNCIA EM ATUAÇÃO JURÍDICA

Atualmente com mais de 80 advogados e escritórios no Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e Vitória, o Salomão Advogados é especializado em diversos ramos do Direito, e atua tanto na esfera consultiva quanto contenciosa em todo o país e em casos internacionais.

O Escritório se destaca pela presença estratégica em casos importantes nos diversos tribunais e órgãos administrativos do país, oferecendo abordagens jurídicas tanto na prevenção quanto na resolução de conflitos.

O Salomão Advogados investe firmemente em práticas internas que refletem os valores de ESG (Ambiental, Social e de Governança), diversidade e inclusão, promovendo constantemente a cultura de diversidade, pluralidade e incentivo ao crescimento pessoal e profissional de sua equipe, possuindo o certificado AB2L – Escritório 4.0.

PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS: O Salomão Advogados é amplamente reconhecido por organizações de prestígio nacional e internacional. Sua excelência já foi reconhecida nos renomados *rankings* The Legal 500; Leaders League; Latin Lawyer; = Análise Advocacia e Análise Mulher.

MISSÃO: Oferecer atendimento personalizado e célere, com foco na qualidade, aplicando ao serviço soluções criativas e efetivas que agreguem valor aos clientes, ultrapassando o convencional e desafiando o senso comum.

ÁREAS DE ATUAÇÃO:

PRINCIPAIS ESPECIALIDADES: Ambiental, Arbitragem, Comércio Internacional, Compliance, Contencioso, Desportivo, Direito Público e Regulatório, Eleitoral, ESG, Fusões e Aquisições, Reestruturação e Falência, Trabalhista, Tributário e Aduaneiro.

SETORES ECONÔMICOS: Agronegócio, Aviação, Consumo e Varejo, Energia, Engenharia Civil, Esportes e Entretenimento, Imobiliário, Infraestrutura, Life Science (Saúde), Marítimo e Portuário, Óleo e Gás, Química, Seguros e Resseguros, Telecomunicações, Venture Capital & Private Equity.

Conheça melhor nossos sócios e advogados atuantes nas áreas de marítimo e portuário:

Livia Sanches Sancio é especialista em resolução de disputas e pré-litígio, incluindo contencioso judicial e administrativo e arbitragem. Possui LL.M. em Direito Marítimo pela Universidade de Southampton; especialização em Direito Marítimo pela FGV/RJ e em Direito do Petróleo e Gás pelo IBP; e é Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Membro da Comissão

de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES. Listada na Análise Mulher nas especialidades de transporte, contratos empresariais e regulatório, bem como entre os melhores profissionais no Rio de Janeiro, e na The Legal500 e Leaders League em Shipping.

Luis Felipe Salomão Filho é especialista em contencioso. Além de advogado, é Engenheiro Naval pela UFRJ; e possui MBA em Gerenciamento de Projetos pela FGV/RJ e Mestrado em Direito Processual pela UERJ. Membro da Comissão Nacional de Estudos Constitucionais do Conselho Federal da OAB. Reconhecido pela The Legal500 e Leaders League em Shipping e listado dentre os advogados mais admirado pela Análise Advocacia nas especialidades Arbitragem e Cível e no Rio de Janeiro.

Rodrigo Cotta é especialista em resolução de disputas. É Bacharel em Direito pela UFRJ; Especializado em Direito Marítimo pela UERJ; em arbitragem pela ESA-OAB/RJ e em Processo Civil pela UCAM; Especialização internacional em arbitragem e M&A pela Boston University (BU/USA) e Mestrando (LL.M) em Transnational Commercial Practice pelo CILS (Áustria); MBA em Agrobusiness e Ambiental pelo IBMEC/RJ. Reconhecido pela Análise Advocacia nos setores econômico alimentos, bebidas, transporte e logística e pela The Legal500 e Leaders League na categoria em Shipping; Contencioso Cível e Comercial e Recuperação Judicial e Falência.

Pedro Neiva: é especialista em regulatório e infraestrutura. Bacharel em Direito pelo Centro Universitário de Brasília (UnICEUB) e pós-graduação em Direito Portuário, Marítimo e Aduaneiro pela Universidade Católica de Santos. Membro do Comitê de Regulação de Portos da FGV-Rio, Fundador da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/DF e da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro do Conselho Federal da OAB, além de Conselheiro do Fórum Brasil Export – Seccionais Sudeste e Nordeste.

Alice Moreira Studart da Fonseca é advogada especializada em consultoria estratégica e contencioso administrativo e judicial, com forte atuação nos setores marítimo e aduaneiro, e ampla experiência junto à Anvisa, Antaq, Capitânias dos Portos e Tribunal Marítimo. Possui especialização em Direito Marítimo pela Fundação Getulio Vargas (FGV), pós-graduação em Responsabilidade Civil e Direito do Consumidor pela Universidade Estácio de Sá e LLM em Civil e Processo Civil pela Fundação Getulio Vargas (FGV). É diretora regional no Rio de Janeiro do WISTA Brasil.

Carolina Pela é advogada com experiência em contencioso cível, nas áreas do direito público e regulatório, com atuações nos setores ambiental, marítimo e de

energia. É Pós-Graduada em Direitos e Garantias Fundamentais pela Faesa/ES e Pós-Graduada em Direito Administrativo pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas).

Felipe Lacerda Martins é advogado com experiência em contencioso e consultivo, em áreas como o mercado offshore, transporte marítimo e contratos. Possui experiência junto a Anvisa, Antaq, e órgãos ambientais, Capitânias dos Portos e Tribunal Marítimo. Formado em Direito pela UFRJ e especializado em Direito Processual Civil pela PUC-Rio.

Georges G. Hajj é advogado com experiência em consultivo e contencioso cível, empresarial, marítimo e administrativo. Formado em Direito pela PUC-Rio; Especialista em Direito dos Contratos e Mestrando em Direito Civil pela mesma universidade, e foi também Visiting Graduate Student na University of Florida – Fall 2017. É Membro do Youngship Brasil.

Luiza Coelho Gualberto é advogada com experiência em consultoria e contencioso em Direito Civil e Marítimo. Luiza é Pós-Graduada em Direito Processual Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e Membro do Grupo de Estudos Processuais do Departamento de Direito da PUC-Rio.

Munique Mendes é advogada especialista em arbitragem doméstica e internacional, e métodos alternativos de resolução de conflitos. Foi associada estrangeira do escritório alemão Bodenheimer entre 2019 e 2022. No meio acadêmico é assistant lecturer na Technische Hochschule Köln – TH Köln (Alemanha) e Hochschule Bonn-Rhein-Sieg – H-BRS (Alemanha). Formada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro com LL.M. International Dispute Resolution, Humboldt-Universität zu Berlin (HU).

Nathália Fritz é advogada especialista em regulatório. É bacharel em Direito pelo Centro Universitário de Brasília (UniCeub), possui pós-graduação em Controladoria e Finanças Públicas pela AVM Faculdade Integrada em Direito Administrativo pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). Membro do Comitê de Regulação Ferroviária da Fundação Getúlio Vargas – FGV, da Comissão de Assuntos Regulatórios da OAB/DF, e da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/DF, bem como dos grupos Ferroviário e Portuário do InfraWoman.

Victoria Musso Ribeiro é advogada com atuação em contencioso e consultivo nas áreas ambiental, cível e comercial. É formada em Direito pela UFES – Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) e possui Pós-Graduação em *Compliance*, Lei Anticorrupção Empresarial e Controle da Administração Pública pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV).

Salomão Advogados

Site: <https://www.salomaoadv.com.br>

LinkedIn: <https://br.linkedin.com/company/salomaoadvogados>

Instagram: <https://www.instagram.com/salomaoadv.com.br/>

Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Sociedade de Advogados

Site: <https://www.salomaoadv.com.br>

LinkedIn: <https://br.linkedin.com/company/salomaoadvogados>

Instagram: <https://www.instagram.com/salomaoadv.com.br/>



O Escritório Solon Sehn e Advogados Associados é especializado nas áreas de Direito Tributário, Aduaneiro e Portuário, sendo composto por profissionais com formação jurídica sólida e atualizada com as melhores práticas nacionais e internacionais de *compliance*.

A equipe, fluente em inglês, espanhol e italiano, é formada por profissionais orientados pela qualificação, pela ética e pelo respeito ao cliente.

Para mais informações, endereços e contatos:

Florianópolis/SC

Av. Trompowsky, nº 354 – Sala 301
Centro Executivo Ferreira Lima
Centro – CEP 88015-300
Telefones: +55 (48) 3028 0007 | 3028 0027

São Paulo/SP

Rua Funchal, nº 411 – 5º andar – Sala 12B
Edifício Funchal
Vila Olímpia – CEP 04551-060
Telefone: +55 (11) 3192 3744

Site: <http://www.ssadv.com.br/>

E-mail: adm@ssadv.com.br

SOLON SEHN
E ADVOGADOS
ASSOCIADOS

Fundado no ano de 1989 na Cidade de Vitória/ES, Zouain, Rizk, Colodetti & Advogados Associados é um escritório voltado para a atuação junto a empresas nacionais e internacionais, em especial nas áreas de direito marítimo e portuário, trabalhista, tributário, aduaneiro, cível e empresarial.

Com quadro profissional completo para atender todas as necessidades jurídicas de nossos clientes, o Zouain, Rizk, Colodetti & Advogados Associados é reconhecido por sua atuação nos ramos do direito marítimo, portuário e aduaneiro, especialmente atendendo terminais, empresas de comércio exterior, empresas de navegação e clubes de P&I.

A sociedade subscrevente é associada à Aliança Brasileira de Advocacia Empresarial (Albrae)¹. Por meio desta rede, o Zouain, Rizk, Colodetti & Associados mantém parceria institucional com outros escritórios de advocacia situados em praticamente todos os Estados da Federação (1 por Estado). Essa aliança propicia relacionamentos valiosos por todo o País e gera maior efetividade e celeridade no acompanhamento de processos fora do Estado do Espírito Santo.

Nosso escritório entende que cada cliente é único em suas características de atuação, seus desafios e seus objetivos. Por esse motivo, o Zouain, Rizk, Colodetti & Associados opta por manter um número razoável de processos ativos dentro do escritório, possibilitando à firma atender à expectativa de uma entrega rápida e efetiva de resultados, atendimento personalizado e transparência na prestação de serviços.

Trata-se de opção gerencial que, em nossa experiência, tem resultado na redução do tempo médio de tramitação processual e no aumento na interação com nossos clientes, com maior conhecimento de suas necessidades/objetivos específicos e possibilidade de visitas periódicas às sedes de nossos parceiros.

Especificamente no âmbito do Direito Marítimo e Portuário, o escritório atua há 30 (trinta) anos não só em âmbito contencioso como também consultivo, assessorando clientes e participando ativamente dos debates normativos mais importantes do País nos últimos anos, como na edição das Leis nºs 10.233/2001 (criação da Antaq), 12.815/2013 (Lei dos Portos) e 13.105/2015 (Código de Processo Civil) – já em vigor –, bem como do PL 1.572 (novo Código Comercial). A título de exemplo, a redação atual dos procedimentos marítimos (ratificação de protestos e processos testemunháveis de bordo e regulação de avaria grossa) no Código de Processo Civil e o livro de Direito Marítimo do PL 1.572 (novo Código Comercial) contaram com participação direta e ativa de membros de nossa equipe.

Neste contexto, o escritório é atualmente uma referência não só em Direito Marítimo e Portuário, como também em Direito do Trabalho, tendo participado ativamente de todos os acordos e convenções coletivos com sindicatos de trabalhadores portuários e marítimos nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo há mais de 20 anos

1 Disponível em: <http://www.albrae.com.br/>.

SÓCIOS

Carla Gusman Zouain – OAB/ES 7.582

Advogada formada pela Ufes;

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Especialista em Direito do Trabalho e Processual do Trabalho pela Universidade Cândido Mendes;

Professora de Direito do Trabalho na Faesa;

Fala inglês.

E-mail: carla.zouain@zrc.adv.br.

Werner Braun Rizk – OAB/ES 11.018 e OAB/SP 348.308

Procurador do Estado do Espírito Santo;

Secretário-Geral da Associação Brasileira de Direito Marítimo (biênios 2017/2018 e 2019/2020);

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, integrante do grupo de estudos para elaboração de proposta de emenda ao Projeto de Código Comercial (PL 1.572/2011), com a inserção de um livro dedicado ao Direito Marítimo;

Membro do Grupo de Juristas constituído pela Senadora Relatora Soraya Thronicke para estudos e consolidação do texto no Senado Federal do Projeto de Código Comercial (PLS 487/2013), com a inserção de um livro dedicado ao Direito Marítimo;

Membro do Working Group do Comitê Marítimo Internacional para restabelecimento da *lex marítima*;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Membro da Comissão do Conselho Federal da OAB para acompanhamento do Projeto de Código Comercial;

Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP;

Especialista em Direito Marítimo e Portuário pela Universidade Católica de Santos;

Especialista em Direito Civil e Processual Civil pela Universidade Gama Filho;

Fala inglês.

E-mail: werner.rizk@zrc.adv.br.

Bárbara Braun Rizk – OAB/ES 13.843

Advogada formada pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Especialista em Direito do Trabalho, Processual do Trabalho e Previdenciário pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV);

Fala inglês.

E-mail: barbara.rizk@zrc.adv.br.

Bruno Colodetti – OAB/ES 11.376

Advogado formado pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);

Procurador do Estado do Espírito Santo;

Ex-Procurador Federal com exercício na Procuradoria Federal Especializada do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS/RJ);

Ex-Analista Judiciário da Justiça Federal Seção Judiciária do Espírito Santo;

Membro do Conselho Editorial da Revista Jurídica da Associação dos Procuradores do Estado do Espírito Santo (Apes);

Membro do Conselho Editorial da Revista Jurídica da Procuradoria-Geral do Estado do Espírito Santo (PGE/ES);

Mestre em Direito Processual pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);

Fala inglês.

E-mail: bruno@colodetti.adv.br.

Estamos à disposição caso se façam necessários quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais.

Atenciosamente,

Vitória/ES, 13 de outubro de 2022.

ZOUAIN, RIZK, COLODETTI & ADVOGADOS ASSOCIADOS



Fundado em 2015, o escritório surgiu da união dos esforços e das experiências de Osvaldo Agripino de Castro Junior e Adão Paulo Ferreira, ambos advogados com extensa prática nos tribunais e professores da Universidade do Vale do Itajaí (Univali). Agripino é titular da cadeira de Direito Marítimo e Adão da cadeira de Direito Portuário.

Com sede em Itajaí, importante polo logístico no sul do Brasil, oferecemos serviço jurídico especializado na área do Comércio Exterior, contemplando, sobretudo, os campos do Direito Marítimo, do Direito Portuário e do Direito Aduaneiro, e também em Negócios Imobiliários, diante das demandas logísticas e do setor da construção civil em Santa Catarina.

Possuímos em nosso currículo uma série de importantes vitórias, tanto no âmbito judicial (mantendo intensa atuação nos tribunais superiores em Brasília, assim como órgãos de controle, como Tribunal de Contas da União) quanto extrajudicial, cabendo destacar a importante contribuição no desenvolvimento da Resolução Normativa nº 18/2017 da Antaq, alterada pela Resolução nº 62/2021, o Código de Direitos e Deveres dos Usuários, dos Transportadores Marítimos e Agentes Intermediários, muito influenciada por processos administrativos levados a cabo por importadores e exportadores assessorados por nossos profissionais.

Objetivamos atender todos os *players*, prestadores de serviços e usuários que atuam na logística marítima e portuária ou cujas operações estejam voltadas ao Comércio Exterior. Atuamos com foco no resultado da defesa do cliente em ações dialogadas com vários campos do Direito, com visão interdisciplinar, em todas as etapas das operações.

Temos como missão promover, mediante prestação de serviços jurídicos especializados, o desenvolvimento do ambiente de negócios dos nossos clientes e do mercado. Não negociamos a ética, a transparência e o profissionalismo, e prezamos com grande afinho pela confiabilidade, dedicação, pontualidade e eficiência.

Em 2021, fomos reconhecidos pelo anuário *Análise Advocacia Regional* como um dos escritórios mais admirados da Região Sul na categoria “especializado” por nossa atuação no Comércio Exterior, Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário.

Com o passar dos anos nosso escritório cresceu e a equipe técnico jurídica também.

Contamos com um equilibrado quadro de profissionais especializados, combinando a experiência dos anos de prática jurídica com a dinâmica da juventude.

NOSSOS SÓCIOS:

Osvaldo Agripino de Castro Jr. é um advogado (UERJ, 1991) com muitas cartas náuticas plotadas. Oficial da Marinha Mercante, formado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga, 1983), pilotou navios mercantes durante quatro anos para vinte e sete países e operou em sessenta e cinco portos, antes de iniciar sua carreira jurídica. É membro da Comissão Especial de Direito Marítimo

e Portuário do Conselho Federal da OAB e do Instituto dos Advogados do Brasil, desde 1996. Em 2024 foi convidado a ser sócio benemérito do Instituto Brasileiro de Direito Regulatório (IBDRE) com sede em Brasília.

Cofundador do Agripino & Ferreira Advogados, é também Doutor em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina (2001), foi *visiting scholar* na Escola de Direito da Universidade de Stanford e *senior fellow* do Centro de Negócios e Administração Pública Mossavar-Rahmani, da Universidade Harvard (2007-08).

Agripino também é professor titular do Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica (PPCJ) da Universidade do Vale do Itajaí (Univali), Conceito Capes 6, tendo orientado 43 dissertações de Mestrado e 5 teses de Doutorado, e convidado do *International Maritime Law Institute* (IMLI), órgão subordinado à Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da ONU e da *Maritime Law Academy*. De 2014 a 2021, foi professor do Mestrado em Engenharia de Transportes da UFSC e desde 2022 é professor convidado da Escola de Guerra Naval.

Parecerista, perito nomeado em casos complexos, autor e organizador de 27 livros e 145 artigos científicos, publicados em veículos de reconhecida importância, tanto no âmbito nacional quanto internacional, como a *Oxford University Press*, tornou-se uma das referências em matéria de Direito Marítimo, Direito Portuário e Regulação de Transportes, bem como é recipiente de duas importantes condecorações do ramo das Forças Armadas: a Medalha “Amigo da Marinha” e a Medalha Mérito Tamandaré.

Em março de 2024 foi nomeado membro consultor da Comissão de Juristas da reforma da legislação portuária, pelo seu Presidente, Douglas Alencar Rodrigues, Ministro do TST.

Adão Paulo Ferreira, advogado formado pela Escola de Direito da Universidade do Vale do Itajaí em 1997, também é cofundador do Agripino & Ferreira. Mestre em Ciência Jurídica pela mesma instituição, é pós-graduado em Direito Contemporâneo pela Universidade do Contestado.

Terceiro Sargento de Infantaria do Exército Brasileiro e formado pela Escola de Sargentos das Armas em 1989.

Adão também é professor das cadeiras de Direito Marítimo e Direito Portuário nas escolas de Direito e Comércio Exterior da Universidade do Vale do Itajaí (Univali).

Lucas Müller Zaniz, advogado formado pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali), onde também cursou Pós-Graduação em Direito da Aduana e do Comércio Exterior e o Mestrado em Ciência Jurídica, já atuou como estagiário em diversas instituições de mediação e arbitragem e possui sólida experiência em contratos, regulação e operações de comércio internacional.

Atualmente, cursa o Doutorado em Ciência Jurídica na Univali.

É autor de vários artigos na área do Direito Marítimo, cabendo destacar o capítulo “Da Greve como Causa Excludente da Responsabilidade Civil na *Demurrage* de Contêiner: Força Maior e Caso Fortuito no Direito Brasileiro”, integrante da obra *Teoria e Prática da Demurrage de Contêiner*, organizada por Osvaldo Agripino de Castro Jr. e publicada pela editora Aduaneiras, em 2018.

Neicelara Minati dos Santos, advogada formada pela Escola de Direito da Universidade do Vale do Itajaí (Univali), e Especialista (Pós-Graduação *Lato Sensu*) em Direito Processual Civil da Universidade Cândido Mendes e em Direito da Aduana e do Comércio Exterior na Univali.

Antes de ingressar no escritório, atuou como estagiária na 4ª Vara Cível da Comarca de Itajaí/SC e na Procuradoria-Geral do Estado de Santa Catarina.

Ainda contamos com o auxílio de consultores especializados em diversas áreas, além de parceiros de negócios nas áreas financeira, engenharias naval e portuária, negócios imobiliários, regularização fundiária, logística, tecnológicas e *marketing*.

Agripino & Ferreira Advogados

Rua Anita Garibaldi, 305, Centro, Itajaí/SC | CEP 88.303-020.

Telefone: +55 47 3349-2623

E-mail: contato@agripinoferreira.com.br

Site: www.agripinoferreira.com.br

LinkedIn: www.linkedin.com/company/agripino-e-ferreira-advogados

Instagram: [@agripinoferreira.advogados](https://www.instagram.com/agripinoferreira.advogados)

Facebook: [/agripinoferreira](https://www.facebook.com/agripinoferreira)

Youtube: Agripino & Ferreira Advogados

WhatsApp: +55 47 99263-9754



A **ARB.Legal | Advocacia Rocha Baptista** é uma sociedade de advogados constituída nos termos do Estatuto da Advocacia (Lei nº 8.906/1994) e registrada na Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional Rio Grande do Sul, sob o nº 3.236.

Nosso escritório foi fundado no ano de 2007 na cidade portuária de Rio Grande/RS, precipuamente para atender aos armadores, seguradores e agentes de navios, além de importadores, exportadores, operadores portuários e despachantes de mercadorias que transitam em portos brasileiros.

Com o advento das indústrias de construção naval e energia no Estado do Rio Grande do Sul e a chegada de empresas estrangeiras, surgiu a demanda por serviços jurídicos especializados nesses setores da economia. Fomos pioneiros no atendimento jurídico a empreendimentos de grande porte, como a construção de um dos maiores estaleiros da América Latina.

Somos um escritório dinâmico e moderno, administrado nas melhores práticas empresariais e comprometido com uma política de gestão de qualidade e excelência. Nossos serviços são prestados de forma personalizada, descomplicada, eficaz e com um custo muito competitivo.

Acreditamos estarmos no rumo certo. Fomos reconhecidos pelo anuário Análise Advocacia® como uma banca altamente especializada e listados entre os escritórios de advocacia mais admirados pelas maiores empresas do Brasil. Também fomos relacionados pelas publicações internacionais The Legal 500®, Chambers & Partners, Best Lawyers e Leaders League entre os melhores escritórios nas áreas de transportes e *shipping*.

A **ARB.Legal | Advocacia Rocha Baptista** é parceira do Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade (PGQP) e, em atividade *pro bono*, atua junto a diversas associações civis, fundações e entidades beneficentes.

Além disso, participamos de uma série de entidades associativas, entre as quais: International Bar Association (IBA), Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), APL Marítimo do Rio Grande do Sul, UK Trade & Investment Brazil, Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) e Câmara de Comércio de Rio Grande.

MISSÃO

Nossa missão é assessorar e orientar nossos clientes em questões de Direito, a bem de transmitir segurança jurídica, solucionar litígios e prevenir a geração de passivos em suas atividades empresariais.

VALORES

- ◊ Obediência aos Preceitos Éticos da Advocacia
- ◊ Transparência na Relação com o Cliente

- ◇ Visão Empresarial
- ◇ Proatividade e Eficácia
- ◇ Qualificação Profissional Permanente

Arthur Rocha Baptista

Sócio / Partner

Largo Silveira Martins, 23 – 304, Câmara do Comércio, Centro,
Rio Grande/RS, Brasil | CEP: 96200-395

Telefone: +55 53 3232.0232

E-mail: arthur@arb.legal

Site: www.arb.legal



ARB . LEGAL

ADVOCACIA ROCHA BAPTISTA

HLL & PIERI ADVOGADOS POSSUI MAIS DE 35 ANOS DE ATUAÇÃO NACIONAL E DESENVOLVIMENTO DE AÇÕES INTERNACIONAIS

SOBRE O ESCRITÓRIO

Fundado em 1988 pelo Advogado e Professor Homero Leonardo Lopes e, posteriormente, integrado por Fernando Pieri Leonardo, o HLL & Pieri Advogados é um escritório de advocacia que opera em todo o território nacional, focando o seu trabalho nas áreas de Direito e Comércio Internacional, além de dedicar-se aos Direitos Aduaneiro, Empresarial e Tributário.

Homero e Fernando, sócios nominais da banca, são profissionais jurídicos renomados e com vastas trajetórias profissionais. Homero foi auditor fiscal da Receita Federal do Brasil por 12 anos, tendo fiscalizado operações de importação e exportação das principais empresas de Minas Gerais e realizado mais de 250 auditorias de Comércio Exterior. Já Fernando, que é professor e mestre em Direito Tributário, atuou como conselheiro do Conselho de Políticas e Mercados Internacionais da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG). Fernando participa de importantes associações nacionais e internacionais que se dedicam ao estudo do tema aduaneiro e foi reconhecido pelo guia Análise Advocacia 2022 e 2023/2024 em duas categorias: como advogado mais admirado pelo Estado de Minas Gerais e na especialidade de Comércio Internacional. Ambos, Fernando e Homero, são fundadores da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD), da qual Fernando é, hoje, presidente.

Ao longo dos anos, o escritório ampliou sua atuação para áreas correlatas ao Comércio Exterior e à Legislação Aduaneira, que são especialidades do Dr. Homero Leonardo Lopes, visando oferecer soluções jurídicas integradas aos seus clientes, e entre elas estão os Direitos Tributário, Internacional, Empresarial e Civil. O compromisso com a excelência e a busca contínua por inovação levaram a firma a expandir o seu quadro societário, incluindo três novos sócios: os advogados André Marques Ferreira Pedrosa, Elisângela Oliveira de Rezende e Daniela Lacerda Chaves. Esses profissionais trazem consigo um conjunto admirável de habilidades e experiências, elevando ainda mais a capacidade do escritório de atender às necessidades complexas dos clientes.

A banca mantém uma constante capacitação técnica e atualização dos conhecimentos de seus profissionais, prezando por pilares como atendimento de excelência, foco no objetivo dos clientes e na construção de relações duradouras e produtivas. Ao longo de mais de 35 anos de atividade profissional, o escritório atendeu centenas de clientes com ética, qualidade técnica e agilidade.

ÁREAS

A firma atua nas seguintes áreas: Direito Aduaneiro, Auditoria Aduaneira, Negócios Internacionais, Direito Tributário, Direito Empresarial e Cível, e Direito Trabalhista.

RECONHECIMENTO

A firma foi reconhecida em 2022 e em 2023/2024 pelo anuário Análise Advocacia, maior e mais relevante levantamento realizado sobre o mercado jurídico brasileiro, figurando como escritório mais admirado pelo Estado de Minas Gerais e na especialidade de Comércio Internacional. Além disso, destacou-se também nas edições 2021, 2022, 2023 e 2024 do Análise Advocacia Regional, publicação que tem como objetivo destacar firmas jurídicas que se sobressaem em suas respectivas regiões, enfatizando as características únicas de cada localidade.

O escritório também foi destacado no guia Análise Advocacia Diversidade e Inclusão 2024, que reconhece escritórios brasileiros com iniciativas voltadas à promoção da diversidade e inclusão em suas estruturas organizacionais.

ATUAÇÃO EM ÂMBITOS NACIONAL E INTERNACIONAL

O HLL & Pieri Advogados formou e mantém parcerias com outros escritórios no Brasil e no exterior, garantindo um atendimento eficaz, ágil e seguro às solicitações de seus clientes. A banca possui gestão administrativa especializada e estrutura física compatível com sua atividade, mantendo arquivos e sistemas que permitam apurar informações com agilidade e confiabilidade. É reconhecido pelo mercado como um escritório tradicional, sempre muito atualizado acerca dos temas com os quais trabalha e que fornece atendimentos nacional e internacional. A contratação do HLL & Pieri Advogados é a certeza de se obter alto nível técnico, conhecimento especializado e sempre atualizado, além de prestação personalizada de serviços com foco em resultados concretos para o cliente, empregando agilidade, seriedade e comprometimento.

SÓCIOS

Fernando Pieri Leonardo

Formação: Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Especialização:

Mestre em Direito Tributário pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Especializado em Direito Aduaneiro Europeu pela Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa (UCP), Portugal.

Informações complementares:

Professor de Cursos de Graduação, Extensão e Pós-Graduação nas disciplinas de Direito Aduaneiro e Tributário.

Membro no 51 da *International Customs Law Academy* (ICLA).

Presidente da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Membro da Comissão Especial de Direito Aduaneiro do Conselho Federal da OAB.

Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG.

Consultor para o Programa OEA. Multiplicador do Programa OEA reconhecido pela Receita Federal do Brasil (RFB).

Membro da *Trusted Trade Alliance* (TTA).

Ex-Conselheiro do Conselho de Políticas e Mercados Internacionais da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

Colunista da Coluna “Território Aduaneiro”, da revista eletrônica Conjur.

Membro do Comitê Técnico de Direito Aduaneiro da Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário.

Membro do Grupo de Estudo de Direito Tributário Aduaneiro da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Autor de artigos em publicações nacionais e internacionais sobre temas aduaneiros.

Coautor do livro *Território aduaneiro* (volume I).

Coautor do livro *Estudos Tributários a Aduaneiros – I Congresso da Receita Federal*.

Prêmio Advogado mais Admirado no Estado de Minas Gerais e na especialidade de Comércio Internacional pelo guia Análise Advocacia de 2022 e 2023/2024.

Membro da Junta Diretiva da *International Customs Law Academy* (ICLA).

André Marques Ferreira Pedrosa

Formação: Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

Especialização:

LL.M. em Direito Corporativo pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (Ibmec/BH).

Global Business Administration (GBA) pela Conquer Business School.

Especialista em Direito do Trabalho e Previdência Social pela Universidade Gama Filho (UGF).

Informações complementares:

Ex-Diretor da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Diretor Jurídico da Rede Afetuousa de Apoio Múltiplo aos Abrigos de Belo Horizonte (RAAMA).

Associado da Associação Mineira de Advogados Trabalhistas (AMAT).

Filiado a Associação Brasileira de Advogados Trabalhistas (ABRAT).

Elisângela Inês Oliveira Silva de Rezende

Formação: Bacharel em Direito pelas Faculdades Integradas Vianna Junior em Juiz de Fora/MG.

Especialização:

Mestra em Direito Público, com ênfase em Tributário, pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

Pós-Graduada em Direito Tributário pela Faculdade Milton Campos.

Pós-Graduada em Direito de Empresa pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

Informações complementares:

Diretora da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Diretora do Instituto de Estudos Fiscais (IEFI).

Membro da Comissão de Direito Tributário da OAB/MG.

Associada à Associação Brasileira de Direito Tributário (ABRADT).

Pesquisadora do Grupo de Estudos em Finanças Públicas, Igualdade e Democracia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

Professora de Cursos de Pós-Graduação em Direito Tributário Aduaneiro.

Daniela Lacerda Chaves

Formação: Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas).

Especialização:

Mestra em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos.

Especializada em Direito Aduaneiro da União Europeia pela Universidade de Valência, Espanha.

Informações complementares:

Vice-Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/MG (2022-2024).

Diretora Executiva da Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros (ABEAD).

Professora de Cursos de Pós-Graduação na disciplina de Legislação Aduaneira.

AÇÕES SOCIAIS

O HLL & Pieri Advogados se ocupa com questões que transcendem suas atividades institucionais e profissionais. O escritório atua em prol da sociedade por meio de entidades com as quais contribui, seja financeiramente, por meio de doações, ou com a participação direta de muitos dos seus membros.

A banca apoia o Grupo de Ajuda (GA), entidade que auxilia famílias carentes e pessoas residentes nas ruas de Belo Horizonte/MG, através do oferecimento de seu suporte jurídico à instituição. Além disso, apoia suas iniciativas financeiramente e participa diretamente das tarefas promovidas pela entidade, notadamente

te nas segundas-feiras à noite, quando são distribuídos alimentos e roupas aos necessitados que moram nas ruas da capital.

O HLL & Pieri Advogados apoia, também, a Fraternidade Espírita Vinha de Luz e as suas atividades, prestando auxílio aos moradores da Colônia Santa Izabel, em Betim/MG, e às idosas do Lar São Vicente de Paula, em Sabará/MG, seja com doações financeiras ou com o envolvimento direto dos sócios e membros do escritório nas caravanas realizadas bimestralmente pela instituição.

CONTATO E LOCALIZAÇÃO

O HLL & Pieri Advogados fica localizado na Rua Araguari, nº 1541, Santo Agostinho, Belo Horizonte/MG | CEP 30190-111.

Além da sede em Minas Gerais, também estamos presentes em Brasília, em São Paulo, em Santa Catarina e no Rio de Janeiro.

Telefone: +55 (31) 3292-6655

Site: <https://hll.com.br/>

Siga-nos nas redes sociais:

LinkedIn: www.linkedin.com/company/hllepieriadvogados

Instagram: www.instagram.com/hllepieriadvogados/

YouTube: <https://www.youtube.com/channel/UCNjpH0peBrXHII2DIIlQdQA>

HLL&PIERI
advogados



Fundado em 2012, o Escritório Manuel & Vitta Sociedade de Advogados tem origem nas sócias Karolina dos Santos Manuel e Mariana Coelho Vitta, com *expertise* em Comércio Exterior.

Com sede na cidade de Santos/SP e localizado em frente a Alfândega do Porto de Santos – o maior Porto da América Latina –, oferta serviços direcionados ao Comércio Exterior, contemplando as áreas do Direito Aduaneiro, Direito Marítimo e Direito Tributário. Ainda, amplo trabalho nos processos e procedimentos administrativos junto à Receita Federal, em especial na importação e exportação de mercadorias.

Possui setores com profissionais altamente qualificados para atuação em questões relativas a Direito Aduaneiro, focando em Importação, Exportação e Consultoria. Dessa forma, oferecemos uma gama completa de serviços consultivos e preventivos direcionados a todas as figuras atuantes em operações de comércio exterior: importadores, exportadores, agentes de carga, prestadores de serviço e demais agentes envolvidos na importação e exportação.

Atualmente, nosso foco profissional é que a nossa advocacia seja ética, dinâmica, aberta a novos conhecimentos e crença que os serviços jurídicos devem estar alinhados com os interesses estratégicos e com o contexto socioeconômico de nossos clientes.

A Manuel & Vitta participa ativamente junto a entidades associativas, viabilizando novos contatos e aumentando a visibilidade de nossos clientes, podendo citar a Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha (AHK) e Associação Comercial de Santos.

A equipe conta com um quadro profissional que combina a *expertise* de prática em Comércio Exterior com a dinâmica de novos profissionais, que nos permite a transmissão de conhecimento, com a incorporação das mais atuais práticas jurídicas, resultando em um atendimento singular, sendo a sócia Karolina dos Santos Manuel, atualmente Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB – Santos (Triênio 2022-2024), Membro das Comissões de Direito Tributário, Comércio Exterior, Direito Portuário e Direito Marítimo da OAB – Santos, e associada ao Instituto Brasileiro de Ciências Criminais.

Manuel & Vitta Sociedade de Advogados

Rua Brás Cubas, nº 3, salas 1001/1004, Centro, Santos/SP
CEP 11013-161.

Telefone: +55 13 3221-7712

E-mail: contato@manuelvitta.adv.br

Site: <http://manuelvitta.adv.br/>

Instagram: @manuelvittaadvogados



Com 20 anos de atuação, o escritório Martarello Advogados é referência em Direito Aduaneiro no País.

A sócia-fundadora, Dra. Kelly Gerbiany Martarello, juntamente com sua sócia, Dra. Josiane Zordan Battiston, coordenam uma equipe composta por profissionais especializados em Direito Aduaneiro, Direito Tributário, Direito Marítimo e Portuário, Direito Civil, Direito Empresarial e Societário, Direito Médico e Direito Penal Empresarial.

Com uma equipe altamente qualificada de profissionais, a Martarello proporciona uma prestação de serviços jurídicos inovadora e estratégica, com atuação em casos dos mais simples aos mais complexos, com planejamento, *compliance*, consultoria empresarial, contencioso administrativo e judicial.

A Martarello Advogados está presente fisicamente com escritórios sediados no vale do Itajaí, em Santa Catarina, e em São Paulo/SP, mas sua atuação está em todo o País e no exterior.

Escritórios Martarello Advogados

Itajaí/SC Itajaí Business Office, Av. Coronel Marcos Konder, nº 1024, Salas 52, 53 e 54, Centro, Itajaí/SC CEP 88301-302 São Paulo/SP Edifício e-Tower – Rua Funchal, 418 – Vila Olímpia
--

A paixão pelo direito, unida à criatividade na busca por soluções e a uma incrível dedicação às pesquisas, aos estudos e às análises, torna a Martarello Advogados uma referência na solução de demandas e conflitos nos mais diversos setores da economia:

- Comércio;
- Serviço;
- Distribuição de alimentos;
- Indústria siderúrgica;
- Indústria química;
- Indústria de alimentos;
- Indústria têxtil;
- Tecnologia da informação;
- Transporte e logística;
- Comércio internacional;
- Pessoas físicas.

Veja, a seguir, as áreas de atuação da Martarello Advogados:

Direito Aduaneiro | Precursor no campo do Direito Aduaneiro, o escritório Martarello Advogados oferece atendimento especializado a empresas de grande, médio e pequeno portes que realizam ou pretendem realizar operações de comércio exterior.

Direito Tributário | Referência no atendimento a empresas de grande porte na área de importação e exportação, consultoria tributária e gerenciamento de riscos fiscais, elaboração de defesas em todas as instâncias administrativas.

Direito Penal Empresarial | Acompanhamento, orientação e defesa de pessoas físicas e jurídicas em ações envolvendo crimes econômicos, empresariais e tributários.

Direito Marítimo e Portuário | Assistência jurídica plena relacionada ao transporte e frete marítimos para importadores e exportadores, *tradings* e despachantes aduaneiros.

Direito Civil, Empresarial e Societário | Atuação preventiva e contenciosa, emissão de pareceres, orientações, informativos, defesas, recursos, audiências e afins.

Respeito, seriedade e paixão são os principais componentes do sucesso da Martarello Advogados há 2 décadas.

Site: <https://martarelloadvogados.com.br/>

E-mail: administrativo@martarelloadvogados.com.br

Instagram: <https://www.instagram.com/martarelloadvogados/>

LinkedIn: [linkedin.com/in/martarello-advogados-928853116](https://www.linkedin.com/in/martarello-advogados-928853116)

Facebook: <https://www.facebook.com/martarelloadvogados>



O ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA ESTEVES SÁ AGORA É SAMMARCO ADVOGADOS

Juntos, agora formam um time com 100 anos de experiência acumulada.

A partir dessa união, além do Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, terão como foco a esfera Trabalhista, com o *know-how* de uma equipe com mais de 40 profissionais, duas bases em Santos, que abriga o maior porto da América Latina, o escritório atende em todas as capitais, portos brasileiros e Tribunal Marítimo, por meio de uma ampla rede de parceiros e correspondentes, tendo ainda uma filial em Brasília/DF para o atendimento das demandas relacionadas aos Tribunais Superiores e órgãos reguladores.

O Escritório Sammarco Advogados, fundado em 1969 pelo Advogado maritimista Osvaldo Sammarco, é reconhecido e premiado internacionalmente pela sua tradição e excelência nas áreas do Direito relacionadas aos transportes marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário, além de Direito Portuário, Direito Aduaneiro, Contencioso Estratégico, Regulatório, Mediação e Arbitragem.

A especialização da nossa equipe qualifica o atendimento aos nossos clientes, com atuação em questões de natureza ambiental, revisão de contratos, indenizações, acidentes de navegação, inquéritos, recuperação de créditos de serviços logísticos, e suporte jurídico na compra e venda de ativos de infraestrutura e licitações, que estão entre as especialidades da equipe.

Disponibilizamos aos clientes o serviço de *advocacy*, atuando junto aos Poderes Executivo e Legislativo para o acompanhamento da regulação setorial e dos processos legislativos, o monitoramento, a elaboração de estratégia, as relações institucionais e governamentais.

O escritório Esteves Sá Advocacia, por sua vez, foi fundado em 1977 e passou por uma expansão há cerca de dez anos. Atua na área consultiva e contenciosa trabalhista e conta com mais de vinte profissionais especializados, que prestam serviços para os setores portuário, ferroviário, logístico e hospitalar.

Due diligence, defesa em autos de infração, assessoria em Planos de Participação nos Lucros e Resultados (PLR), negociações sindicais e interpretação das normas de medicina e segurança do trabalho estão entre as especialidades do escritório, assim como a elaboração de pareceres e memorandos técnicos.

Ética, transparência, comprometimento e respeito aos clientes sempre foram os pilares da Sammarco Advogados. E, agora, com a marca Esteves Sá, a tradição e a inovação se unem para garantir soluções em diversas áreas do Direito.

NOSSOS SÓCIOS:

Osvaldo Sammarco é sócio-fundador com mais de 50 anos de experiência, formado na Universidade Católica de Santos (Unisantos). Possui vasta experiência em Direito Marítimo, Internacional, Aéreo, Portuário e Arbitragem. Presidente da Associação dos Advogados de Santos/SP no biênio 1978/1979. Procurador

da Prefeitura Municipal de Santos/SP no período de 1975 a 1995. Professor na cadeira de Direito Marítimo da Universidade Metropolitana de Santos (Unimes) de 1996 a 2005. Professor convidado do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (Unisantos). Foi Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Presidente da Seccional de São Paulo da ABDM. Membro do Grupo de Trabalho responsável pela elaboração da Emenda nº 56, que cria e institui o livro do direito comercial marítimo no projeto do novo Código Comercial. Palestrante e autor de diversos artigos sobre Direito Marítimo publicados em livros e revistas no Brasil e no exterior. Reconhecimentos: Chambers Global, Shipping (2016, 2017, 2018, 2019).

Marcelo L. Sammarco é advogado com 18 anos de experiência, atuando nos Direitos Marítimo, Aéreo, Portuário e Aduaneiro. Mestre em Direitos Difusos e Coletivos na Universidade Metropolitana de Santos (Unimes). Possui experiência em responsabilidade civil no transporte de cargas, seguro de cargas, direito regulatório portuário e áreas correlatas. Desde 2013, preside a Comissão de Direito Marítimo da OAB/Santos. Árbitro do Centro Brasileiro de Arbitragem Marítima (CBAM). Vice-Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e Presidente da Seccional de São Paulo da ABDM. Professor convidado do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (Unisantos) e da Universidade Santa Cecília (Unisanta). Conselheiro Nacional e Presidente do Conselho Sudeste do Brasil Export. Autor de diversos artigos e palestras relacionados aos segmentos marítimo, portuário e regulatório.

Marcus Vinicius L. Sammarco é advogado com mais de 25 anos de experiência, formado pela Universidade Católica de Santos (Unisantos) e Mestre em Direito pela Universidade Metropolitana de Santos (Unimes), com Curso de Pós-Graduação em Arbitragem pela Câmara de Comercio Internacional da OAB/SP e Fundação Arcadas. Sócio com forte atuação nos Direitos Marítimo e Internacional. Possui grande experiência em assuntos de P&I, incluindo cargo *claims* e acidentes de navegação. Professor de Direito Marítimo, Internacional e Introdução ao Estudo do Direito nas Universidades Metropolitana de Santos (Unimes) e Santa Cecília (Unisanta), com mais de 20 anos atuação. Professor convidado do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (Unisantos) e Universidade Santa Cecília (Unisanta). Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM). Vice-Presidente da Comissão de Direito Portuário da OAB/SP – Subseção de Santos/SP. Autor de diversos artigos e palestrante em congressos e seminários do segmento.

Bruna Esteves Sá é advogada com 23 anos de experiência, atuando exclusivamente na área trabalhista empresarial. Possui especialização em Direito e Processo do Trabalho, mestrado em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP) e Direito Internacional dos Direitos Humanos pela Universidade Católica de Santos (Unisantos). Membro da Comissão de Di-

reito Portuário da OAB/Santos e Professora convidada do Curso de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Unisantos.

Sede: Alameda Armênio Mendes, nº 66, cj. 2101, Santos/SP, Brasil | CEP 11035-260

Telefone: + 55 (13) 3278-1121

Endereço 2: Av. Washington Luis, nº 75, Vila Matias, Santos/SP | CEP 11050-201

Telefone: + 55 (13) 3219-1607

Filial: SHN Quadra 1, salas 1425/1426, Brasília/DF, Brasil | CEP 70701-010

Telefone: +55 (61) 4040-4781

E-mail: sammarco@sammarco.com.br

Site: www.sammarco.com.br

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/sammarco-law-office/mycompany/>

Instagram: <https://www.instagram.com/sammarcoadvogados/>



O escritório Tussi & Platchek Advogados Associados nasceu em 2010 com a visão e o objetivo de atender os profissionais que atuam no comércio internacional ou cujas operações estejam voltadas ao comércio exterior.

Para tanto, nossos profissionais estão envolvidos, diretamente, nas vidas acadêmicas nacional e internacional, seja participando e apresentando trabalhos nos mais importantes eventos ou coordenando e ministrando cursos de especialização e aprimoramento.

Sempre atentos aos anseios dos nossos clientes, nossa equipe preza por desenvolver soluções específicas para a necessidade de cada caso, de modo a propiciar um resultado eficaz e seguro.

Com um corpo jurídico especializado e atento a todo o desenvolvimento legal das relações condizentes ao comércio internacional, o escritório Tussi & Platchek oferece serviços capazes de atender todos os profissionais envolvidos no comércio exterior, englobando transportadores, exportadores, importadores, *trading companies*, despachantes e demais personagens dos cenários mercantis nacional e internacional.

Entre as nossas áreas de atuação, destacam-se:

- Direito Aduaneiro, estando apto a oferecer serviços de gestão, assessoria e consultoria na área jurídico-aduaneira, no intuito de assegurar a regularidade e correção das transações comerciais realizadas pelos importadores e exportadores, bem como a defesa de seus interesses, apresentando soluções de caráter legal para o desenvolvimento das atividades de comércio exterior, que inclui análise de contratos internacionais, assessoria no pleito de regimes aduaneiros especiais, impugnações na esfera administrativa junto aos órgãos gestores de multa, perdimento de veículo, perdimento de mercadoria, perdimentos de moeda e sanções administrativas, impetração de medidas judiciais, defesa na esfera criminal de crimes derivados das operações de comércio exterior, como contrabando, descaminho e falsidade ideológica, acompanhamento e assessoramento em procedimentos aduaneiros especiais e de revisão aduaneira, pleito para repetição de indébito e restituição de tributos aduaneiros, auditoria aduaneira, entre outros serviços;
- Direito da Energia, atuando juntos aos segmentos de geração, transmissão e distribuição, auxiliando no desenvolvimento de projetos, financiamentos, questões regulatórias, licenciamento ambiental e M&A para projetos envolvendo centrais geradoras de energia renovável, bem como atendendo operações envolvendo óleo e gás, junto aos segmentos de exploração e produção, gasodutos e oleodutos, gás natural e petroquímica;
- Direito Marítimo, estando em constante sintonia com o Direito Internacional e, primeiramente, com as regras e os costumes de navegação nos mais importantes portos do mundo (*lex marítima*), oferecendo um grande rol de serviços advocatícios relacionados com o transporte de mercadoria e

pessoas por via aquaviária capaz de atender armadores, NVOCCs, transitários de carga, exportadores, importadores e todos aqueles que, de alguma forma, dependam dessa importante atividade global.

- Direito Securitário, oferecendo a mais completa assessoria e consultoria, atuando na elaboração de pareceres, análises contratuais, defesa de clientes nas esferas administrativa e contenciosa judicial;
- Direito Tributário, atendendo seus clientes de modo personalizado, capaz de suprir a demanda de empresas atuantes no comércio internacional de cargas, pessoas físicas e pessoas jurídicas atreladas aos mais diversos ramos de atividades, de modo a buscar uma organização tributária racionalizada. Nesta toada, o escritório Tussi & Platchek presta serviços técnicos voltados ao consultivo e contencioso (administrativo e judicial) tributário, à elaboração de pareceres; consultas administrativas fiscais; recuperação de créditos; regimes especiais tributários e benefícios fiscais;
- Administração Judicial, por meio de uma equipe especializada e multidisciplinar, em conformidade com a Lei nº 11.101/2005 e com a Lei nº 14.112/2020, coloca-se à disposição do Poder Judiciário para auxiliar, conduzir e fiscalizar processos de Recuperação Judicial e Falência;
- Direito Eleitoral, trabalhando no assessoramento consultivo e contencioso, desde a elaboração de pareceres, análise de elegibilidade e inelegibilidade, propaganda eleitoral, impugnação e registro de candidatura, investigação judicial eleitoral, proposição ou defesa de impugnação de mandato eletivo e representações.

Nossa sede está localizada na Avenida Sete de Setembro, nº 885,
Bairro Fazenda

CEP 88.301-203, Município de Itajaí/SC

Atendendo por meio dos seguintes contatos:

Fone: (47) 3046-3333 / diretoria@tpadvogados.com.br

Há 28 anos, o **Vieira Rezende** é um escritório *full-service*, com profissionais multidisciplinares, que atuam desde privatizações históricas às operações mais recentes, colocando o País entre as maiores economias do mundo e focando no futuro, com projetos pioneiros na área de tecnologia e inovação, envolvendo as equipes de *Venture Capital*, *Compliance* e LGPD.

A prática de Direito Marítimo, liderada pelo sócio Bernardo Mendes Vianna, é formada por profissionais com profundo conhecimento do setor marítimo e de suas múltiplas vertentes, com vasta experiência na assessoria a empresas nacionais e estrangeiras, sejam proprietários de embarcações ou afretadores, empresas de navegação ou de transporte marítimo, prestadores de serviço à indústria *offshore*, instituições financeiras, seguradores, agentes, portos organizados ou terminais portuários.

Representando empresas nacionais e estrangeiras que exploram os setores marítimo, naval e aquaviário, atuamos sob o conceito *one-stop-shop*, com uma equipe verdadeiramente interdisciplinar, assessorando empresas nas mais diversas questões empresariais, tais como: contratos, regulatório, administrativo, tributário, trabalhista, *compliance*, financiamentos, disputas e arbitragens, além de serem especialistas em diversas áreas do Direito, tais como petróleo e gás, ambiental, trabalhista, aduaneiro, societário, imobiliário e financeiro, qualificados para assessorar os grandes *players* da área.

Ao longo do tempo, desenvolvemos uma *expertise* única em questões regulatórias relacionadas ao setor marítimo, lidando com autoridades marítimas, agências reguladoras, órgãos ambientais, entidades de classe e outros órgãos administrativos, entre as quais destacam-se a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Fundo de Marinha Mercante (FMM) e o Ministério da Infraestrutura (Minfra). Além disso, auxiliamos em projetos complexos de construção, financiamento e operação de embarcações, licenciamento ambiental, contratos de afretamento e transporte, importação e exportação de produtos, tratamento tributário ou aduaneiro, regulação, trabalho *offshore*, acidentes marítimos, avarias de carga, seguros, além do contencioso administrativo ou judicial, mediação e arbitragem decorrentes desses assuntos.

A equipe construiu, ao longo dos anos, um extenso *track-record* em disputas – judiciais e de resolução de conflitos – envolvendo transporte marítimo de carga e comércio estrangeiro em geral: armadores, afretadores, transportadores, clubes de *P&I*, seguradoras, agentes marítimos, terminais e operadores portuários, estaleiros, *tradings*, embarcadores e consignatários, e proprietários de carga.

Nossa equipe tem estado à frente dos maiores acidentes marítimos dos últimos 20 anos, envolvendo explosões, encalhes, abalroamentos, colisões, emborcamentos, incêndios, poluição marítima e acidentes pessoais, tendo em seu histórico atuação nos dois mais graves acidentes da indústria *offshore* do Brasil, ambos causados por explosões em unidades marítimas. Por força dessa experiência, igualmente construímos uma *expertise* diferenciada em atendimentos e respostas emergenciais (*emergency response*).

Bernardo Mendes Vianna, sócio e *head* da área, possui experiência nas áreas de Direito Marítimo e Portuário, notadamente na atuação em disputas envolvendo trans-

porte marítimo de carga e comércio estrangeiro em geral. Possui, ainda, longa experiência no âmbito da mediação, bem como no contencioso administrativo e judicial, principalmente perante as Capitanias dos Portos, o Tribunal Marítimo e as Cortes em todo o Brasil.

Bernardo é reconhecido entre os líderes em sua área de atuação no Brasil, pelos guias Chambers Latin America, Chambers Global, Latin Lawyer 250, Análise Advocacia e The Legal 500.

É membro de diversas Câmaras de Comércio, notadamente das Francesa e Norueguesa. Atualmente, está em seu terceiro mandato como Conselheiro na Câmara Francesa, atua como Coordenador da Comissão Jurídica desde 2011, sendo também mediador em disputas comerciais, certificado pelo Centro de Mediação e Arbitragem de Paris (CMAP). Vice-Presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, Seção Brasileira (IIDM-BR) para o biênio 2016-2017, e Presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, Seção Brasileira – IIDM-BR para os biênios de 2018-2019 e 2022-2024. Membro da Associação Internacional dos Advogados (IBA), da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e da União Internacional dos Advogados (UIA). Membro da Comissão de Direito Internacional da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção Rio de Janeiro (OAB/RJ). Membro do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) para o triênio 2021-2024. Membro efetivo da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção São Paulo (OAB/SP).

É bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Pós-Graduado em Direito Internacional Público pela AVM Faculdade Integrada e possui, entre outros, curso de Educação Continuada em Direito Marítimo pela Fundação Getúlio Vargas (FGV-Rio).

Complementar e crucial para a equipe, Erika Feitosa Chaves é associada sênior com experiência em Direito Civil, Processual Civil, Marítimo, Portuário e Regulatório, além de ser reconhecida entre os líderes em sua área de atuação no Brasil pelo Chambers Brazil e pelo Chambers Global, na categoria *Shipping*. Apresenta forte atuação no contencioso administrativo e judicial, principalmente perante as Capitanias dos Portos, o Tribunal Marítimo, a Antaq e as Cortes em todo o Brasil, assessorando, ainda, clientes em consultorias preventivas de litígios e estruturação de projetos relacionados às navegações nacional e internacional perante as autoridades competentes.

É associada da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, Seção Brasileira (IIDM-BR), e da Women's International Shipping and Trading Association (Wista Brazil).

É bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), possui LL.M. em Litigation – Novos Desafios do Contencioso Cível pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), e possui diversas especializações em alguns temas, como Portos, Contratos Marítimos e *Compliance*.

Vieira Rezende Advogados

Rio de Janeiro: Av. Presidente Wilson, 231, 18º andar

Telefone: +55 21 2217-2888

São Paulo: Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.355, 24º andar

Telefone: +55 11 3704-3999

Brasília: SCN, Quadra 4, Bloco B, Sala 1.232

Telefone: +55 61 3533-7135

Site: <https://www.vieirarezende.com.br/>

E-mail: vr@vieirarezende.com.br

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/vieira-rezende-advogados/>

Instagram: <https://www.instagram.com/vieirarezendeadv/>

VIEIRAREZENDE
ADVOGADOS

É com satisfação que apresentamos para você, leitor, um panorama do conteúdo da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, referente ao ano de 2024! Por meio do trabalho de autores renomados, do nosso Colegiado e de toda a equipe de revisão e editoração, trouxemos para as Edições 78 a 83 toda a riqueza e complexidade das discussões que moldam o cenário jurídico e econômico destes três setores.

Foi um ano vibrante e dinâmico, que favoreceu o debate de temas variados e relevantes, alguns selecionados para o Assunto Especial de cada uma das seis (6) edições:

Edição 78

No Assunto Especial desta edição, uma seleção de conteúdo sobre arresto de embarcações: Luís Felipe Galante analisou, em seu artigo “O Risco de Dano Reverso no Embargo Cautelar de Embarcações”, uma significativa desproporção entre, de um lado, o valor da embarcação a ser embargada ou detida, bem assim os eventuais compromissos comerciais futuros que seu operador tenha assumido com terceiros, e, de outro, o montante do direito de crédito que se pretende acautelar por meio da medida provisória de urgência. Na segunda doutrina desta seção, intitulada “A Lei (Quase) Bicentenária: Notas sobre o Arresto de Embarcações na Legislação e Jurisprudência Brasileiras”, os autores Luís Claudio Furtado Faria e Mariana Rodrigues da Costa abordaram a origem e a conceituação do arresto de embarcações no Brasil, e buscam explorar as soluções da jurisprudência brasileira. Também compôs a doutrina desta seção Parecer do Grupo de Trabalho sobre Convenção de Arresto de Navios da ABDM.

Edição 79

Nesta edição, foi debatida a questão da “Exploração de Áreas e Instalações Portuárias: Oportunidades e Receios da Revisão Regulatória”. Na primeira doutrina deste Assunto Especial, Gustavo Henrique Pôrto de Carvalho tratou, em seu artigo intitulado “Considerações Jurídicas e Econômicas sobre a Proposta de Alteração da Resolução Normativa nº 7/Antaq em Relação à Regulação por Preço-Teto (*Price Cap*)”, das escolhas regulatórias da Agência com a proposta de alteração da Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016 (“RN07”). “Desafios e Perspectivas para Atração de Investimentos Privados nos Portos Organizados: a Possível Alteração da Resolução Normativa Antaq nº 7/2016”, texto da lavra de Felipe Corrêa Castilho, analisou o modelo atual de exploração portuária dos portos organizados brasileiros, bem como a proposta de alteração da Resolução Normativa nº 7/2016 pela Antaq, que regula a exploração de áreas e instalações portuárias nos portos organizados, em compasso com os estudos realizados pelo TCU sobre o setor portuário e pelos trabalhos sendo realizados no âmbito do Poder Legislativo. O acórdão na íntegra que compôs a seção, TC 021.614/2023-7 do Tribunal de Contas da União, apresentou o Relatório de Levantamento sobre Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária, previsto na Lei nº 12.815/2013. Já a Resenha Legislativa

publicou a Resolução Antaq nº 112, de 12 de março de 2024, e a Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 2/2022/GRP/SG, também da Antaq.

Edição 80

A octogésima edição comemorou o décimo terceiro ano da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* e ofereceu uma visão abrangente de nossos especialistas do Conselho Editorial e Comitês Técnicos. Esta edição foi estruturada para proporcionar um conteúdo rico e diversificado, incluindo também a Seção Especial, Assuntos da IMO, Coordenados pelo Estado-Maior da Armada – Marinha do Brasil, importante espaço para contato com a legislação internacional.

Edição 81

“Atualidades do Direito Aduaneiro” foram abordadas neste Assunto Especial, cujo primeiro artigo, intitulado a “Modernização do Processo de Importação no Comércio Exterior Brasileiro: Desafios e Perspectivas”, da lavra de Josiane Zordan Battiston e Nadine Viaud Gattães, tratar da mudança a partir do Acordo de Facilitação de Comércio e as principais alterações no novo processo de importação. Em um segundo artigo, Andrés Varela subscreveu o estudo “Una Invitación a Repensar el Derecho Aduanero Sancionatorio Desde la Verdad”, que nos instiga a pensar sobre o futuro das Aduanas.

Edição 82

Um estudo inédito sobre transporte hidroviário foi apresentado neste Assunto Especial: na primeira doutrina, Dino Antunes Dias Batista, em seu artigo intitulado “As Estradas Fluviais”, tratou dos desafios para o desenvolvimento do transporte aquaviário brasileiro, que levaram à criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, dos estudos para as concessões hidroviárias e das iniciativas que fazem com que a BR dos Rios já esteja em execução. A seguir, Mário Povia detalhou em seu artigo como a implantação de novas hidrovias está se dando, com a Antaq tendo submetido para aprovação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) o Plano Geral de Outorgas (PGO) do setor de hidrovias, e a necessidade de discussão de questões relacionadas à sustentabilidade, a utilização de trechos dos rios em territórios indígenas, em áreas de preservação ambiental ou com algum tipo de impacto em relação à matéria de competência do Iphan, e como se espera que as PPPs se evoluam para concessões tradicionais. As “Perspectivas de Investimentos Voltados aos Rios Navegáveis do Brasil” foi o tema escolhido para o estudo de Erika Feitosa Chaves, que analisou o potencial hidroviário do Brasil, e como o Ministério dos Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Transporte Aquaviário trabalham para retirar do papel iniciativas concretas visando atrair recursos do setor privado para ampliar os investimentos nas hidrovias. Encerrou a doutrina do Assunto Especial o artigo intitulado “Dragagem no Rio Paraguai: Ava-

liação Técnica, Sustentabilidade e Impactos na Dinâmica Fluvial”, no qual Bruno Pinheiro, Calvin Creech e Rodrigo Moraes Português Souza analisaram, de forma técnica e ambientalmente fundamentada, os impactos da dragagem planejada no Rio Paraguai, e como esta é uma solução estratégica para melhorar a navegabilidade e a eficiência logística, essenciais para o escoamento de *commodities* brasileiras. O artigo demonstrou quais são as questões técnicas envolvidas nas dragagens ponto-chave do licenciamento ambiental.

Edição 83

O “Simpósio de Direito e Segurança Pública nos Portos”, organizado pela Comissão de Direito Portuário e Marítimo (CDPMDF) da Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional do Distrito Federal, foi tema nesta edição, em que, no primeiro artigo deste Assunto Especial, Marcelo João da Silva apresentou estudo no qual analisa o papel da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e os desafios enfrentados na implementação do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS). Os “Desafios para a Integração dos Órgãos Fiscalizadores nos Terminais Portuários Brasileiros – Uma Análise sob o Enfoque da Segurança Pública” foi tema da segunda doutrina, subscrita por Alexandre Moreira Lopes, Gustavo Henrique Pôrto de Carvalho e Alef Ferreira de Oliveira, sobre os desafios da integração dos órgãos fiscalizadores nos terminais portuários brasileiros, destacando a importância da cooperação interinstitucional e da parceria com o setor privado para promover segurança e eficiência. Encerrou o Assunto Especial artigo intitulado “Segurança Portuária: Limites e Competências dos Órgãos Reguladores e Fiscalizadores”, da lavra de Nathália Caroline Fritz Neves, que analisou a ação entre entes na segurança portuária, identificando a sobreposição de atuação e sugere melhorias regulatórias, com foco nas normas constitucionais e legais pertinentes.

Já, na Parte Geral e na Seção Especial da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, publicamos 26 artigos sobre temas novos, como a proteção da liberdade religiosa da gente do mar, o *sandbox* regulatório na regulação portuária e de transportes aquaviários, a natureza jurídica da entrega do contêiner, a vinculação do segurador sub-rogado à cláusula compromissória, os navios abandonados, a interrupção da prescrição do processo no tribunal marítimo, a aplicação do princípio da responsabilidade concorrente no direito marítimo, o conflito jurisdicional nas áreas de porto organizado no Brasil, a regulação no setor portuário e controle estatal, a assimetria regulatória entre portos públicos e terminais de uso privado, a liberação de mercadorias no contencioso aduaneiro, de acordo com o Tema 1.042 do STF, as considerações sobre a pena de perdimento de mercadoria a bordo de veículo, sem declarações, entre outros.

Na Seção Especial, **Assuntos da IMO, coordenados pelo Estado-Maior da Armada – Marinha do Brasil**, a *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* continuou com a publicação de uma coleção de artigos relacionados à Organização Marítima In-

ternacional: roteamento de navios, segurança marítima, instrumentos regulatórios da organização marítima internacional, parcerias, projetos e capacitação no âmbito da IMO.

Também merece destaque a publicação de relevante parecer sobre Regimes Aduaneiros Especiais – Depósito Especial – Saída Temporária – Despacho para Consumo.

Continuamos a parceria com o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil pelo quarto ano seguido, para a publicação dos trabalhos das comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, com a produção dos Anais do XII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, realizado nos dias 25 a 27 de setembro de 2024, na Cidade de Vitória, no Estado do Espírito Santo.

Mantendo da tradição, o Dr. José Alberto Simonetti, Presidente da OAB Nacional, prefaciou a obra, o que reforça a importância dada pelo Conselho Federal da OAB.

Seguimos navegando rumo a 2025, como um espaço aberto à colaboração neste momento conturbado pelas disputas internacionais, razão pela qual reforçamos o convite para que todos publiquem os seus estudos nesta *Revista*, ajudando a compor o maior banco de dados e repositório de direito aduaneiro, marítimo e portuário!

Por fim, apresentamos o Índice 2024 da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, em que você, leitor, poderá encontrar uma lista das doutrinas publicadas e da jurisprudência selecionada, que compõe um acervo de mais de 5.400 decisões relevantes.

Aproveite este conteúdo especial e tenha uma ótima leitura!

Dr. André Benevides de Carvalho

Diretor do IEM – Instituto de Estudos Marítimos

Selma Martins Hernandez

Diretora da Seldras Comunicações



ÍNDICE GERAL 2024

Revista

Direito Aduaneiro,
Marítimo e Portuário

Anais do XII Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB
Realizado em 25, 26 e 27 de Setembro de 2024
em Vitória – ES

APOIADORES MASTER 2024

