

Terminais de contêineres e competição: a irrelevância da integração vertical

Autor(a): Marçal Justen Filho

Publicado em: 28 de abril de 2023

Publicação: jota_import

Link JurisTube: <https://juristube.com.br/colunistas/marcal-justen-filho/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>

Fonte original: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>

Identificador citável: juristube.com.br/colunistas/marcal-justen-filho/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical#ep-287a9832

Resumo

Proibir participação de armadores em licitações e estabelecer restrições comportamentais só a eles são falsas soluções

Texto integral

A maior parte das exportações e importações é realizada por meio de navios, com uma parcela considerável mediante o uso de contêineres. Os terminais portuários brasileiros são altamente eficientes, mas são necessários novos investimentos para assegurar a continuidade da redução do dito custo Brasil. Está prevista a licitação pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de um novo terminal de contêineres (STS10) que ampliará significativamente a capacidade operacional do Porto de Santos. Também está prevista a licitação da concessão do Porto de Itajaí. Há controvérsia sobre admitir a participação de grandes armadores internacionais nas licitações. Alguns argumentam que, se o navio e o terminal de contêineres forem de titularidade de um mesmo grupo empresarial, haveria um tratamento discriminatório contra os terminais que não contam com armadores marítimos em seus grupos econômicos. Esse tipo de concepção tem impacto na definição das condições de participação na futura licitação deste e de outros terminais. Em linhas gerais, cogita-se criar restrições de três naturezas: 1) vedação total à participação de armadores nas licitações; 2) realização de licitação em duas fases, na qual os armadores seriam inicialmente proibidos de participar e somente seriam admitidos numa segunda etapa caso a primeira não tenha nenhum interessado ou não resulte numa contratação; e 3) criação de previsões contratuais que permitiriam à Antaq a adoção de limites comportamentais para inibir práticas anticompetitivas por parte do terminal em conjunto com os armadores integrantes de seu grupo econômico. Todas essas cogitações partem do pressuposto de que grupos verticalizados necessariamente adotariam condutas anticoncorrenciais. Assim, seria justificável estabelecer de antemão medidas drásticas para coibir seu ingresso no mercado. Mas a questão não pode ser examinada mediante argumentos abstratos. É necessário examinar os dados concretos da realidade e aplicar os testes desenvolvidos pela Economia para identificar riscos à ampla competição. A possibilidade de o armador ser titular do terminal de contêineres já foi examinada nos diversos países do mundo. Foi constatado que a preferência dos armadores marítimos recai sobre o terminal disponível mais eficiente, mesmo que não seja de sua titularidade. Há um incentivo à realização de investimentos que reduzam os custos

da operação. E isso beneficia não apenas os navios do próprio armador, mas todas as demais embarcações. Nos diversos países, reconhece-se que existe competição satisfatória quando a participação de cada terminal é inferior a 50%. É o entendimento adotado, por exemplo, na União Europeia, na China, na Rússia e na Coreia do Sul. Não é relevante a identidade do titular do terminal porque a escolha do armador marítimo tem por critério principal a eficiência do terminal. No Brasil, existem diversos terminais de contêineres de titularidade (exclusiva ou conjunta) de grandes armadores internacionais. Isso não tem impedido nem a livre competição nem a contínua redução de custos. Há uma disputa intensa entre os operadores desses terminais, verticalizados ou não, o que é muito benéfico para o país. Um exemplo disso é o que ocorre na região Sul do país. Há terminais portuários verticalizados e existem terminais sem qualquer relação corporativa com empresas de navegação. Mesmo assim, há uma concorrência intensa entre todos eles. É frequente inclusive que empresas de navegação acorram a terminais portuários de operadores que integram grupos econômicos concorrentes. Além de não ser necessariamente danosa à concorrência, a verticalização propicia a prestação de serviços mais completos aos importadores e exportadores. Eles se beneficiam, por exemplo, de entregas door-to-door sem a necessidade de contratar diversos prestadores de forma isolada, o que seria mais complexo e possivelmente mais caro. A verticalização, aliás, não é uma realidade apenas no setor de transporte. Ela propicia ganhos de eficiência em diversos setores econômicos. As experiências internacionais e a própria realidade brasileira revelam que não é cabível a criação antecipada de vedações à participação de armadores marítimos na disputa por novos terminais. Pelo mesmo motivo, não faz sentido realizar licitações em duas etapas, como se cogita para a futura concessão do Porto de Itajaí. Os indicadores técnicos e o conhecimento científico dão respaldo à participação de armadores internacionais na disputa pelas licitações de terminais portuários. A Constituição determina a mais ampla participação possível dos interessados em licitações. Essa disciplina se aplica inclusive aos arrendamentos de terminais de contêineres. A restrição à participação das grandes empresas internacionais resulta em reserva de mercado. Tende a reduzir as chances de se obter propostas mais vantajosas ao poder público. Como decorrência, reduz-se a obtenção de recursos mediante outorga que poderiam ser revertidos em investimentos nos portos do país. Os custos dessa realidade são arcados pela população em geral – sem benefícios nem para o país, nem para a economia local. A experiência no setor da informática não pode ser esquecida. Práticas de reserva de mercado levaram ao atraso tecnológico do país, sem qualquer benefício à população. Nesse contexto, também não se justifica a criação de cláusulas contratuais que permitam à Antaq estabelecer limitações comportamentais ao terminal verticalizado. Chega-se ao absurdo de se cogitar o estabelecimento de taxas máximas de ocupação de berços e de movimentação de cargas do armador verticalizado com o terminal. Isso significa punir os prestadores mais eficientes justamente por serem mais eficientes. Um contrassenso absoluto. Pior: essas limitações não contam com qualquer base normativa e seriam estabelecidas caso a caso, apenas para terminais verticalizados. Outros terminais, ainda que praticassem condutas anticoncorrenciais, não poderiam sofrer o mesmo tipo de restrição. Todas essas pretensas soluções atualmente em discussão parecem partir da concepção de que a Antaq e o Cade são incapazes de coibir práticas anticoncorrenciais. Evidentemente, não é o caso. Todos os agentes econômicos estão obrigados a respeitar a livre concorrência, independentemente de seu poder econômico e da sua identidade. Há regras legais e infralegais que regulam as condutas dos agentes econômicos. O Cade e a Antaq exercem fiscalização rigorosa e qualquer desvio é identificado e punido. Prever proibições à própria participação de armadores em licitações e estabelecer restrições comportamentais exclusivas a eles são falsas soluções. Trata-se de medidas drásticas e claramente

desproporcionais. Não possuem qualquer fundamento legal. Nem têm respaldo na realidade do mercado. Quanto maior o número de operadores no setor portuário e quanto maior for a sua capacidade econômica, tanto melhor para o Brasil.

Como citar este documento

As citações abaixo seguem os padrões ABNT NBR 6023:2018, APA 7ª edição, Chicago Author-Date (17ª ed.) e BibTeX (LaTeX). Copie o formato exigido pelo periódico ou gerenciador bibliográfico (Zotero, Mendeley, EndNote).

ABNT (NBR 6023:2018)

FILHO, Marçal Justen. Terminais de contêineres e competição: a irrelevância da integração vertical. *jota_import*, 28 abr. 2023. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>. Acesso via: JurisTube — Acervo Digital de Direito. Disponível em: <https://juristube.com.br/colunistas/marcal-justen-filho/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>. Acesso em: 26 set. 2026.

APA 7ª edição

Filho, M. J. (2023, April 28). Terminais de contêineres e competição: a irrelevância da integração vertical. **jota_import**. <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>

Chicago Author-Date (17ª ed.)

FILHO, Marçal Justen. 2023. "Terminais de contêineres e competição: a irrelevância da integração vertical." **jota_import**, April 28. <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>

BibTeX

```
@article{mar-al-justen-filho-terminais-de-cont-aineres-e-competi-o-a-i-2023,  
author = {Filho, Marçal Justen},  
title = {Terminais de contêineres e competição: a irrelevância da integração vertical},  
journal = {jota_import},  
year = {2023},  
url = {https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical},  
urldate = {2023-04-28}  
}
```



Licença de Uso — CC BY-NC-SA 4.0

Este conteúdo está licenciado sob a licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-CompartilhaIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). O uso para fins acadêmicos e educacionais é permitido, desde que citada a fonte original (JurisTube) conforme as normas técnicas indicadas neste documento.

Termos completos:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pt-br>

JurisTube — Acervo Digital de Direito

<https://juristube.com.br/colunistas/marcal-justen-filho/terminais-de-containers-e-competicao-a-irrelevancia-da-integracao-vertical>

PDF gerado em 2026-09-26 18:12 UTC