

# Entraves barram 17 TUPs e travam aportes de R\$ 37 bilhões

Os números são desde 2013 no País, quando a lei autorizou os terminais de uso privado; dois deles são da região

ANDERSON FIRMINO  
DA REDAÇÃO

Desde a Lei dos Portos (12.815), em 2013, que criou o atual modelo de terminal de uso privado (TUP) fora dos portos organizados, 17 empresas do País que tiveram a construção dos terminais autorizados pelo Governo Federal não tiraram os projetos do papel. Foram mais de R\$ 36,8 bilhões em investimentos não realizados, além de 533,1 mil empregos que deixaram de ser gerados.

Os dados estão no relatório Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado, publicado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no final do ano passado.

Ele traz um panorama sobre os TUPs. Dos 70 autorizados após 2013, 17 não operam. Dois deles estão na Baixada Santista: o Terminal Portuário Brites (TPB) e o Terminal Marítimo da Alemoa.

Foram analisados os terminais autorizados entre 2013 e 2019, que não iniciaram suas operações dentro do prazo de cinco anos previsto no Decreto 8.033/2013. Também foram levantados os motivos para os atrasos, os pedidos de prorrogação de prazo, os tipos de carga previstos, além dos investimentos e áreas que deixaram de ser utilizados.

De acordo com o relatório, as principais causas dos atrasos são questões ambientais, financeiras e judiciais, responsáveis por

## CAUSAS

De acordo com o relatório da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as principais causas dos atrasos são questões ambientais, financeiras e judiciais, responsáveis por mais da metade dos obstáculos identificados.

mais da metade dos obstáculos identificados.

No caso das ambientais, dos 17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013, oito relataram dificuldades na obtenção do licenciamento ambiental, o que equivale a 27,59% dos entraves informados. “Esses empreendimentos, que normalmente envolvem a uti-

lização de grandes áreas, estão frequentemente localizados em regiões ambientalmente sensíveis, com grande biodiversidade, como áreas de preservação, restingas, manguezais, foz de rios e ilhas”, diz o relatório.

Além disso, o documento pontua que a presença de populações tradicionais nessas áreas “aumenta o grau de exigência e rigor na análise dos pedidos de licenciamento ambiental, o que dificulta ainda mais o início, o desenvolvimento e a conclusão desses empreendimentos”.

## PERFIL

Entre os 17 terminais autorizados que não saíram do papel após 2013, 14 (82,35% das menções) indicaram a intenção de mo-

vimentar granel sólido; 12 (70,59%) granel líquido e/ou gasoso; 10 (58,82%) carga geral; e apenas 4 (23,53%) têm a intenção de movimentar carga containerizada. A maioria das instalações declarou, quando requereu a outorga, o interesse em movimentar mais de um perfil.

Outro dado do relatório dá conta de que, sobre a prorrogação do prazo legal dos 17 terminais não construídos, 11 deles (equivalente a 64,71%) já tiveram os seus prazos para entrar em operação prorrogados e três (17,65%), já solicitaram a prorrogação do prazo. Outros três terminais não disponibilizaram informações quanto à solicitação de prorrogação até a conclusão do estudo.

Terminais de uso privado são aqueles construídos fora das áreas dos portos organizados e que necessitam apenas de autorização, com trâmite mais rápido, diferentemente dos que ficam dentro das poligonais, cujos espaços são arrendados após leilão



ALEXSANDER FERRAZ - 31/1/24