



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Viação e Transporte
AUDIÊNCIA PÚBLICA

Modelos de Gestão Portuária

Brasília, 16 de abril de 2021

ABTP

Associação Brasileira
dos Terminais Portuários

A ABTP



A ABTP É UMA SOCIEDADE CIVIL, SEM FINS LUCRATIVOS, COM PRAZO DE DURAÇÃO INDETERMINADO, REGENDO-SE PELO SEU ESTATUTO E PELA LEGISLAÇÃO EM VIGOR.

A ASSOCIAÇÃO TEM POR FIM

Representar suas Associadas



nos assuntos ligados às atividades portuárias nacionais e internacionais perante os Poderes Públicos e terceiros;

Realizar ou promover



estudos, investigações e pesquisas sobre instalações portuárias no País, ou no exterior, assim como das suas características, condições operacionais e tarifárias;

A ABTP

- 32 anos de atuação
- Associadas: 68 empresas
 - **Terminais diretos:** 117 | 80 AR | 34 TUP | 3 ETC
 - **Terminais indiretos:** 103 | 52 AR | 40 TUP | 11 ETC
- Operam os mais variados perfis e tipos carga:
 - **Granéis Sólidos:** agrícolas, fertilizantes e minerais
 - **Granéis Líquidos:** agrícolas, petróleo e derivados e químicos
 - **Cargas Containerizadas**
 - **Carga Geral:** celulose – Projetos: bauxita etc
 - **Passageiros**
- **Empresas associadas** e respectivos grupos empresariais são responsáveis por mais de 90% da movimentação portuária do país.

COMPOSIÇÃO DA ABTP

68 ASSOCIADAS



CONTRATOS

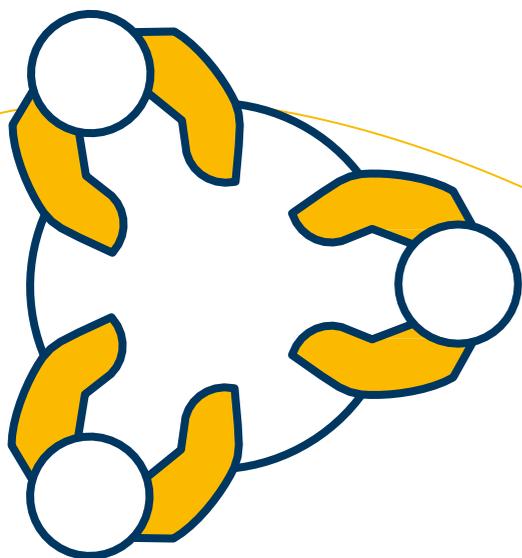
ARRENDAMENTOS	64,7%
AUTORIZAÇÕES	14,7%
AMBOS	20,6%

PERFIL CARGA

Carga Geral (celulose)	8,8%
	6%
Contêineres	31%
Granéis sólidos	40%
Granéis Líquidos	19%

LOCALIZAÇÃO- UF (CNPJ)

AM	3%
BA	4%
ES	4%
MA	3%
PA	3%
PE	1%
PR	18%
RJ	16%
RS	3%
SC	6%
SP	37%



Os modelos de exploração portuária

O padrão mundial:

Modelos de Exploração Autoridades Portuárias	Formas de parceria (quem é responsável pelo que)		
	Infraestrutura	Superestrutura	Operação Portuária
	Acessos aquaviários, áreas de fundeio, acessos terrestres, sinalização, quebras-mar, etc, e os terrenos públicos.	Obras e benfeitorias nos terrenos (prédios, pavimentação, instalações), guindastes, pórticos, berços de atracação, linhas de dutos, armazéns, etc	Carga e descarga de navios, armazenagem, movimentação de cargas, etc. (incluindo pessoal, equipamentos e sistemas)
Service port	Público		
Tool port	Público	Privado	
Landlord port	Público	Privado	

Os modelos de exploração portuária

O padrão brasileiro atual :

OBS: não é Landlord

Modelos de Exploração Autoridades Portuárias	Formas de parceria (quem é responsável pelo que)		
	Infraestrutura	Superestrutura	Operação Portuária
	Acessos aquaviários, áreas de fundeio, acessos terrestres, sinalização, quebras-mar, etc, e os terrenos públicos.	Obras e benfeitorias nos terrenos (prédios, pavimentação, instalações), guindastes, pórticos, berços de atracação, linhas de dutos, armazéns, etc	Carga e descarga de navios, armazenagem, movimentação de cargas, etc. (incluindo pessoal, equipamentos e sistemas)
Landlord port	Público	Privado	

No modelo brasileiro, os investimentos em superestrutura dos terminais arrendados são reversíveis à União (ao final do contrato) E algumas autoridades portuárias ainda participam das operações!

Os modelos de exploração portuária

O padrão brasileiro atual:

OBS: não é Landlord

Modelos de Exploração Autoridades Portuárias	Formas de parceria (quem é responsável pelo que)		
	Infraestrutura	Super Estrutura	Operação Portuária
	Acessos aquaviários, áreas de fundeio, acessos terrestres, sinalização, quebras-mar, etc, e os terrenos públicos.	Obras e benfeitorias nos terrenos (prédios, pavimentação, instalações), guindastes, pórticos, berços de atracação, linhas de dutos, armazéns, etc.	Carga e descarga de navios, armazenagem, movimentação de cargas, etc. (incluindo pessoal, equipamentos e sistemas)
TUPS	Público	Privado	

E, no caso de alguns TUPs, os acessos aquaviários, áreas de fundeio, etc e até mesmo acessos terrestres são investimentos públicos (utilizados de forma compartilhada)

Limitações do modelo atual:

- **Falta de autonomia das autoridades portuárias:**
 - amarras jurídicas no regime de contratação
 - riscos de indicações políticas (e não técnicas) de gestores
- **Pouca liberdade para destinação das áreas portuárias:**
 - arrendamentos (predominantemente) precedidos de licitação (complexo, rígido e moroso)
 - processos licitatórios centralizados em Brasília
- **Outras limitações apontadas pelo TCU (Acórdão 2711/2020):**
 - arrendamentos não são flexíveis (não permitem adaptações ao dinamismo de mercado)
 - reversibilidade de bens gera mais problemas que benefícios
 - dificuldades para investir (exigibilidade de EVTEA)
 - obrigatoriedade de uso de mão de obra fornecida pelo OGMO (e custeio do mesmo)
 - custo de operação maior (em função de valores de outorgas, tarifas, OGMO)



Jesualdo Silva

Diretor-Presidente

presidente.abtp@abtp.org.br

jesualdo.silva@abtp.org.br

abtp@abtp.org.br

OBRIGADO!