



ENTRAVES E DESAFIOS DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

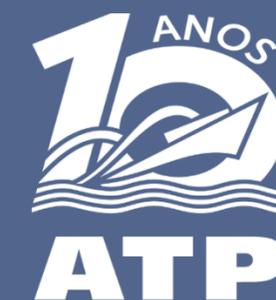
CVT – 21.05.2024

Ana Paula Gadotti Franco
Gerente



1

Associação de
Terminais Portuários
Privados



Quem somos

Representamos

Terminais Portuários **Autorizados** e instalações de Registro caracterizadas como **FSRU** (Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação)

Fomos Criados

Em 24 de outubro de **2013**, após a publicação da **Nova Lei dos Portos – Lei 12.815/2013**

Nosso Propósito

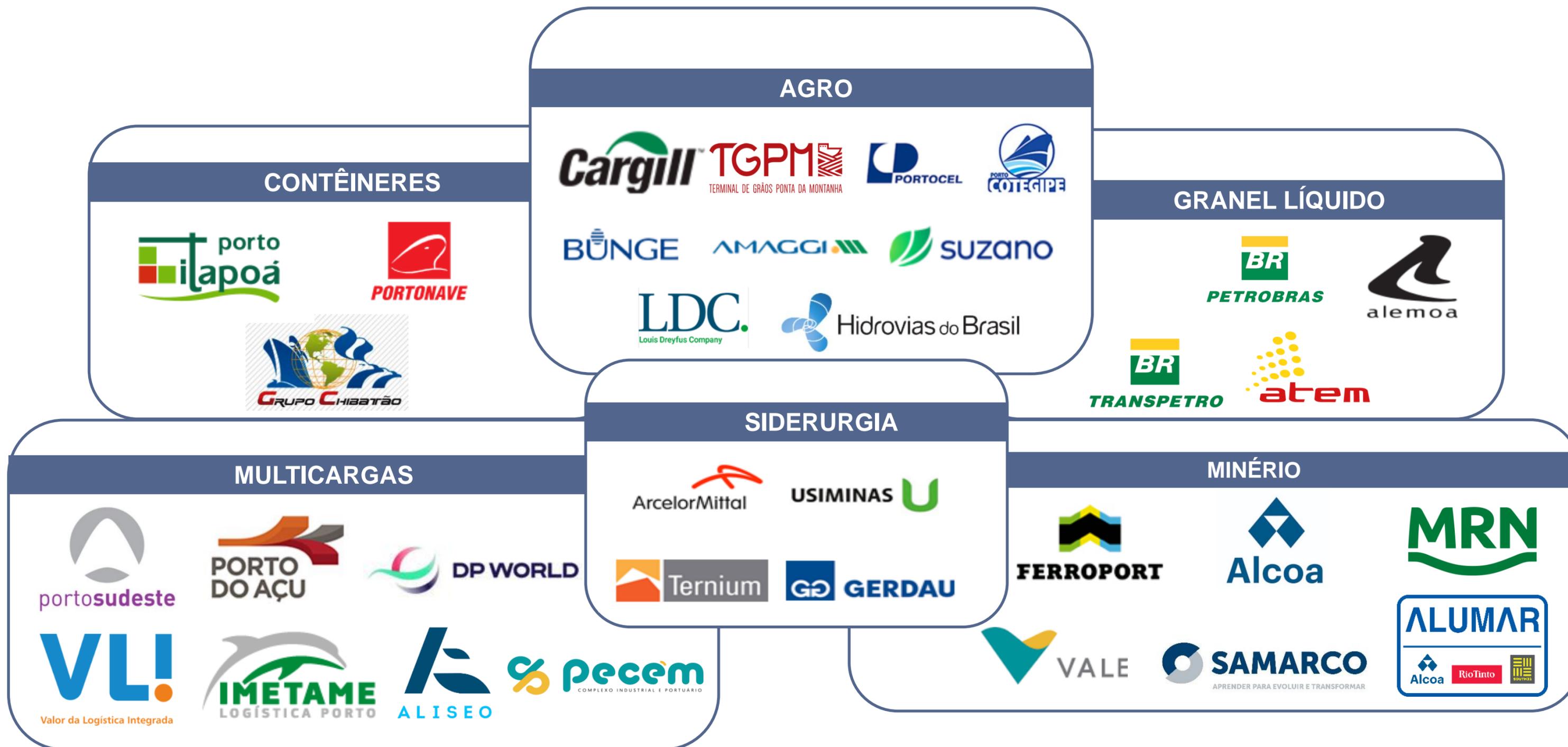
A liberdade de empreender!

Nossa Participação

91% do total movimentado pelos Terminais Autorizados e **59,5% da movimentação nacional!**

Close

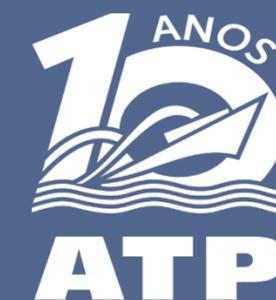
Nossos Associados e seus Segmentos





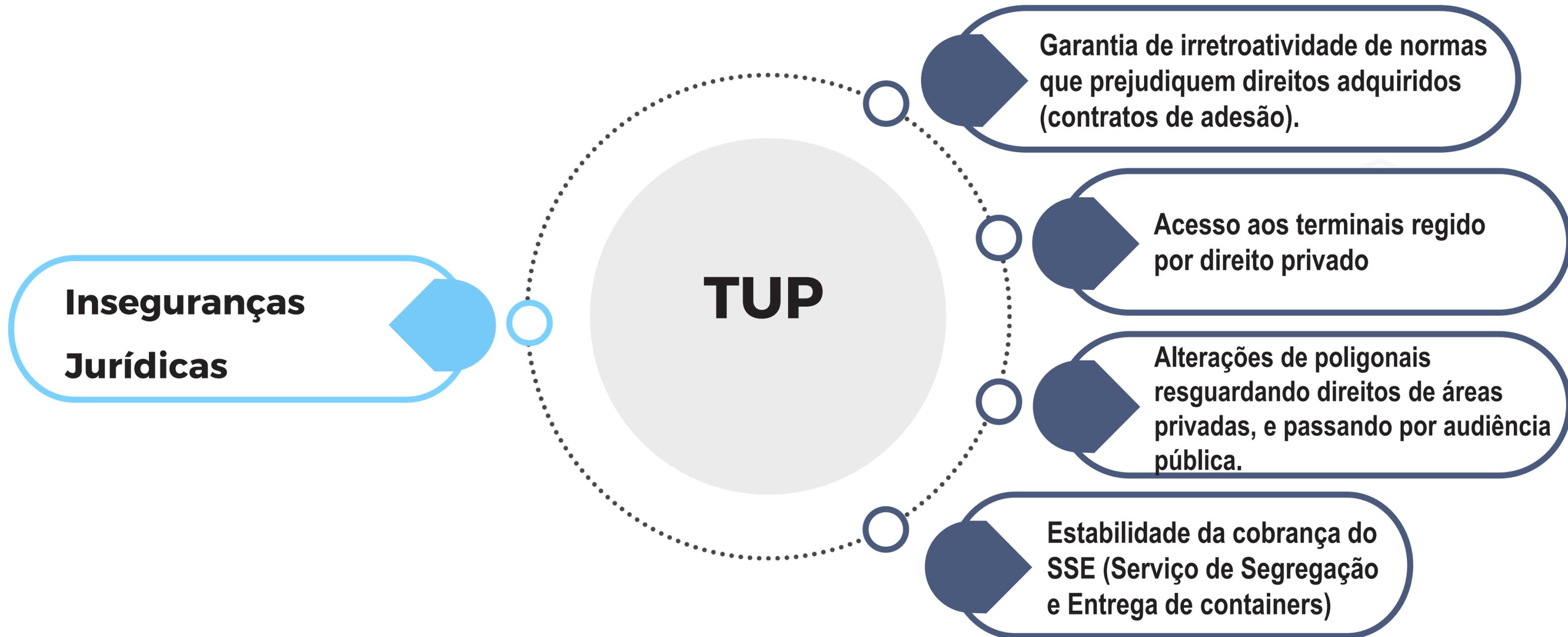
2

Inseguranças Jurídicas



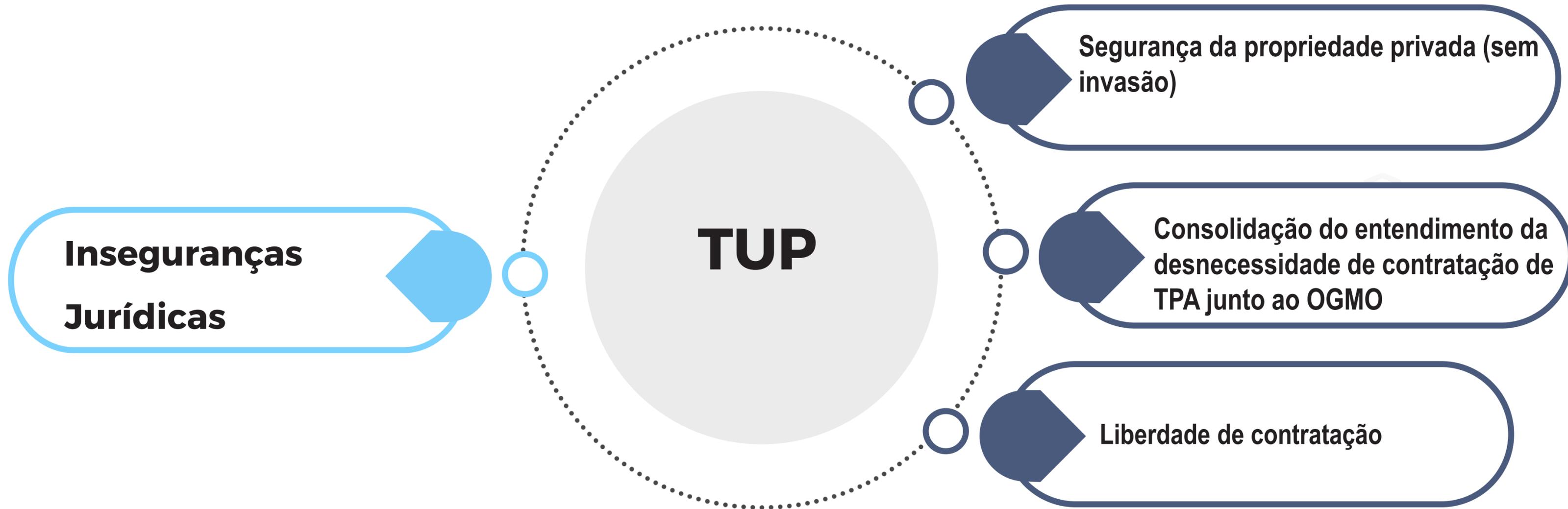
PRESENTE

FUTURO



PRESENTE

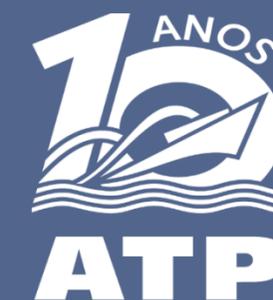
FUTURO





3

“Engessamentos”
da Autoridade
Portuária



PRESENTE

CAP é meramente consultivo

Pouca representatividade dos TUP no CAP

Gestão é mais engessada (não é síndico, é zelador)

Excesso de Portos Organizados

AUTORIDADE PORTUÁRIA

FUTURO

CAP com poderes deliberativos e consultivos

Maior representatividade no CAP (incluindo os TUP)

Descentralização de competências; Flexibilização para celebrar contratos, seja de arrendamento, conduzindo o processo licitatório, e de aquisição de serviços e materiais

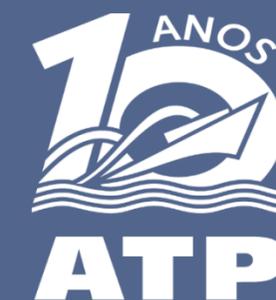
TUPização

34 Portos Organizados hoje e no futuro menos de 10



4

Gargalos de Acesso



GARGALOS NOS ACESSOS

HIDROVIÁRIOS:

1. Barra Norte do Rio Amazonas

Necessários investimentos para aumento do calado, incluindo a instalação de estação maregráfica, obra de dragagem no canal de acesso a Juruti e a continuidade dos testes para aumento de calados autorizados pela Marinha através da Portaria 07/2022 (R\$80 milhões)

2. Rio Tapajós

Necessária a dragagem de 11 trechos críticos (R\$147 milhões)

3. Rio Madeira

Dragagem e monitoramento (em processo de concessão)

4. Estreito de Breves - Pará

Ordenamento aquaviário, com balizamento, sinalização, monitoramento, entre outros (R\$98 milhões)

5. Rio Tocantins

Obras de derrocagem, dragagem e monitoramento (R\$61,2 milhões)

6. Rio Trombetas

Dragagem do Canal do Bacabal e Estirão do França (R\$31,2 milhões)

7. Tietê- Paraná

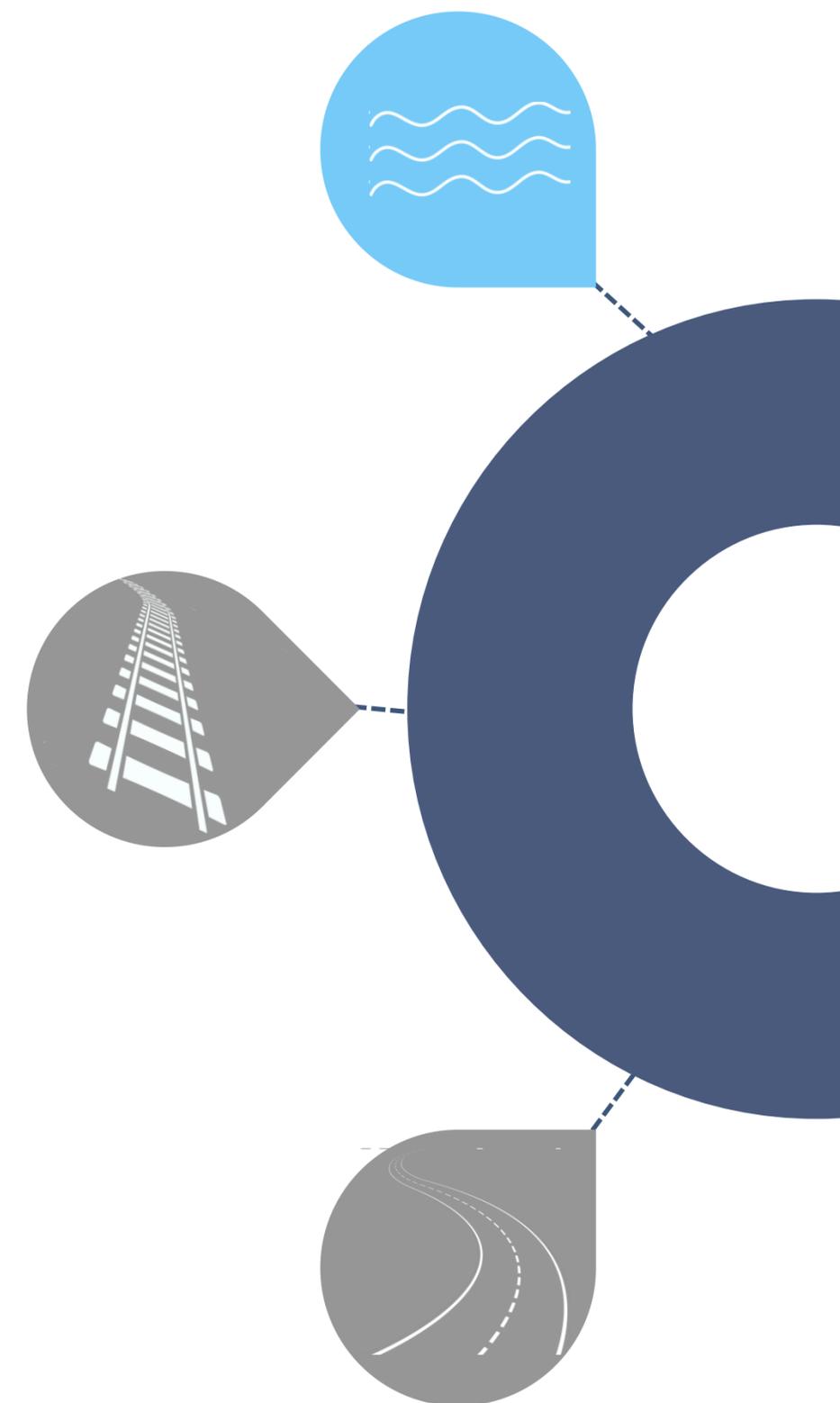
Obras de dragagem, defensas e derrocamentos (R\$5,3 bilhões)

8. Paraná - Paraguai

Obras de dragagem e monitoramento (R\$4 milhões)

9. Guamá-Capim - Pará

Obras de dragagem e monitoramento (R\$225 milhões)



GARGALOS NOS ACESSOS

FERROVIÁRIOS:

1. Ferrogrão (MT-PA)

Projeto que visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil pelo Arco Norte com uma extensão de 933km, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba. Prevê dois ramais: Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA, com 32 km, e Itapacurá, com 11km.

2. Ferrovia Rio-Vitória (EF 118 – RJ/ES)

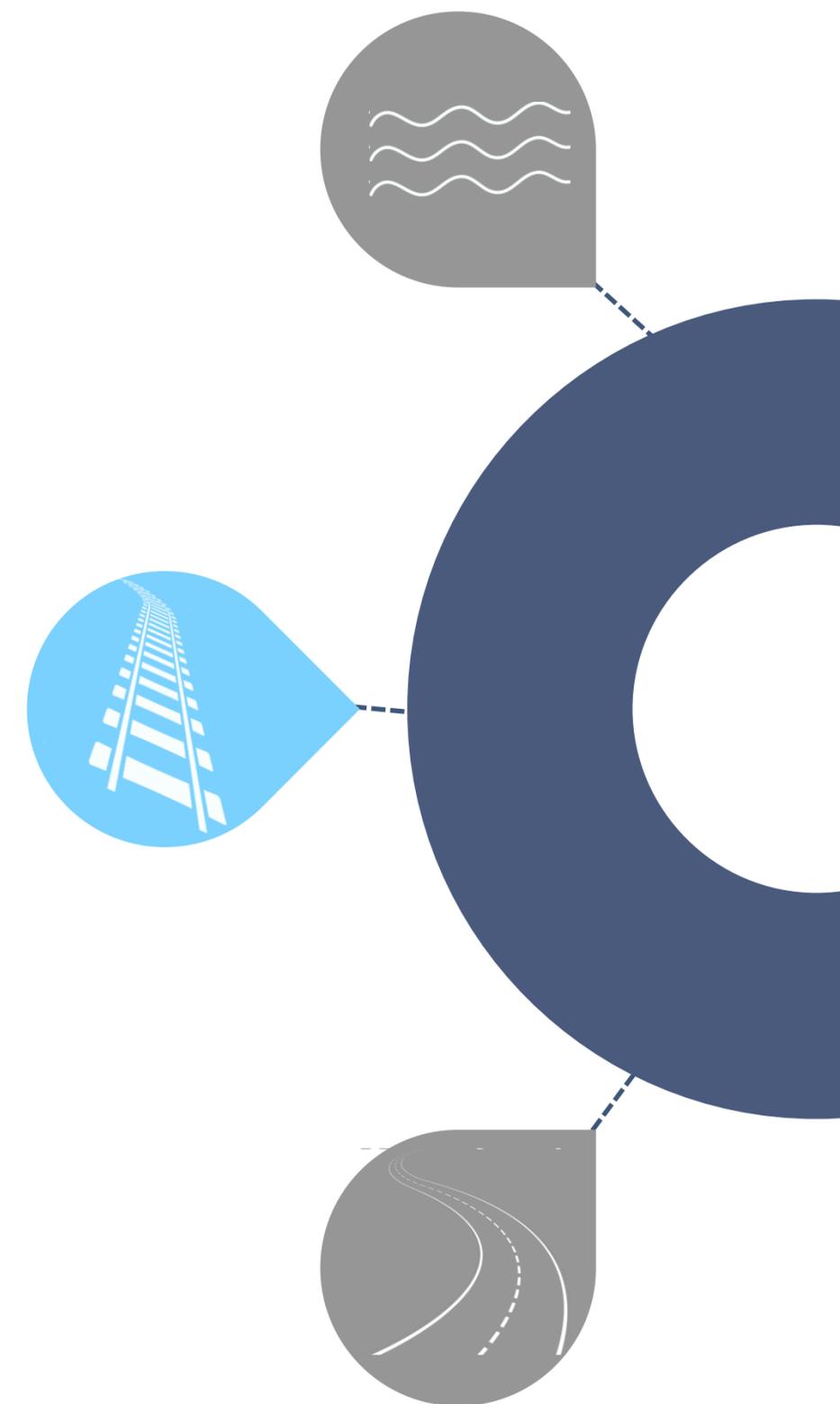
Conexão ferroviária entre Queimados (RJ), Porto do Açu, Porto Central, Porto de Ubu (Vale) e Cariacica (Vitória) com aproximadamente 577km de distância para criar um grande corredor ferroviário conectando Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo, incluindo o transporte de passageiros no trecho Rio de Janeiro/Campos dos Goytacazes.

3. Ferrovia Estadual do Pará

O objetivo é implementar um novo modal que funcionará como corredor logístico para o transporte de pessoas e cargas da região para desenvolver o entorno.

4. Acesso Ferroviário à Itapoá - SC

Na Baía da Babitonga/SC se encontra o porto público de São Francisco do Sul e o TUP Itapoá. O TUP Itapoá é o quarto maior do Brasil em movimentação de contêineres (ANTAQ 2023) e o Porto São Francisco do Sul é o maior em movimentação portuária de Santa Catarina. A consolidação deste cenário em médio e longo prazo depende da forma significativa dos investimentos nos acessos terrestres a essa região, de forma muito específica dos acessos ferroviários, hoje inexistentes.



GARGALOS NOS ACESSOS RODOVIÁRIOS:

1. BR 163/PA

Necessária a conclusão dos trechos de acesso à Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá. Regiões com elevada concentração de terminais portuários.

2. BR 158/PA

A BR é fundamental para o escoamento de soja e milho através dos portos do Arco Norte. A BR tem 110 km de trecho crítico entre Casa de Tábua e Redenção. O lote já foi licitado, porém os recursos não foram aplicados, afetando o escoamento da safra.

3. BR 493/RJ

Esta BR liga o Porto de Itaguaí à Itaboraí, também chamado Arco Metropolitano. O trecho não recebeu o trevo de ligação entre a Rio-Santos e o Arco, nem tampouco até a área do Porto de Itaguaí.

4. BR 470/SC

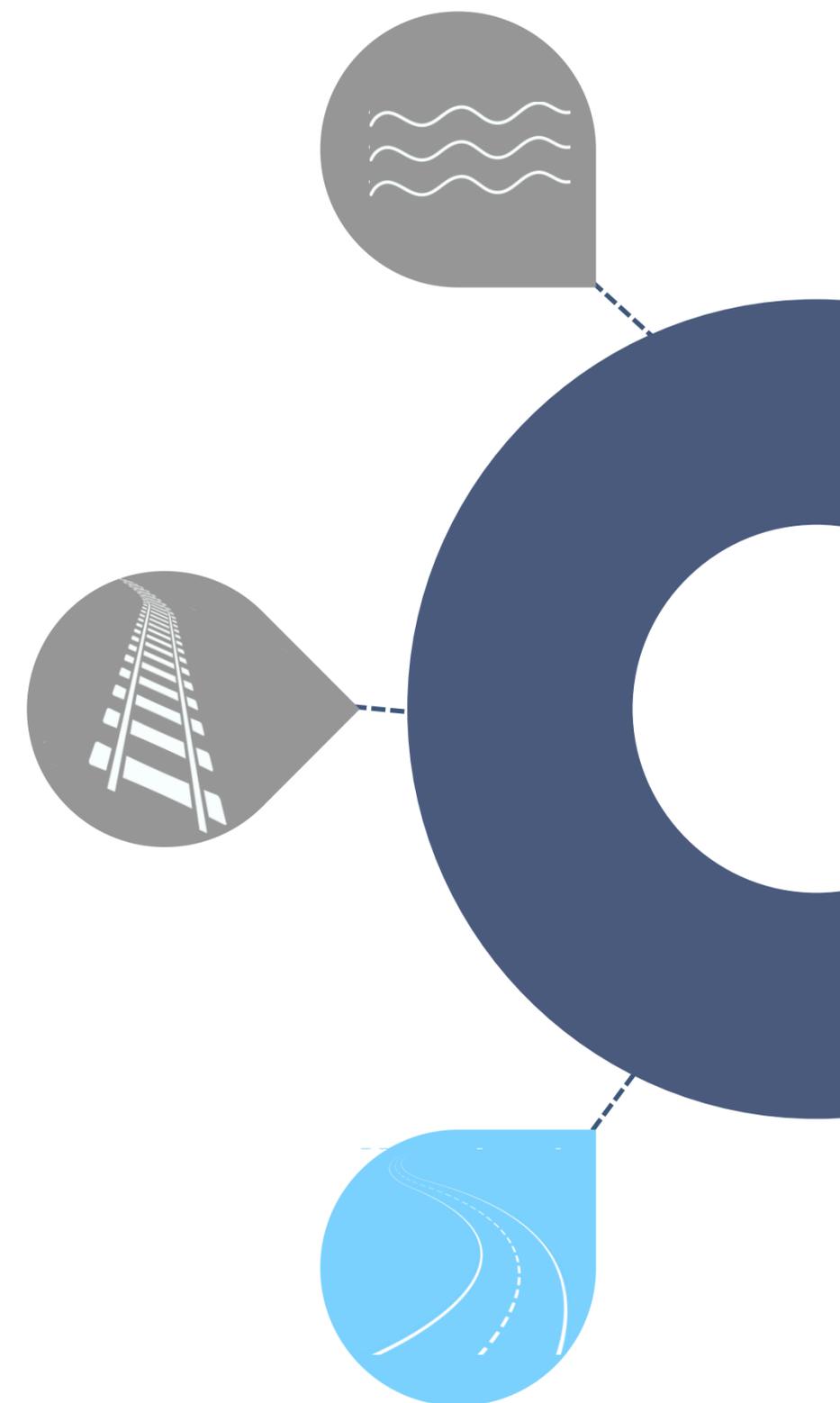
A rodovia BR-470 se encontra há anos em obras para conclusão de sua duplicação. Ela tem início em Navegantes-SC e se estende para o interior do Estado de SC, sendo uma importante via de escoamento de cargas e pessoas.

5. Margem direita de Santos (SP)

Fundamental a priorização ao novo acesso da rodovia Anchieta ao Saboó (viaduto) e dos fundos da Alemoa à Anchieta (segundo viaduto). Hoje o viaduto do Alemoa absorve sozinho 60% do volume de cargas.

6. BA 528

Trecho importante para acesso aos terminais da Bahia. Necessária pavimentação e duplicação. Transitam mais de 110.000 carretas do tipo Bi-trem por ano! **Infelizmente foi retirado hoje do PAC (Resolução CGPAC N° 4)**



OBRIGADA!

www.portosprivados.org.br

E-mail: atp@portosprivados.org.br

TELS: (61) 3032-1931 / 3201-0880



[atpassociacao](https://twitter.com/atpassociacao)



[ATPAssociacaoTUPs](https://www.facebook.com/ATPAssociacaoTUPs)



[atpportosprivados](https://www.instagram.com/atpportosprivados)



[company/portosprivados](https://www.linkedin.com/company/portosprivados)

