





FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias



Federação Nacional das
Operações Portuárias



CÂMARA DOS
DEPUTADOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO - INFRAESTRUTURA REQUERIDA PELO DEPUTADO FEDERAL LEÔNIDAS CRISTINO

*CÂMARA DOS DEPUTADOS - COMISSÃO DE VIAÇÃO E
TRANSPORTES - CVT
PRESIDENTE DEPUTADO MAURÍCIO NEVES*

BRASÍLIA - 19-08-2025

Por vídeo / Sérgio Aquino – Presidencia FENOP



A FENOP

⊕ Em função da nova lei portuária 12.815/13, que ampliou as formas de operações portuárias privadas, a FENOP efetuou alteração estatutária para representar a atividade econômica de operações portuárias privadas, de todas as formas. Novo Estatuto e novo registro Sindical já homologados pelo Governo Federal;

10/06/2020

SEI/ME - 8434417 - Certidão



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Previdência e Trabalho
Secretaria de Trabalho
Subsecretaria de Relações do Trabalho
Coordenação-Geral de Registro Sindical
Serviço de Apoio Administrativo

Trabalho
Ministério do Trabalho e Emprego

EXTRATO DO CADASTRO

Entidade **Alta**

CNPJ: 00.146.021/0001-10 Grau Entidade: Federação Código Sindical: 000.000.397.00000-6
Razão Social: FEDERACAO NACIONAL DAS OPERACOES PORTUARIAS
Denominação: FENOP - FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Representação
Área Geoeconômica: Urbano Grupo: Empregador Classe: Não se aplica
Categoria: Coordenação das entidades a ela filiadas que tenham a representação da categoria econômica das pessoas jurídicas que atuam nas atividades de operações portuárias, sob qualquer forma ou modalidade e inclusive daquelas habilitadas como Operador Portuário, previsto no inciso XIII do art. 1º, da Lei 12.815/2013, bem como dos Sindicatos locais, regionais ou estaduais de tais categorias econômicas

Base Territorial: Nacional

CERTIDÃO

O SUBSECRETÁRIO DE RELAÇÕES DO TRABALHO, no uso da atribuição que lhe confere o art. 80-A, inciso VIII, do Decreto nº 10.072 de 18 de outubro de 2019 e o disposto na Portaria nº 501, de 30 de abril de 2019, certifica, para fins de direito, que consta no Cadastro Nacional de Entidades Sindiciais – CNES (Documento SEI nº 8433927) o registro de alteração estatutária referente ao Processo nº 46206.002783/2018-98, do **FENOP - FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS**, inscrição no CNPJ nº 00.146.021/0001-10, para Coordenação das entidades a ela filiadas que tenham a representação da categoria econômica das pessoas jurídicas que atuam nas atividades de operações portuárias, sob qualquer forma ou modalidade e inclusive daquelas habilitadas como Operador Portuário, previsto no inciso XIII do art. 1º, da Lei 12.815/2013, bem como dos Sindicatos locais, regionais ou estaduais de tais categorias econômicas, com (s) base(s) territorial(is) e abrangência Nacional. Certifica, ainda, que se encontra informada junto ao CNES a seguinte diretoria com mandato até

⊕ A FENOP sempre busca atuações de forma harmônica e integrada com as Associações empresariais que atuam no setor empresarial portuário;



521 – EMPRESAS QUE ATUAM NA ATIVIDADE DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS (Nos Portos Públicos e TUPs)

385 - TERMINAIS PORTUARIOS

**171 – Terminais portuários arrendados
Em 37 Portos de propriedade pública**

214 – Terminais propriedade privada – TUPs

**307 – OPERADORES PORTUÁRIOS
NOS PORTOS PÚBLICOS**

**171 – Operadores Portuários com áreas
arrendadas**

**136 – Operadores Portuários sem áreas
arrendadas (Denominados OP Cais Público)**



A FENOP

MISSÃO

Representar o setor empresarial portuário, como entidade sindical empresarial com competência nacional, por meio da contínua melhoria das operações portuárias e da qualidade da mão de obra envolvida, gerando eficiência logística e competitividade brasileira.



VISÃO

Ser a referência nacional do setor empresarial de operações portuárias em todas as suas demandas e interesses para a competitividade da logística brasileira.

VALORES

Ética e transparência; Compromisso com a entrega; Diversidade e respeito.



www.fenop.org.br

Curta as nossas redes sociais



@fenop.org.br



@fenop.org.br



@fenopoficial



@fenopoficial



@company/fenop



FENOP
Federação Nacional das
Operações Portuárias

AUDIÊNCIA PÚBLICA – CVT SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO



CÂMARA DOS
DEPUTADOS

A FENOP

ASSOCIADOS DA FENOP

SINDOPIN
SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DE ITAJAÍ E
NAVEGANTES

SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES
SINDOPIN



SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DE SALVADOR E ARATU
SINDOPSA



SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS
DE SÃO FRANCISCO DO SUL
SINPOSF



SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS
DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
SINDIOPES



SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DE PERNAMBUCO
SINDOPE



SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS
DO ESTADO DE SÃO PAULO
SOPESP



SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DO MARANHÃO
SINDOMAR



SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DO ESTADO DO PARÁ
SINDOPAR



Sindicato dos Operadores
Portuários do Estado do Paraná
SINDOP/PR



SINDICATO DOS OPERADORES
PORTUÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SINDOPERJ

OGMOS COM ATUAÇÃO NA FENOP



ANGRA DOS REIS



ANTONINA



BELÉM E VILA DO CONDE



CABEDELO



FORTALEZA



ILHÉUS



IMBITUBA



ITAJAÍ



ITAQUI

OGMO MACAPÁ

MACAPÁ



MACEIÓ



NATAL



PARANAGUÁ



PELOTAS



PORTO ALEGRE



PORTO VELHO



RECIFE



RIO DE JANEIRO, SEPETIBA,
FORNO E NITERÓI



RIO GRANDE



SALVADOR E ARATU



SANTARÉM



SANTOS



SÃO FRANCISCO



SÃO SEBASTIÃO



SUAPE



VITÓRIA



FENOP
Federação Nacional das
Operações Portuárias

www.fenop.org.br

Curta as nossas redes sociais



@fenop.org.br



@fenop.org.br



@fenopoficial



@fenopoficial



@company/fenop

O TEMA

O TEMA



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO Nº , DE 2025.

(Do Sr. Leônidas Cristina)

Requer a realização de Audiência Pública para debater e discutir a infraestrutura do sistema portuário brasileiro.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 24, III do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ouvido o Plenário desta Comissão, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão, para debater o sistema portuário brasileiro.

Apresentação: 09/06/2025 15:22:36.983 - CVT

REQ n.59/2025

O TEMA

- ❖ **Vamos nos concentrar no sistema portuário;**
- ❖ Certamente os representantes das Associações de Terminais comentarão sobre os problemas com a infraestructura portuária brasileira:
 - ◆ Problemas com falta de dragagens
 - Legislação “Programa Nacional de Dragagem 2”;
 - Portos recebem tarifas para dragagem
 - Conflito a ser solucionado (talvez concessão)
 - ◆ Problemas com falta de acessos terrestres;
 - Ferrovias inclusive ausentes em Portos;
 - Rodovias inadequadas;
 - Sérios problemas com ligações dos Portos às rodovias e ferrovias;



O TEMA

- ❖ Certamente os representantes das Associações de Terminais comentarão sobre os problemas com a infraestructura portuária brasileira:
 - ❖ Insuficiencia de sistemas e teconologias de controles;
 - ❖ E outros problemas que serão mencionados pelos colegas ou nos debates;

O TEMA

- ⊕ **Vamos nos concentrar no sistema portuário;**
- ⊕ **Entendemos que os problemas de infraestructura interna ou externa estão relacionados principalmente ao modelo portuário brasileiro;**
- ⊕ **Precisamos focar mais na origem dos problemas do que nas consequências;**
- ⊕ **Mais na doença do que na febre;**

MODELOS PORTUÁRIOS



Mundo continuou evoluindo nos Modelos portuários

MODELOS PORTUÁRIOS

PRIVATE PORT

DESTAQUES INICIAIS

Já foi modelo mundial – Gov. Utilizaram para novos portos
Falta de recursos

INFRAES- TRUTURA

ACESSOS - ÁREAS
PREPARADAS-CAIS
etc

INICIATIVA PRIVADA

SUPER ESTRUTURA

TERMINAIS E
EQUIPLOS.
PORTUÁRIOS

INICIATIVA PRIVADA

OPERAÇÃO PORTUÁRIA

SERVIÇOS –
OPER.NAVIOS E ETC

INICIATIVA PRIVADA

PAÍSES QUE ADOTAM

Atualmente Somente Inglaterra e Nova Zelândia

SERVICE PORT

Já foi modelo mundial em fase que Governos entenderam porto como estratégico

TOOL PORT

Já foi modelo mundial - Fase início parceria público privada

LANDLORD PORT

Modelo mundial – evolução da parceria público-privada

LANDLORD AVANÇADO

AutorPortuária Fomentadora de negócios

BRASIL “MIX PORT”

BRASPORT

PRIVATE PORT

PORTO PÚBLICO: Poder Público

PORTO PRIVADO: Iniciativa Privada

INICIATIVA PRIVADA

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

Atualmente Somente Inglaterra e Nova Zelândia

Colombo (Sri Lanka), Nhava Sheva (Índia), outros países em desenvolvimento

Alguns portos da França, Chittagong (Bangladesh) – Houston - EUA

Modelo mundial Ex.: Rotterdam Antwerpia - Los Angeles –Valência Singapura - Shangai

Melhores práticas mundiais
Fortalecimento do modelo LANDLORD

BRASIL PERU

MODELO PORTUÁRIO BRASILEIRO



⊕ Dois regimes de exploração portuária – importantes e necessários - (MP 595 – Lei 12.815/13) convivendo simultaneamente, porém com regramentos diversos:

◆ Porto Organizado (Porto de propriedade Pública)

► Conceito do *land lord* – modelo mundial (inclusive China) era base da lei anterior (lei 8.630/93) – **PORÉM NA ATUAL LEI 12.815/13 NÃO HA LANDLORD**

◆ Terminal Privado (Porto Privado)

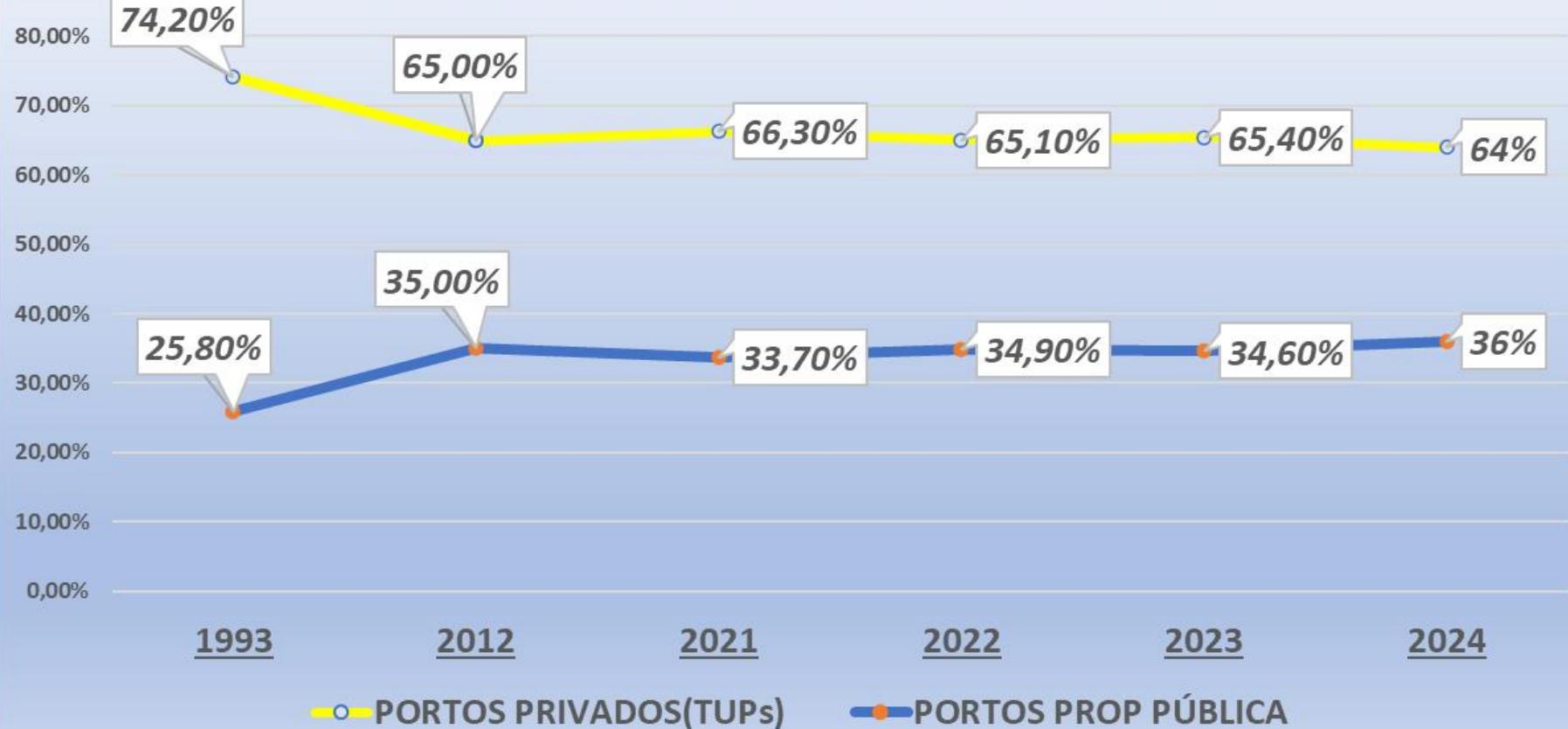
► Conceito do *Private Porto* – poucos países adotam este regime (Inglaterra e Nova Zelândia);

► Já existia na lei anterior porém, para atendimento de carga própria e complementarmente carga terceiros (problema deveria ser resolvido)

DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs – 1993 / 2024

PORCENTUAIS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS ANUAIS PORTOS PRIVADOS E PORTOS PROP PÚBLICA



**Porto de propriedade
PÚBLICA**

Administração

PÚBLICA

Pode ser privada

**CONCESSÃO
(COM
LICITAÇÃO)**

**AUTORIZAÇÃO
(SEM NECESSÁRIA
LICITAÇÃO)**

Implantação Terminal

INICIATIVA PRIVADA

**ARRENDAMENTO
(com
LICITAÇÃO)**

**AUTORIZAÇÃO
(SEM NECESSÁRIA
LICITAÇÃO)**

Operação Portuária

INICIATIVA PRIVADA

**AUTORIZAÇÃO
(SEM NECESSÁRIA
LICITAÇÃO)**

**AUTORIZAÇÃO
(SEM NECESSÁRIA
LICITAÇÃO)**

Trabalho portuário

AVULSO

EMPREGO

VIA OGMO

**EXCLUSIVIDADE
REGISTRO OGMO**

**OPERADORES PRIVADOS COM OBRIGAÇÃO
DE CUSTEAR E ADMINISTRAR O OGMO**

**(*) TUPs TÊM A LIBERDADE
QUE SE PRATICA
MUNDIALMENTE E QUE
DEVERIA SER APLICADA NO
BRASIL PARA OS DOIS REGIMES**

**Porto de propriedade
PRIVADA (TUPs)**

Administração

INICIATIVA PRIVADA

Implantação Terminal

INICIATIVA PRIVADA

Operação portuária

INICIATIVA PRIVADA

Trabalho Portuário

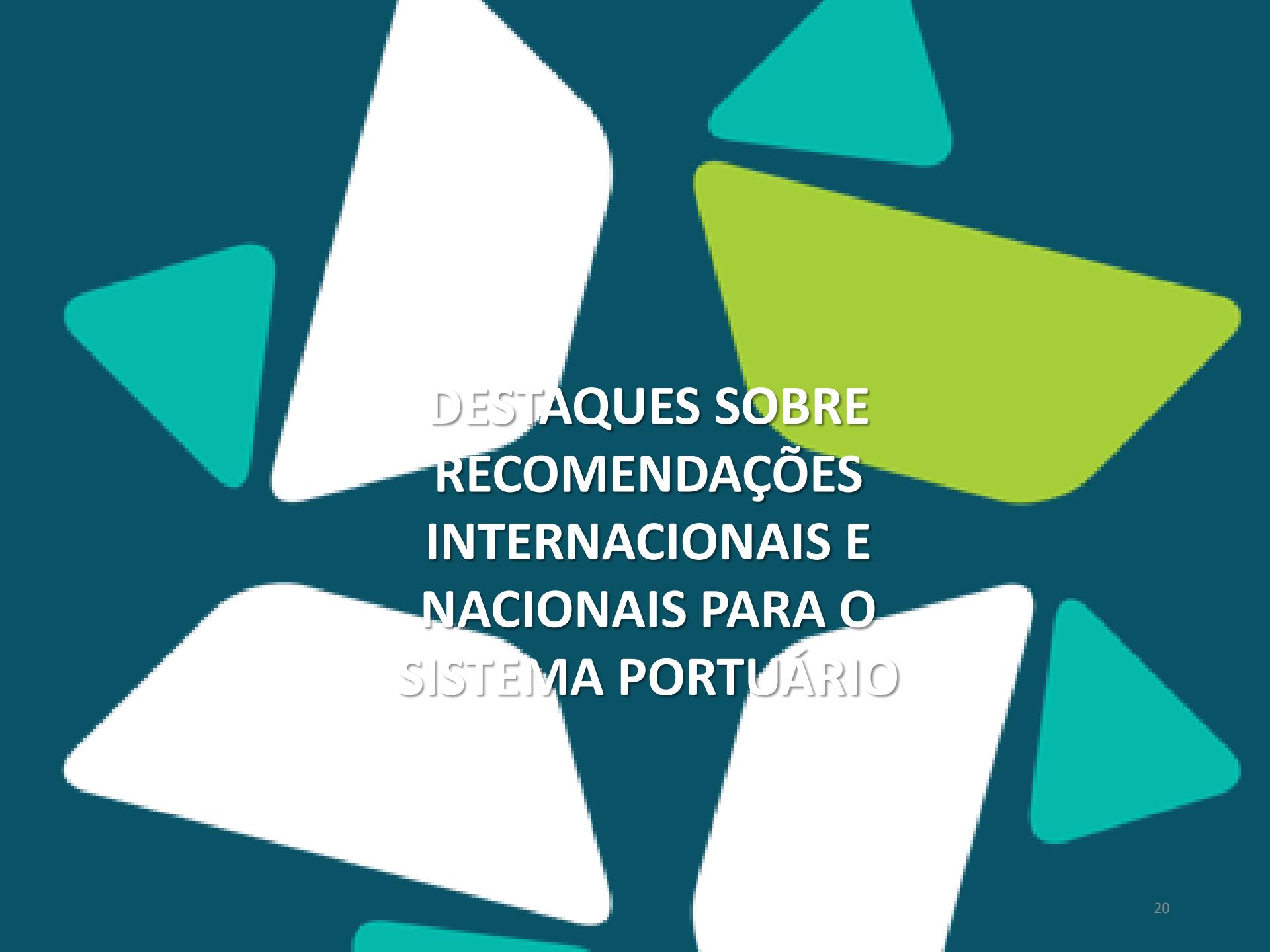
AVULSO

EMPREGO

VIA OGMO

**LIBERDADE PLENA
LEI TRABALHO COMUM**

**TUPs NÃO TÊM OBRIGAÇÃO DE CUSTEAR E
ADMINISTRAR OGMO**



DESTAQUES SOBRE RECOMENDAÇÕES INTERNACIONAIS E NACIONAIS PARA O SISTEMA PORTUÁRIO



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

AUDIÊNCIA PÚBLICA – CVT
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO



PORT REFORM TOOLKIT SECOND EDITION

M O D U L E 1

FRAMEWORK FOR PORT REFORM



THE WORLD BANK



Find it @
PPPLRC

PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP LEGAL
RESOURCE CENTER

Search



Library

>> Port Reform Toolkit PPIAF, World Bank, 2nd Edition

Port Reform Toolkit PPIAF, World Bank, 2nd Edition

Document Link: [Port Reform Toolkit](#)

The Port Reform Toolkit is aimed to provide policymakers and practitioners with effective decision support in undertaking sustainable and well-considered reforms of public institutions that provide, direct, and regulate port services in developing countries:



BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT

Textos do Banco Mundial

- ⊕ *O porto LandLord é caracterizado por sua orientação mista pública-privada;*
- ⊕ *Sob esse modelo, a autoridade portuária atua como órgão regulador e como senhorio, enquanto as operações portuárias (principalmente de movimentação de carga) são realizadas por empresas privadas;*
- ⊕ *Alguns exemplos de portos de proprietários são Roterdã, Antuérpia, Nova York, Los Angeles, Cingapura, Shangai, Shenzen, Hong-Kong, Nigboo, Argentina e Chile;*



BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT

Textos do Banco Mundial

⊕ A definição completa do Banco Mundial:

“modelo no qual o setor público é responsável pelo planejamento portuário, atua como órgão regulador, é proprietário e/ou administra os terrenos e infraestrutura básica de uso compartilhado.

Tais ativos são normalmente disponibilizados, sob remuneração a empresas operadoras privadas ou para indústria...

Os operadores privados fornecem e mantêm, seus próprios equipamentos e são responsáveis por suas operações”



BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT

Textos do Banco Mundial

⊕ *Modelo foi sendo adaptado e aperfeiçoado ao longo da história porém preservando os seus princípios básicos:*

◆ ***Autonomia e***
◆ ***Separação das funções de autoridade e de operações.***

⊕ ***Hoje, Landlord port é o modelo de porto dominante nos portos de maior e médio porte;***

⊕ ***De cada cinco portos do mundo quatro são landlord port***



BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT

Textos do Banco Mundial

- ❖ As autoridades portuárias também buscam múltiplos objetivos que contribuem para o interesse geral da sociedade:
- ❖ As autoridades portuárias são fundamentais para estimular o crescimento dos investimentos diretos regionais, benefícios indiretos e induzidos conectados aos portos.



Esvaziamento da Autoridade portuária no Brasil

Gestão local ADM.PORTO / CAP

Administração enfraquecida

Arrecadação compartilhada

Serviços condominiais

Plano estratégico local

Arrendamentos

Definição das Tarifas

Execução Dragagem

Fiscalização

Aplicação Penalidades

Gestão Centralizada MPA - ANTAQ

Políticas públicas

Plano Estrat.Nacional

Autorid. Intervenientes



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES TCU



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

⊕ **Auditória operacional sobre as limitações dos portos organizados (portos de propriedade pública) - TC 022.534/2019-9 – ACÓRDÃO Nº 2711/2020 – TCU – Plenário - Relator: Ministro Bruno Dantas:**



CONSTATações E RECOMENDAções DO TCU

⊕ Verifica-se que a experiência brasileira **vai na contramão da prática internacional preponderante**. Na grande maioria dos países referência no setor portuário, os terminais **tendem a se instalar em portos organizados**, no modelo de exploração conhecido como *Landlord Ports*, enquanto no Brasil, a maioria dos investidores, quando possível, preferem se instalar **fora das poligonais dos portos organizados**. (1.1-5 – pg. 6) - Grifamos;

⊕ Desse modo, as **graves deficiências** objeto dos achados da **presente auditoria** **estão afastando investidores dos portos públicos**, com sérios prejuízos à União. (1.1-514 – pg. 75) - Grifamos;

CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

⊕ Importa destacar que o objetivo deste trabalho **não é, em absoluto, estender as amarras e dificuldades encontradas nos portos públicos aos terminais privados**, prejudicando um setor que frequentemente é tido como gargalo ao desenvolvimento nacional. Busca o presente trabalho **dar luzes aos principais problemas e amarras que prejudicam os portos públicos, para que possam ser enfrentados e superados, elevando a atratividade e a competitividade dos terminais públicos**. Com isso e com planejamento adequado, **TUPs e terminais arrendados podem coexistir em um ambiente harmônico e competitivo**. O propósito dessa auditoria é **contribuir para o fortalecimento do porto público de modo a favorecer o comércio internacional brasileiro**. (1.1-514 – pg. 75 e 76) - Grifamos;

CONSTATações E RECOMENDAções DO TCU

⊕ o **procedimento licitatório para ocupação das áreas do porto organizado**, apesar de ter apresentado avanços nos últimos anos, é **complexo, rígido e moroso, mostrando-se inadequado** para algumas situações e representando importante óbice à gestão racional e eficiente do espaço, levando à perda de oportunidades para o Porto e para os possíveis arrendatários. (3.101 – pg. 20) - Grifamos;

⊕ Em Rotterdam e outros portos referenciais avaliados pelo TCU; “**Não se publicam EVTEAs complexos, com cálculos para detalhados para estimar todos os investimentos que serão feitos, o WACC (custo médio ponderado de capital), a depreciação de equipamentos e o retorno esperado para determinada operação, como se faz no Brasil**” (3.137 – pg. 27); Grifamos;



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

- ⊕ Também nos portos internacionais avaliados pelo TCU; A **maior simplicidade dos contratos e dos ritos de seleção** de parceiros permite que o **processo seja mais eficiente e célere**, colaborando para a **atração de investimentos**, a **otimização do uso do espaço** e a geração de riqueza. (3.138 – pg. 27); Grifamos;
- ⊕ No Brasil ao contrário, como constatado pelo TCU; “**Como situação encontrada verificou-se que o modelo de contrato de arrendamento é rígido e complexo, dificultando alterações contratuais** (como perfil de carga, área, novos investimentos, etc.) ainda que benéficas às partes e ao interesse público.” (3.175 – pg. 33); Grifamos;



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

⊕ Também sobre as administrações portuárias, normalmente com dirigentes indicados por influência político-partidária, consta a seguinte afirmação no relatório do TCU: ***“Nomeações de gestores sem qualificação técnica ou gerencial representam obstáculo à gestão profissional, orientada a resultados, transparente e eficiente de autoridades portuárias públicas.”*** (Resumo inicial – pg 3); Grifamos;



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

⊕ ***propor alterações legislativas ou adotar procedimentos administrativos, como a edição de diretrizes ou normativos infralegais, visando facilitar a realização de investimentos por conta e risco dos arrendatários, admitindo a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro apenas em casos excepcionais, caso este cabalmente demonstrado que os ganhos auferidos pela autoridade portuária justifiquem algum tipo de compensação, nos termos do art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição Federal de 1988 (seção VI do voto);*** Grifamos;

CONSTATações E RECOMENDAções DO TCU

⊕ fomentar a adoção de regulamento próprio de licitações e contratos pelas autoridades portuárias, traçando as diretrizes adequadas às contratações de obras e serviços necessários ao bom funcionamento dos portos organizados, bem como coordenar a implantação pelas companhias docas sob sua supervisão, levando em consideração as peculiaridades de cada uma, de acordo com a previsão contida no art. 40 da Lei 13.303/2016 e art. 63 da Lei 12.815/2013 (seção VIII do voto); Grifamos;

⊕ considerar os requisitos previstos no art. 17 da Lei 13.303/2016 para a nomeação de cargos intermediários de gestão nas autoridades portuárias sob administração federal, e que seja conferida a devida transparência aos critérios motivadores da escolha de cada gestor; Grifamos;



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU
SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO

⊕ “A **contratação de trabalhadores portuários avulsos e de trabalhadores portuários por prazo indeterminado restrita àqueles registrados no OGMO** é frequentemente apontada pelos operadores portuários como uma das maiores ineficiências do setor portuário. Com efeito, considerando que a **despesa com a mão de obra pode representar até 75% dos custos operacionais dos terminais arrendatários**, há elevado risco para a competitividade das cadeias logísticas nacionais caso a hipótese se verifique em nível materialmente relevante”. (1.1 – pg.1) Grifamos;

CONSTATações E RECOMENDAções DO TCU
SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO

⊕ Segundo *relatório da Organização Europeia de Portos Marítimos (ESPO)* (peça 45, p. 55), os **custos de mão de obra portuária normalmente representam entre 40% e 75% dos custos operacionais totais dos terminais** de carga em geral e, mesmo na indústria de movimentação **de contêineres de capital intensivo, a participação da mão de obra portuária nos custos operacionais totais pode chegar a 50%.**” (1.2.11 – pg.2); Grifamos;

⊕ “*Nos Estudos de Viabilidade Econômica, Financeira e Ambiental (EVTEAs) realizados pela INFRA S.A. para arrendamentos de terminais* (peça 46, p. 143), o **custo com a mão de obra avulsa do OGMO atinge até 65% do respectivo custo operacional total.**” (1.2.11 – pg.2); Grifamos;

RECOMENDAÇÕES DO TCU SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO – TC 021.614/2023-7

- ⊕ 9.1.1. **extinguir a solidariedade** do órgão gestor de mão de obra portuária com o operador portuário quanto a remuneração devida e pela indenização por acidente de trabalho;
- ⊕ 9.1.2. **substituir a exclusividade** prevista no art. 40, § 2º, da Lei 12.815/2013 **pela prioridade**;
- ⊕ 9.1.3. estabelecer mecanismos para que os órgãos gestores de mão de obra portuária **possam cancelar registros compulsoriamente, ainda que por meio de indenização**;
- ⊕ 9.1.4. possibilitar que os **operadores portuários definam o tamanho e a composição das equipes** necessárias para realizar suas atividades;
- ⊕ 9.1.5. possibilitar que **órgão gestor** de mão de obra portuária **estabeleça regras acerca de assiduidade e compulsoriedade** para o avulso;
- ⊕ 9.1.6. **extinguir a revisão, pela comissão paritária**, das penalidades aplicadas pelo órgão gestor de mão de obra portuária;



ATENDER ÀS RECOMENDAÇÕES DO TCU



ATENDER RECOMENDAÇÕES DO TCU

SOLUÇÃO JÁ EM ANDAMENTO

⊕ **PL 733/25** de autoria do Deputado Leur Manto Junior e relatoria do Deputado Arthur Oliveira Maia, em tramitação na Câmara dos Deputados por meio da Comissão Especial Presidida pelo Deputado Murilo Galdino;

⊕ Resultado dos trabalhos da Comissão de Juristas – CEPORTOS – Implantada Pelo Presidente Arthur Lira;

⊕ **PL 733/25 contempla todos os temas destacados pelo TCU e muitos outros pontos** que foram apontados pelo setor nas Audiências Públicas realizadas pela CEPORTOS, Presidida pelo Ministro do TST Douglas Alencar e relatadas pelo Desembargador Celso Peel;



ATENDER RECOMENDAÇÕES DO TCU
SOLUÇÃO JÁ EM ANDAMENTO

- ⊕ É fundamental que os Deputados componentes da CVT apoiem o andamento dos trabalhos da Comissão Especial para urgente aprovação do PL 733/25;
- ⊕ Somente uma nova lei portuária poderá resolver os graves problemas presentes no sistema portuário, em especial nos Portos de propriedade pública;
- ⊕ Contamos com o apoio a atuações da CVT e seus componentes em relação ao PL 733/25

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

DOIS REGIMES IMPORTANTES E NECESSÁRIOS

ATUAL REALIDADE E BUSCA DE MUDANÇAS

Porto de propriedade PRIVADA (TUPs)

GESTÃO DOS NEGÓCIOS

LIBERDADE

INVESTIMENTOS

LIBERDADE

GESTÃO PORTUÁRIA

LOCAL E PROFISSIONALIZADA

TRABALHO PORTUÁRIO

LIBERDADE

Porto de propriedade PÚBLICA (Porto Organizado)

GESTÃO DOS NEGÓCIOS

EXCESSO DE BUROCRACIA

INVESTIMENTOS

CONTROLADOS

GESTÃO PORTUÁRIA

CENTRALIZADA E POLÍTICA

TRABALHO PORTUÁRIO

RESTRITO E CONTROLADO

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

DOIS REGIMES IMPORTANTES E NECESSÁRIOS

OBJETIVOS DAS PROPOSTAS DE ALTERAÇÕES LEGAIS

GARANTIR A **COMPETITIVIDADE** DOS DOIS REGIMES PORTUÁRIOS
QUE BASICAMENTE **DEPENDE DE**

DE **LIBERDADE** EM TODOS OS ASPÉTOS DAS ATIVIDADES

DE **ISONOMIA** EM TODOS OS REGRAMENTOS COM **LIBERDADE** PARA
TODOS OS ASPÉCTOS DO NEGÓCIO PORTUÁRIO

**GERANDO MAIS COMPETITIVIDADE BRASILEIRA
NO COMÉRCIO EXTERIOR E MAIOR QUANTIDADE
DE POSTOS DE TRABALHO**



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

Obrigado!

Centro Empresarial Norte, SRTVN 701
Conjunto A, sala 218, Brasília – DF, Brasil
CEP 70719-903 | Fone: (61) 3226-7005
fenop@fenop.com.br

Sérgio Aquino
presidencia@fenop.com.br
aquino@spaconsult.com.br