





FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias



8ª. AUDIÊNCIA PÚBLICA COMISSÃO ESPECIAL PARA O PL 733/25 TEMA: REGIMES DE EXPLORAÇÃO

*AUTOR DO PL 733/25 – DEPUTADO LEUR MANTO JR.
PTE. DA COMISSÃO ESPECIAL – DEPUTADO MURILO GALDINO
RELATOR DA COMISSÃO ESPECIAL – DEPUTADO ARTHUR MAIA*

BRASÍLIA – 15-10-2025

Sérgio Aquino – Presidencia FENOP

The background is a dark teal color. It features several abstract, rounded geometric shapes. There are four white shapes and three teal shapes scattered around the central text. One large lime green shape is positioned in the upper right quadrant.

MODELOS PORTUÁRIOS



8ª. AUDIÊNCIA PÚBLICA
COMISSÃO ESPECIAL PARA O PL 733/25
TEMA: REGIMES DE EXPLORAÇÃO



MODELOS
PORTUÁRIOS

PRIVATE
PORT

SERVICE
PORT

TOOL
PORT

LANDLORD
PORT

LANDLORD
AVANÇADO

BRASIL
"MIX PORT"

DESTAQUES
INICIAIS

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

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

Já foi modelo mundial - Fase início parceria público privada

Modelo mundial – evolução da parceria público-privada

AutorPortuária
Fomentadora
de negócios

BRASPORT

PRIVATE PORT

INFRAES-
TRUTURA

ACESSOS - ÁREAS PREPARADAS-CAIS etc

INICIATIVA PRIVADA

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

PORTO PÚBLICO:
Poder Público

PORTO PRIVADO:
Iniciativa Privada

SUPER
ESTRUTURA

TERMINAIS E EQUIPTOS. PORTUÁRIOS

INICIATIVA PRIVADA

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

OPERAÇÃO
PORTUÁRIA

SERVIÇOS – OPER.NAVIOS E ETC

INICIATIVA PRIVADA

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

PAÍSES QUE
ADOTAM

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

- Administração portuária com **visão e atuação fora dos limites do "porto"**;
- Visão estratégica em todos os temas que interferem no porto;





MODELO PORTUÁRIO BRASILEIRO



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

Lei 12.815/13 - Decreto 8.033/14 e 9.048/17

⊕ 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 HÁ LANDLORD EFETIVO**

◆ Terminal Privado (Porto Privado)

▶ Conceito do *Private Porto* – poucos países adotam este regime (Inglaterra - Nova Zelândia – Brasil - Peru);

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

Evolução das Normativas TUPs

DL 6.460/44

**Embrião dos
TUP**

DL 5 /1966

Exploração de terminais privativos

Condicionantes:

- ✓ Sem ônus para o poder público;
- ✓ Sem prejuízo para a segurança nacional; e
- ✓ A exploração se faça para uso próprio

Ineficiência dos Portos Públicos x Eficiência de Terminais Dedicados

**Movimentação de cargas de
terceiros**

Lei 8.630/93

Condicionantes:

- ✓ Abertura para instalação de USO MISTO
- ✓ Demanda X Pequena oferta do Porto Organizado
- ✓ Ineficiência da Administração Portuária
- ✓ Melhoria do Trabalho Portuário

Lei 12.815/13

Exploração sem restrições

Evolução portuária brasileira

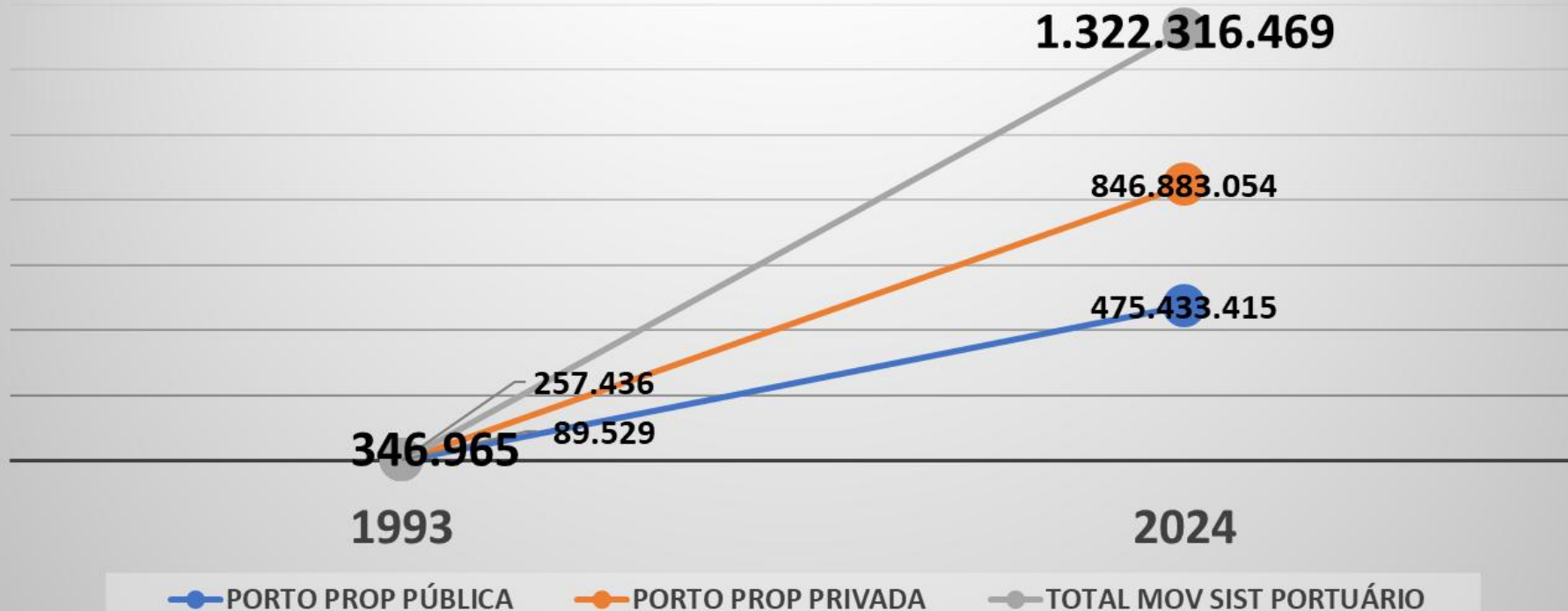


**Destaques da nova lei portuária brasileira - Lei 12.815/13
- Decreto 8.033/14**



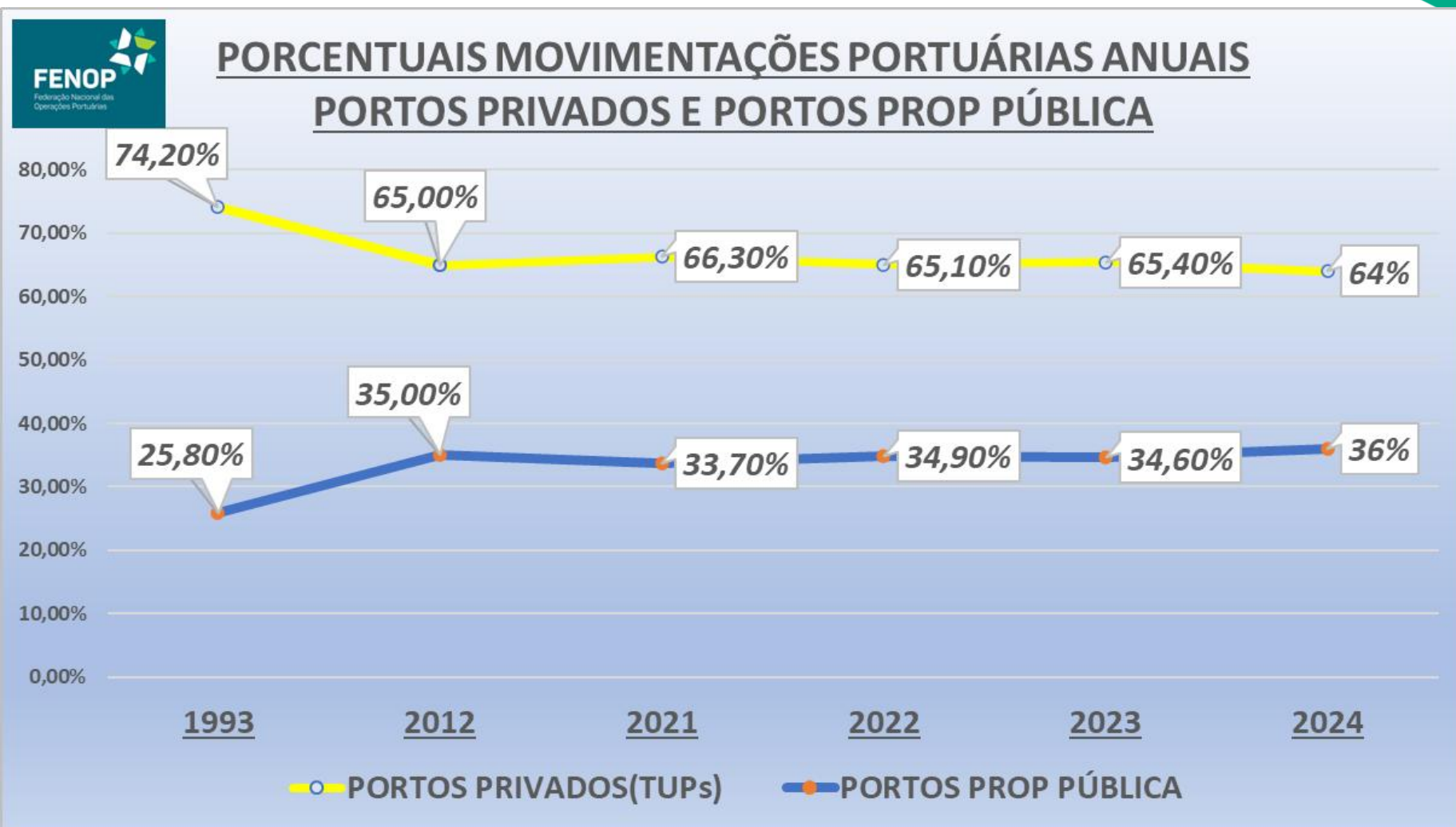
A INICIATIVA PRIVADA INVESTINDO NOS PORTOS PÚBLICOS E NOS PORTOS PRIVADOS GARANTIU A EVOLUÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS - BRASIL
1993/2024 - TONs



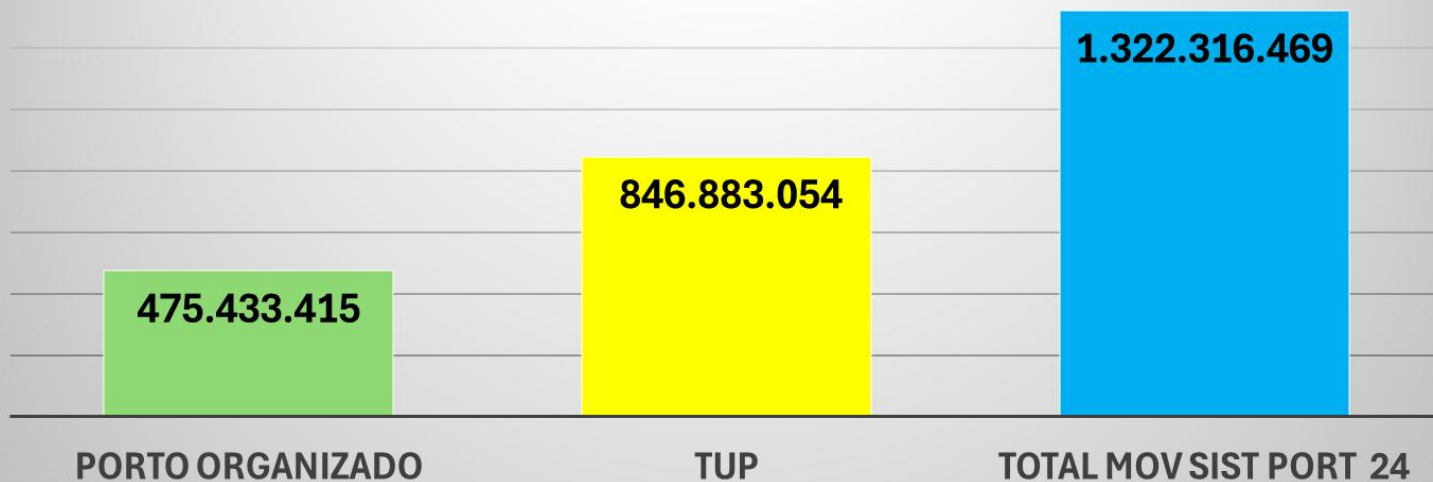
DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs – 1993 / 2024



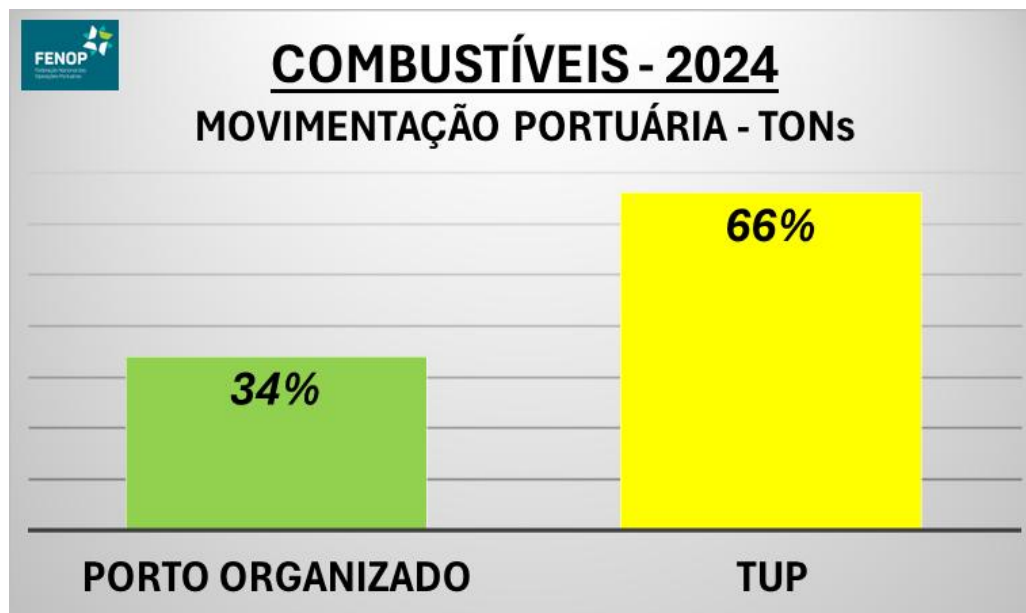
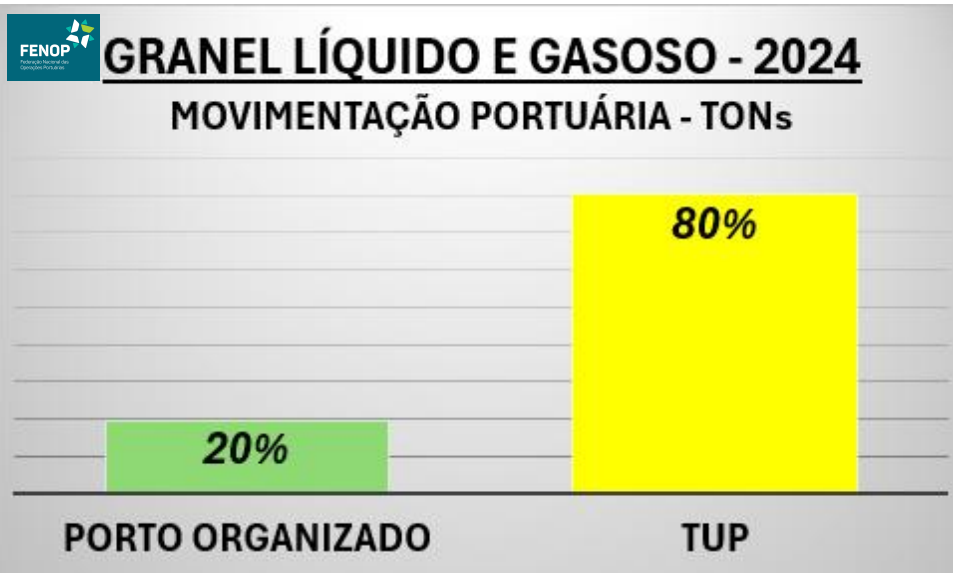
Fonte: Acervo ANTAQ (GEIPOT/Ministério Transportes) – Estatística ANTAQ – Elaboração FENOP

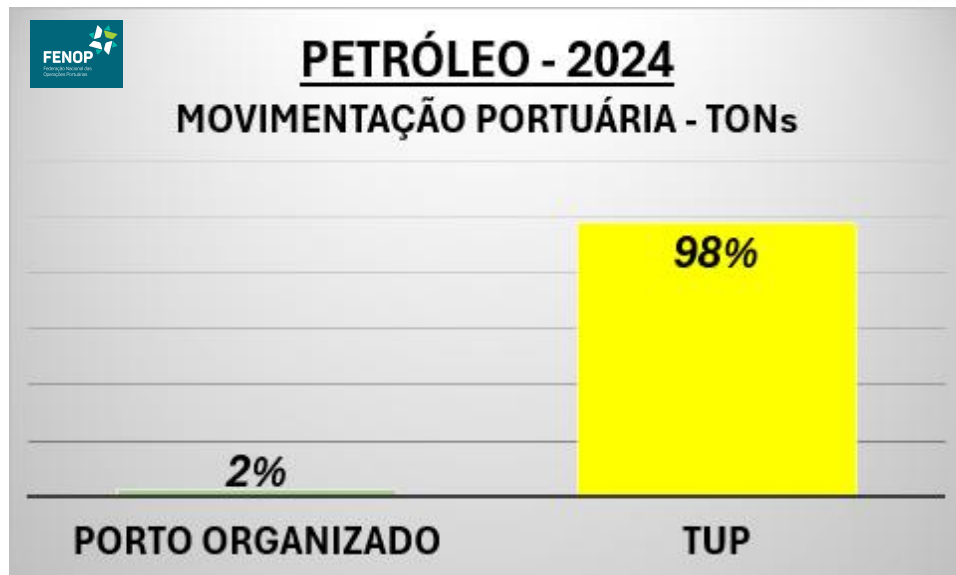
MOVIMENTAÇÃO GERAL 2024 - TONELADAS
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

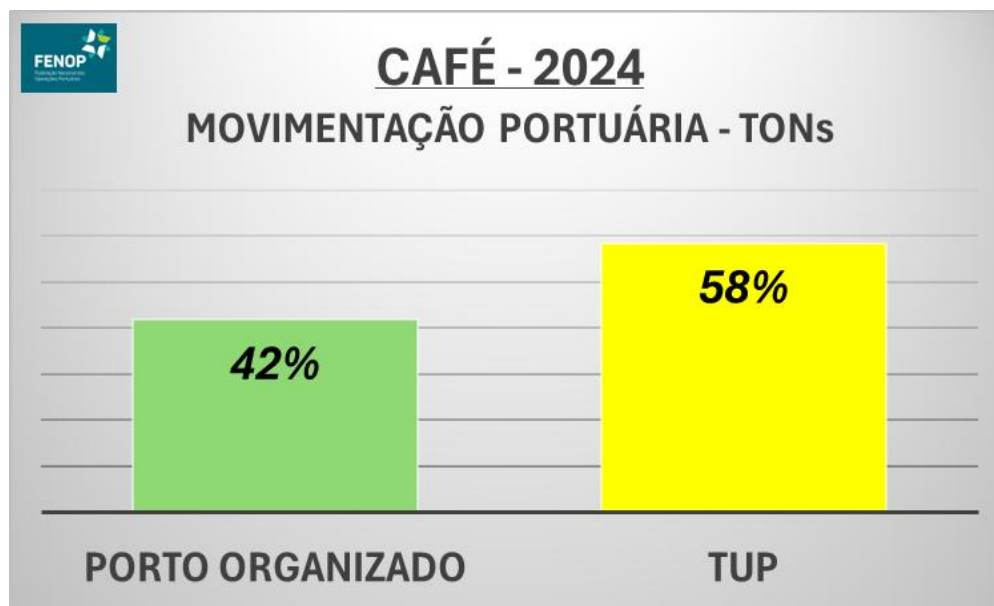
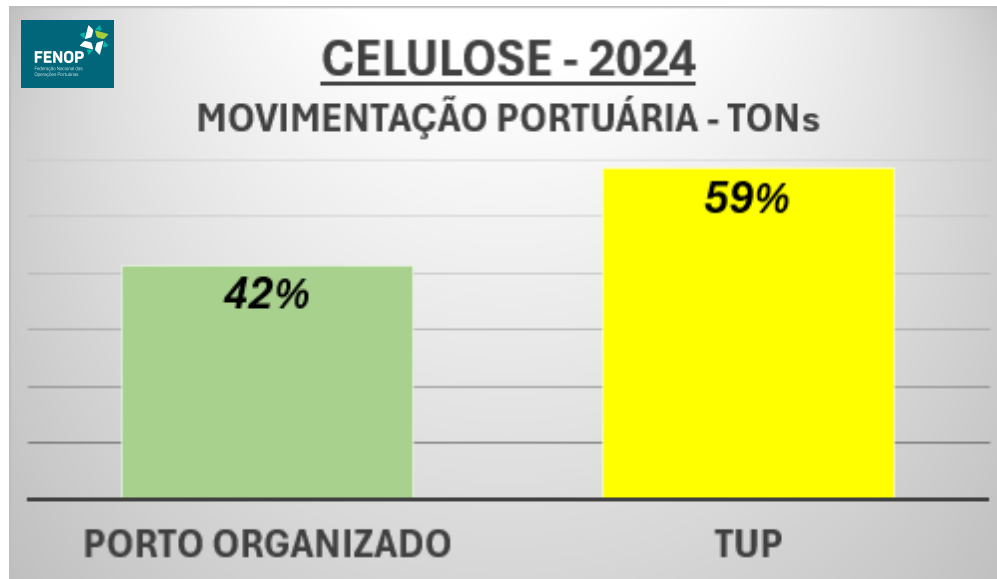


MOVIMENTAÇÃO GERAL - 2024
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO - TONs



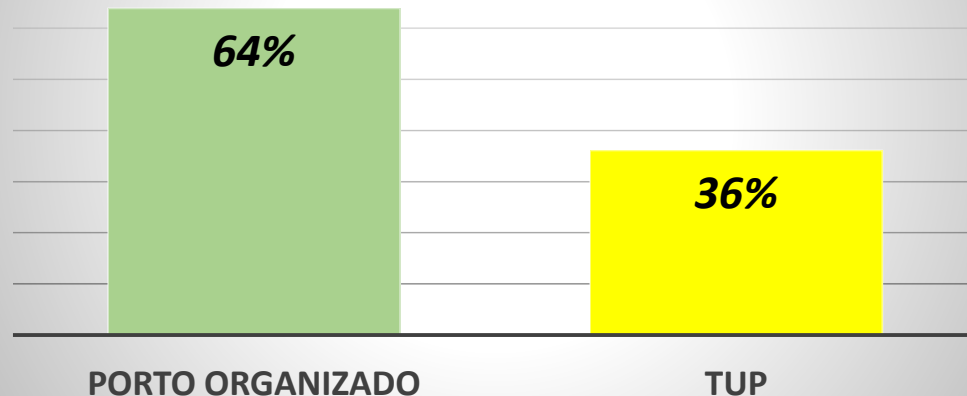




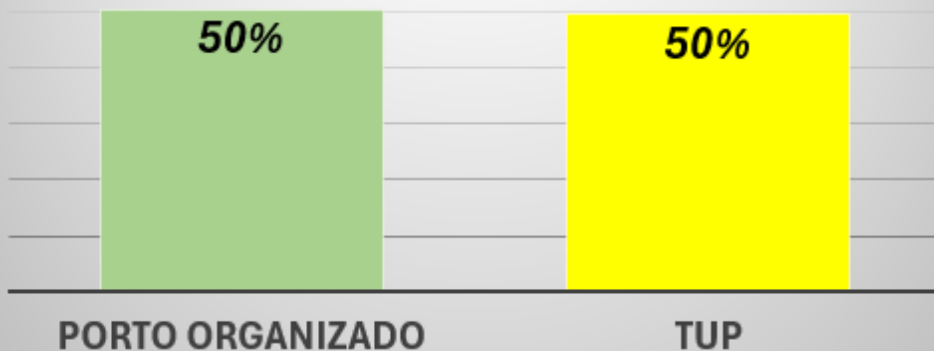




CONTÊINERES - 2024 MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TEUs

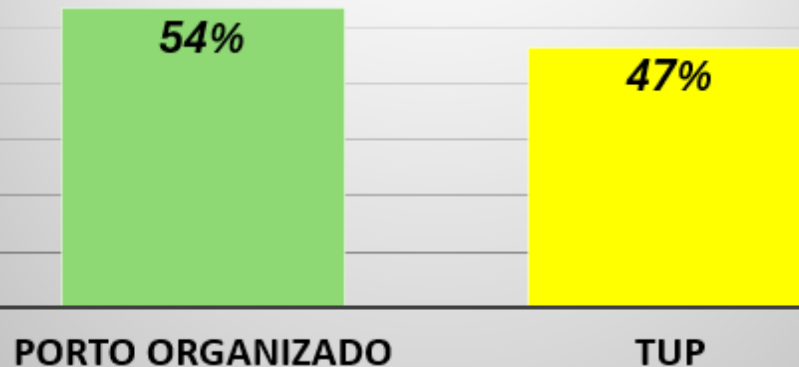


VEÍCULOS - 2024 MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - UNID

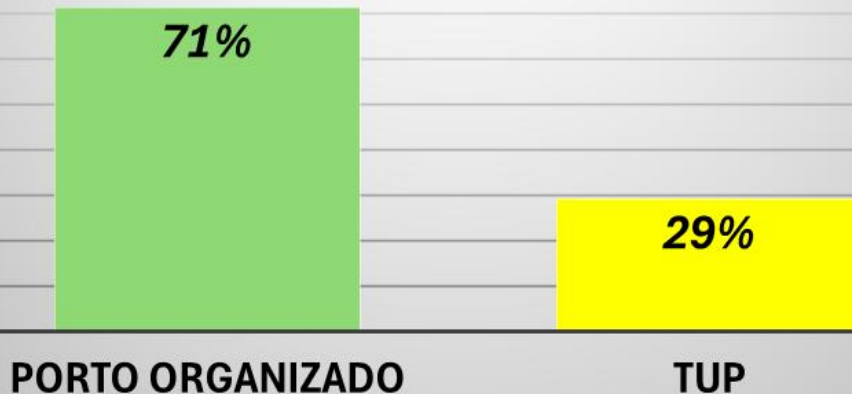


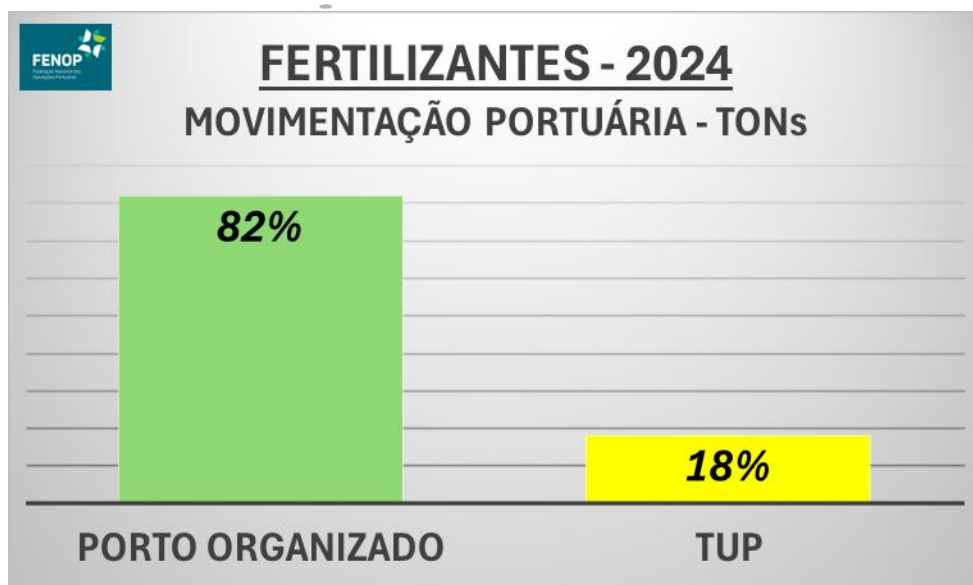
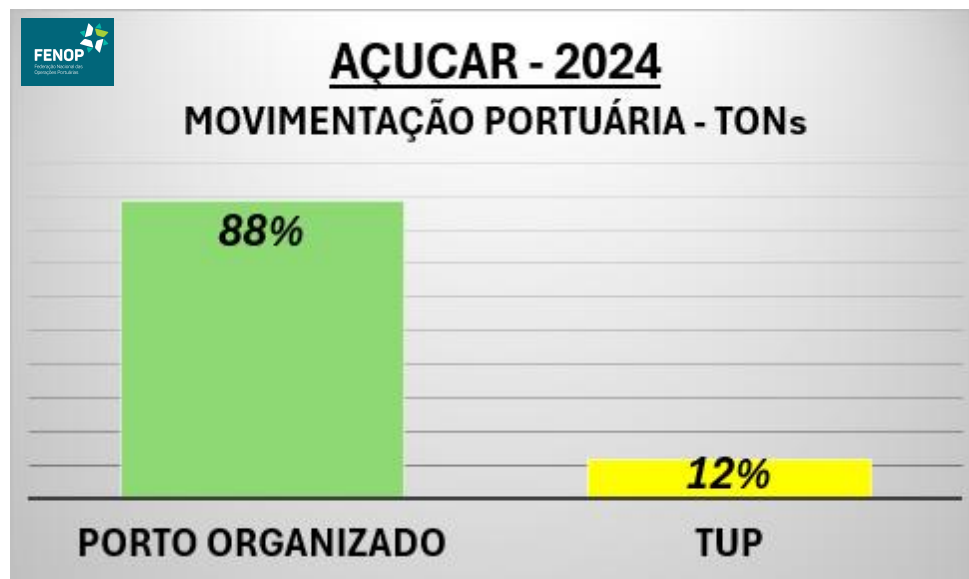


SOJA - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs



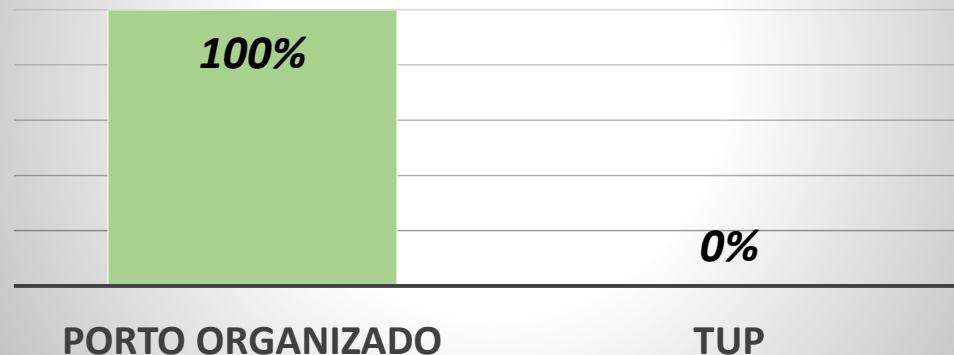
MILHO - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs







ANIMAIS VIVOS - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - CABEÇ



ARROZ - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs.





DOIS REGIMES COMPLEMENTARES E NECESSÁRIOS



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

DOIS REGIMES COMPLEMENTARES E NECESSÁRIOS

- ⊕ PL 733/25 oportunidade derradeira para definir o futuro do Sistema portuário Brasileiro;
- ⊕ Resolver os problemas nos portos de propriedade pública ou restará apenas investir fora de seus limites (investir em TUPs);



NOVAMENTE DESTACAMOS OS POSICIONAMENTOS DO TCU



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

8ª. AUDIÊNCIA PÚBLICA
COMISSÃO ESPECIAL PARA O PL 733/25
TEMA: REGIMES DE EXPLORAÇÃO



CONSTATAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

⊕ Auditoria 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:



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

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;*



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

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;



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

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;



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

8ª. AUDIÊNCIA PÚBLICA
COMISSÃO ESPECIAL PARA O PL 733/25



TEMA: REGIMES DE EXPLORAÇÃO
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;



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

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 reste 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;



DESTAQUES FINAIS DAS NECESSIDADES PARA OS PORTOS PÚBLICOS



FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

DESTAQUES FINAIS DAS NECESSIDADES

- ⊕ Garantir o verdadeiro LandLord port (avançado);
- ⊕ Flexibilizar formatos de contratações adaptáveis às necessidades mercadológicas e suas alterações;
- ⊕ Segurança jurídica positivando a possibilidade de contratos renováveis por até 70 anos;
- Lembrando que o Porto de Santos surgiu e se tornou o líder nacional com renovações contratuais sucessivas que completaram 90 anos;



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