





FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias



8^ª. 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

MODELOS PORTUÁRIOS



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



FENOP

**MODELOS
PORTUÁRIOS**

**PRIVATE
PORT**

**DESTAQUES
INICIAIS**

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

**SERVICE
PORT**

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

**TOOL
PORT**

Já foi modelo mundial - Fase inicio parceria público privada

**LANDLORD
PORT**

Modelo mundial – evolução da parceria público-privada

**LANDLORD
AVANÇADO**

AutorPortuária Fomentadora de negócios

**BRASIL
"MIX PORT"**

**INFRAES-
TRUTURA**

**ACESSOS - ÁREAS
PREPARADAS-CAIS
etc**

**INICIATIVA
PRIVADA**

**PODER
PÚBLICO**

**PODER
PÚBLICO**

**PODER
PÚBLICO**

**PODER
PÚBLICO**

BRASPORT

PRIVATE PORT

**SUPER
ESTRUTURA**

**TERMINAIS E
EQUIPLOS.
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



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**



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

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

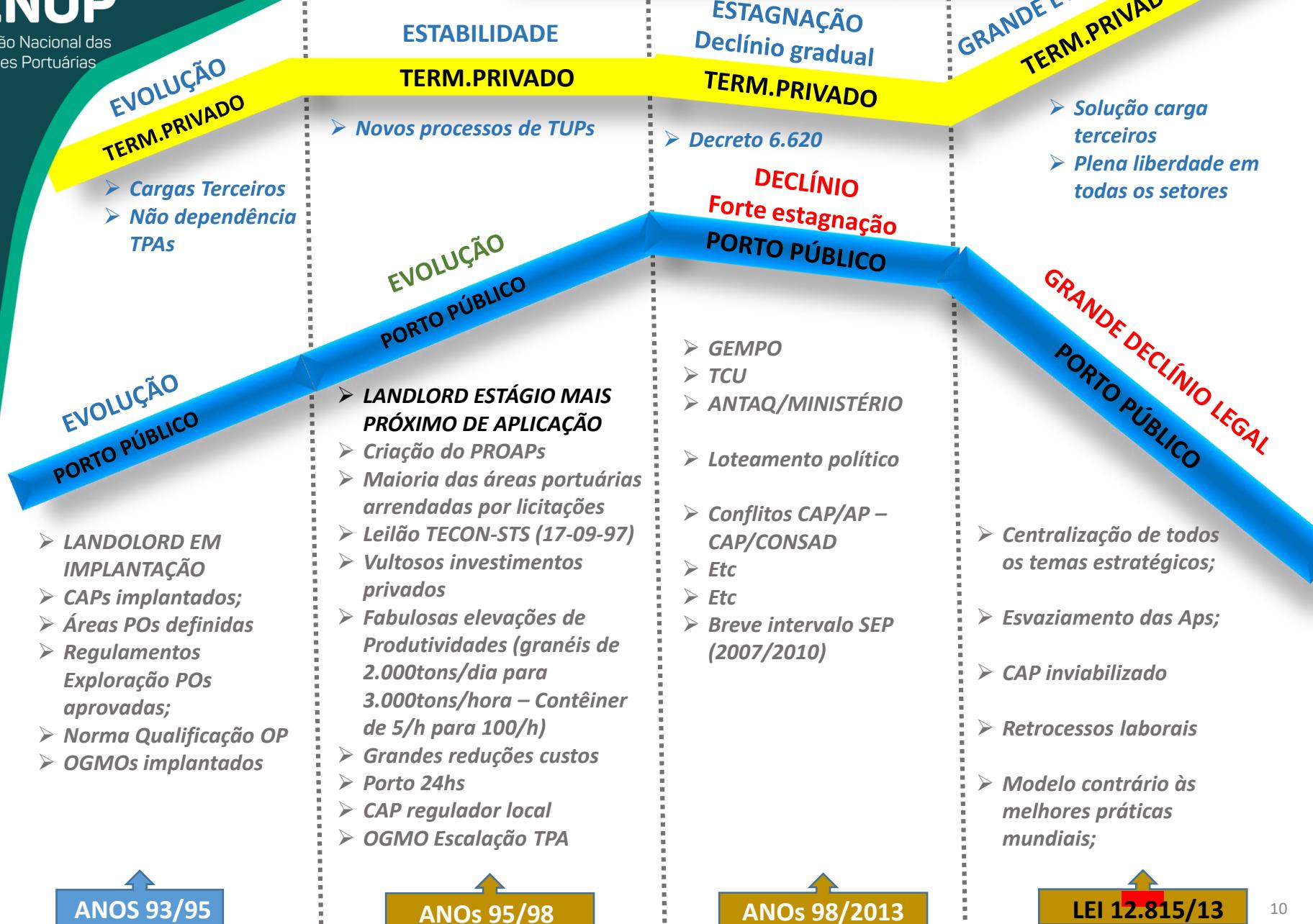


Lei 12.815/13

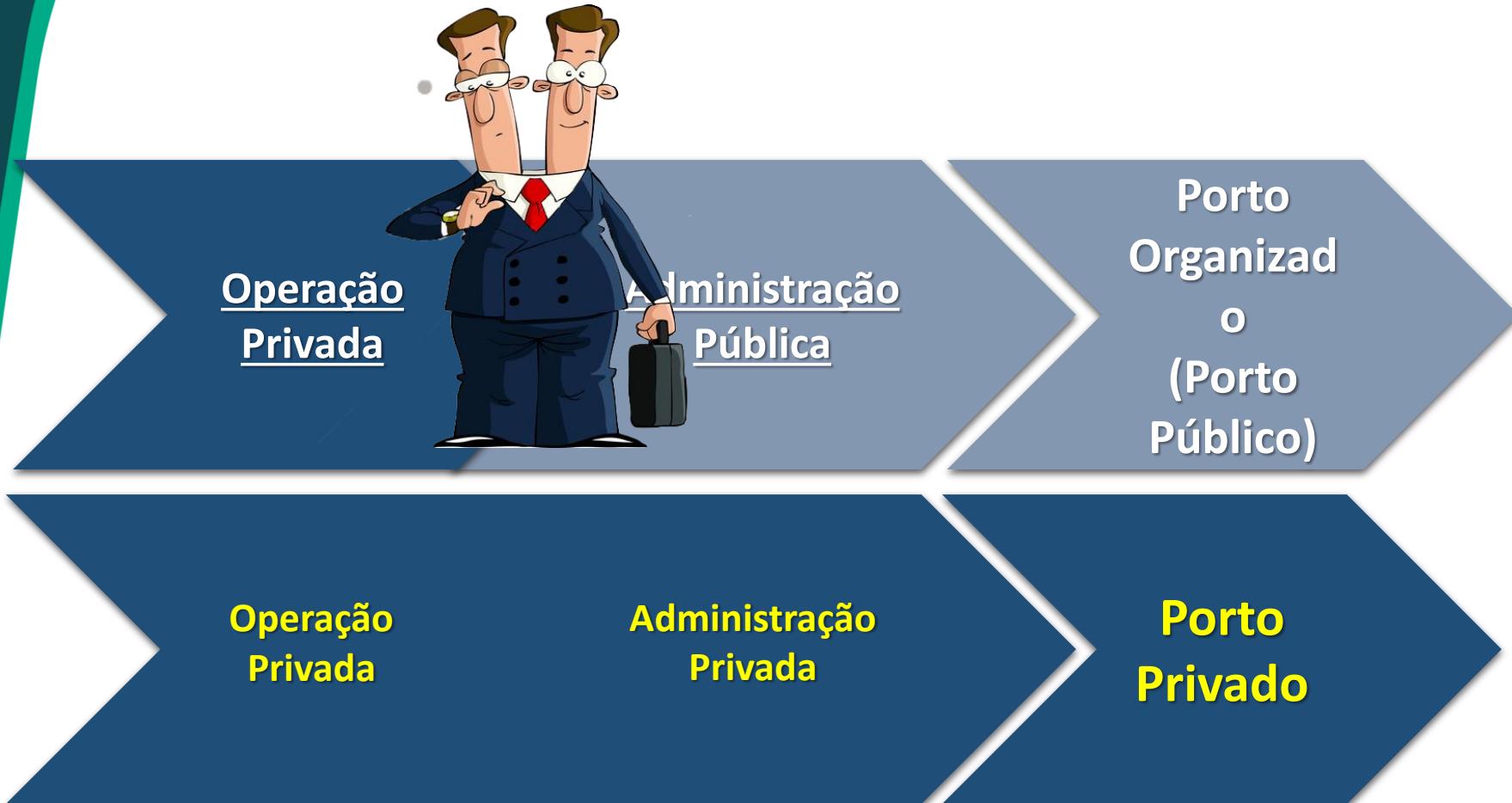
Exploração sem restrições



Evolução portuária brasileira



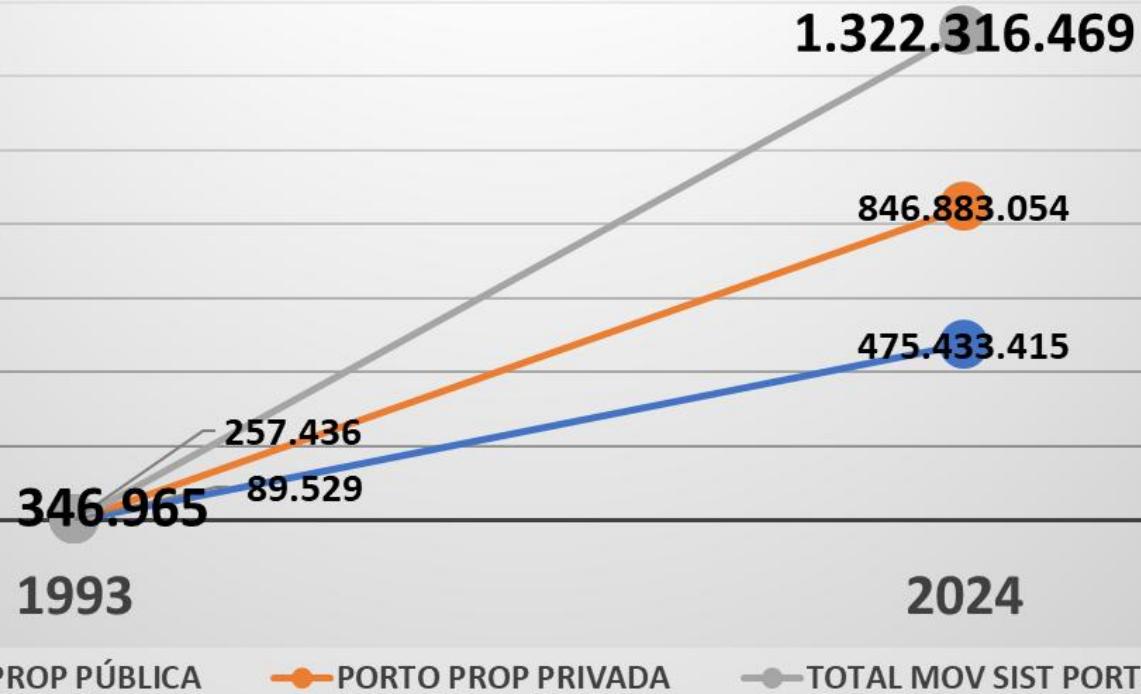
**Destaques da nova lei portuária brasileira - Lei 12.815/13
- Decreto 8.033/14**



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



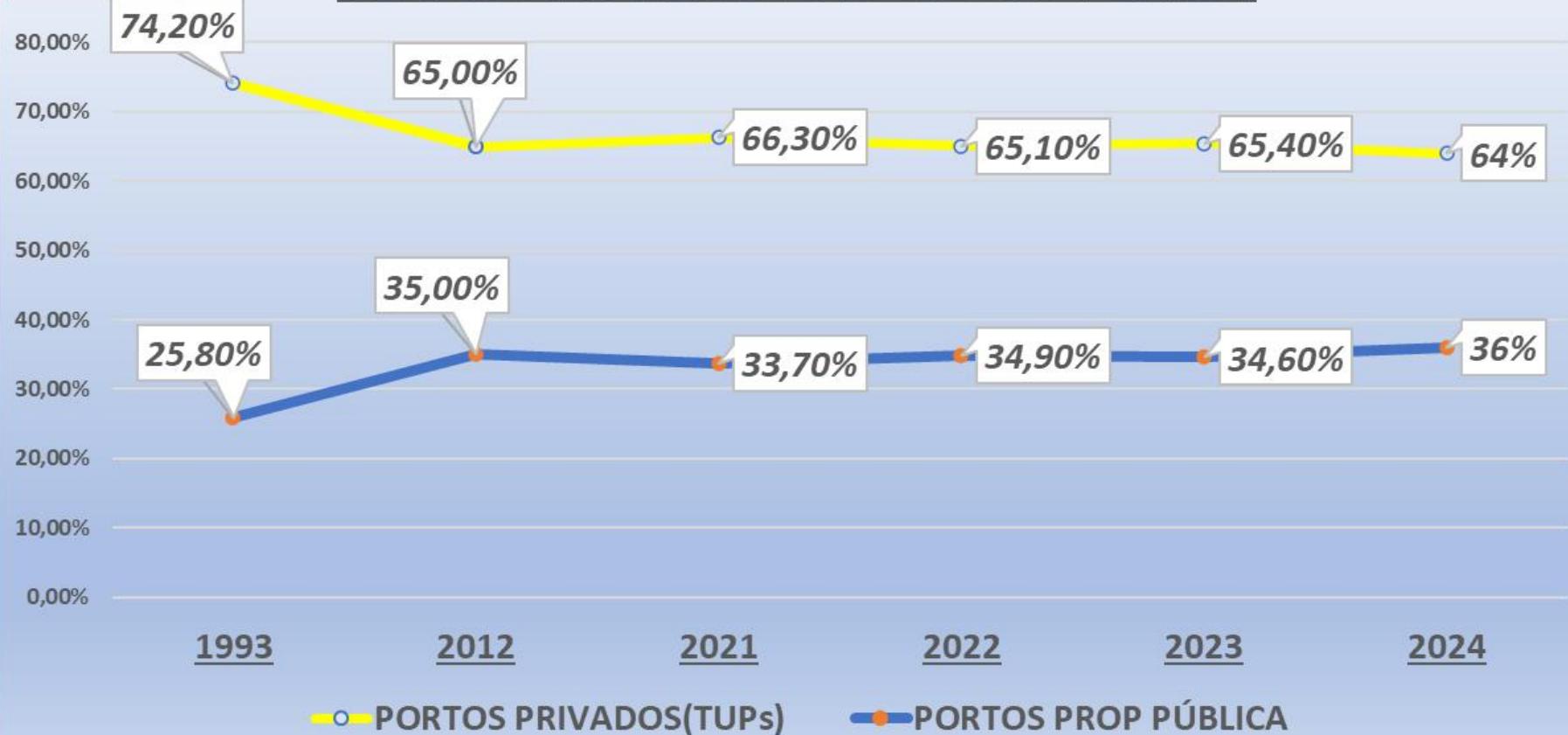
MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS - BRASIL
1993/2024 - TONs



DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

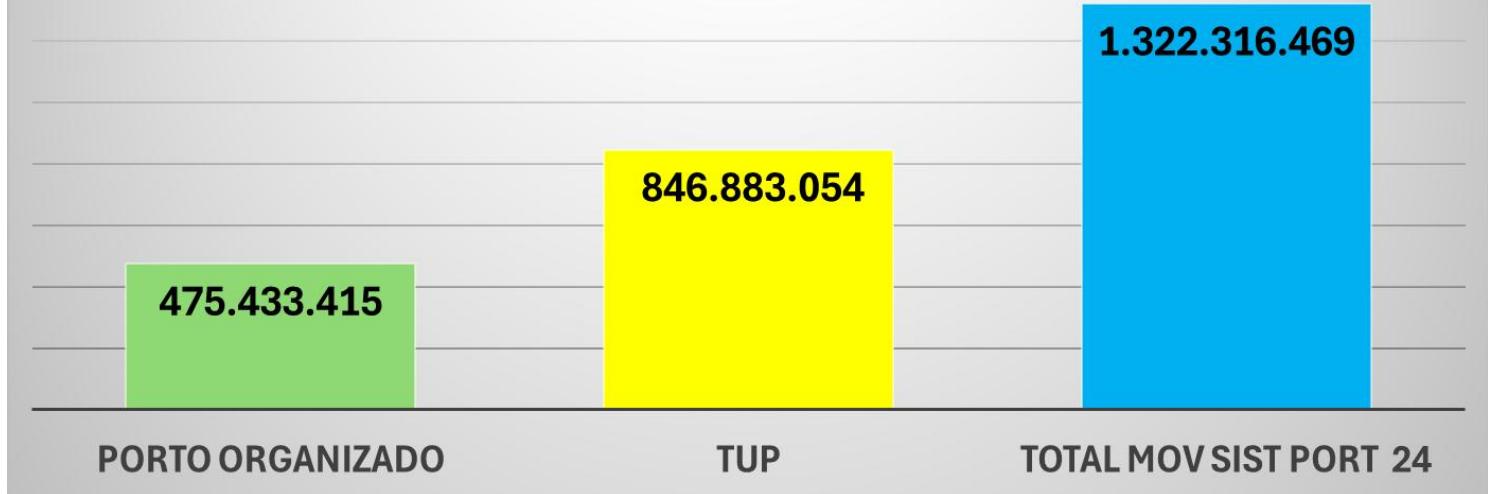
MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs – 1993 / 2024

PORCENTUAIS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS ANUAIS PORTOS PRIVADOS E PORTOS PROP PÚBLICA

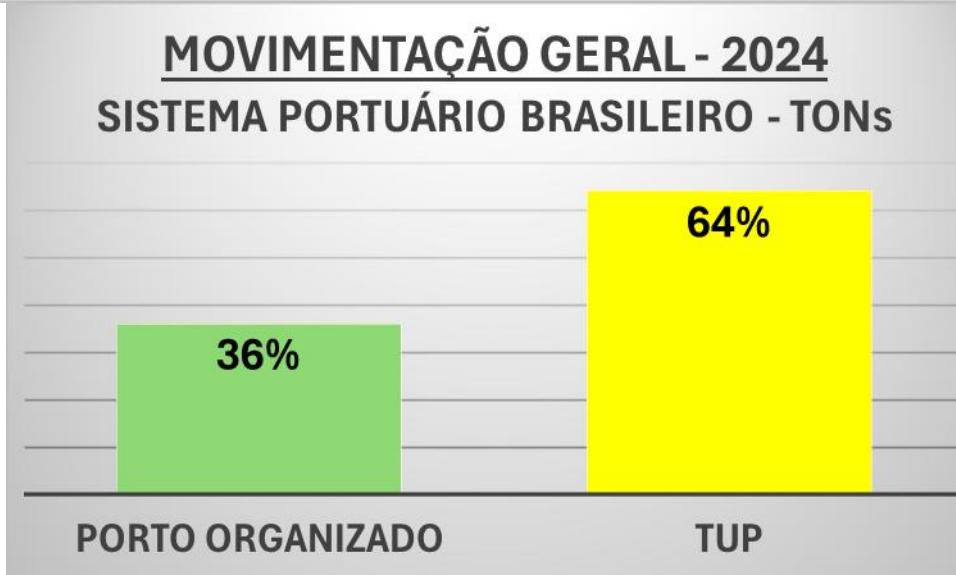


Fonte: Acervo ANTAQ (GEIPO/Ministério Transportes) – Estatística ANTAQ – Elaboração FENOP

MOVIMENTAÇÃO GERAL 2024 - TONELADAS
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO



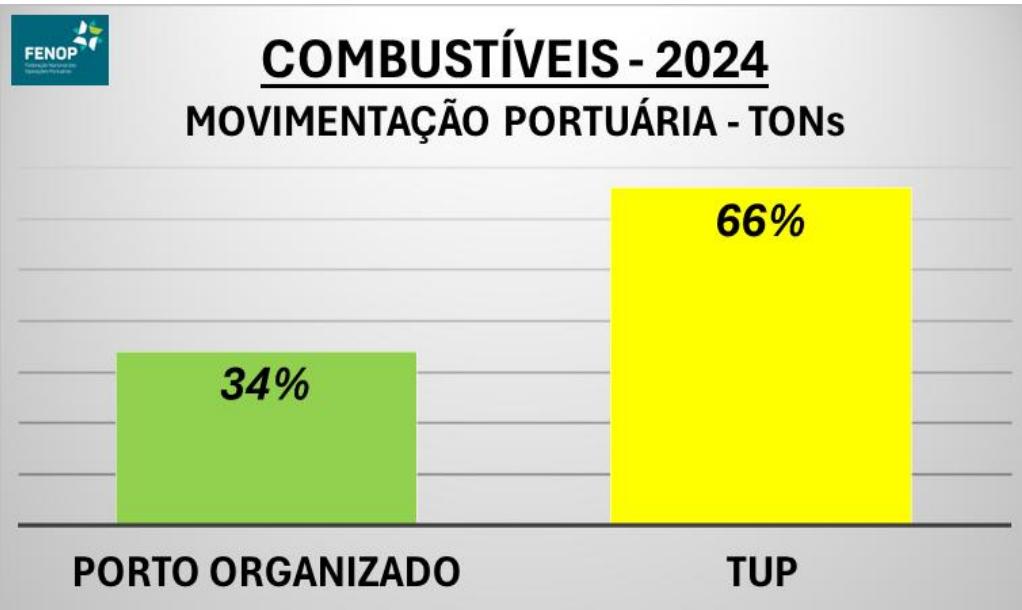
MOVIMENTAÇÃO GERAL - 2024
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO - TONs





GRANEL LÍQUIDO E GASOSO - 2024

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs



Fonte: Estatística ANTAQ
Elaboração FENOP



PETRÓLEO - 2024

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs

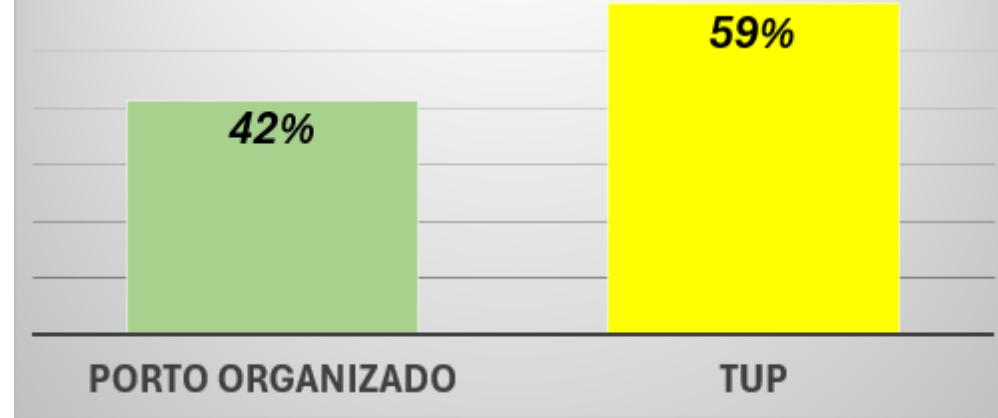


Fonte: Estatística ANTAQ
Elaboração FENOP

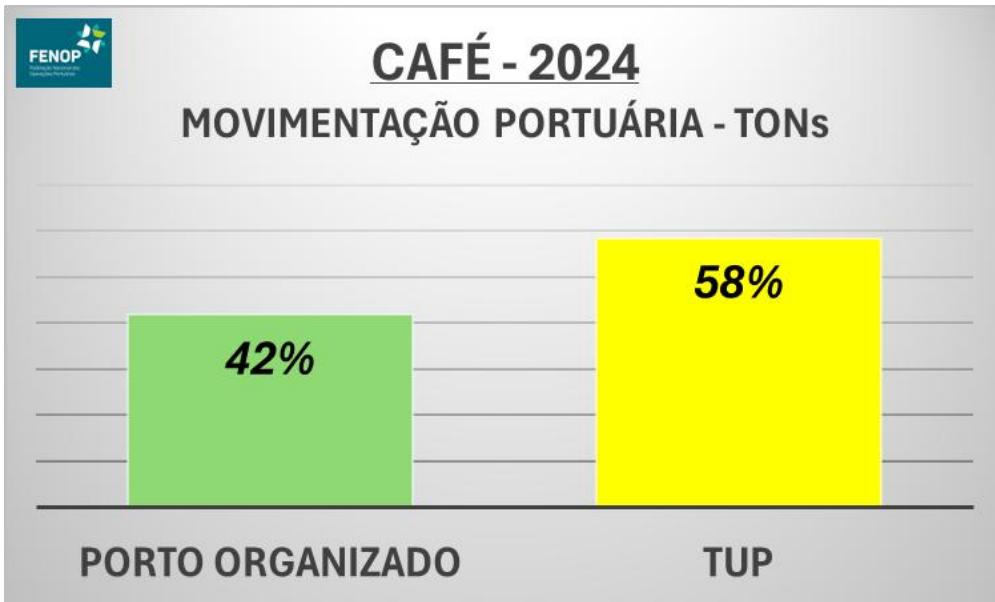


FENOP
Federação Nacional das
Operações Portuárias

CELULOSE - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs



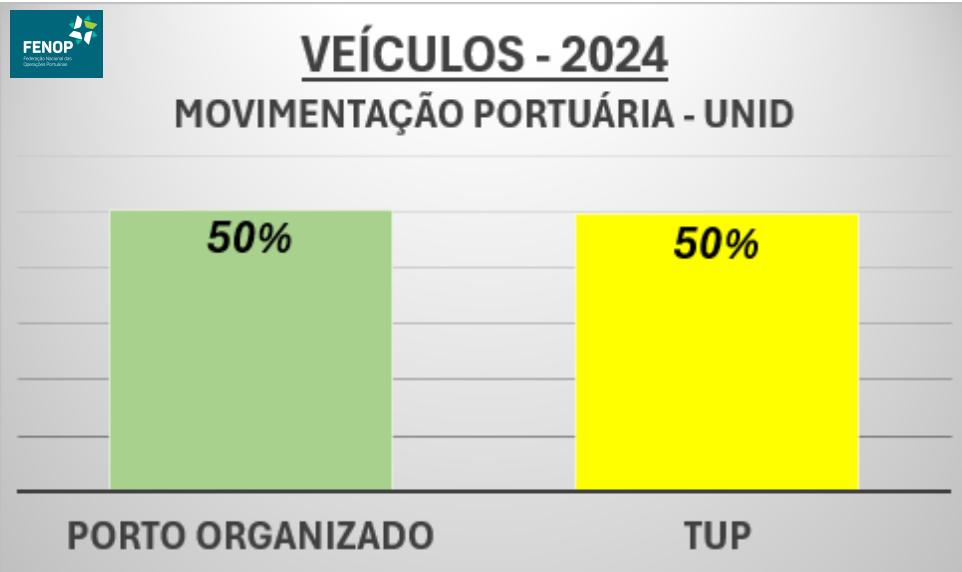
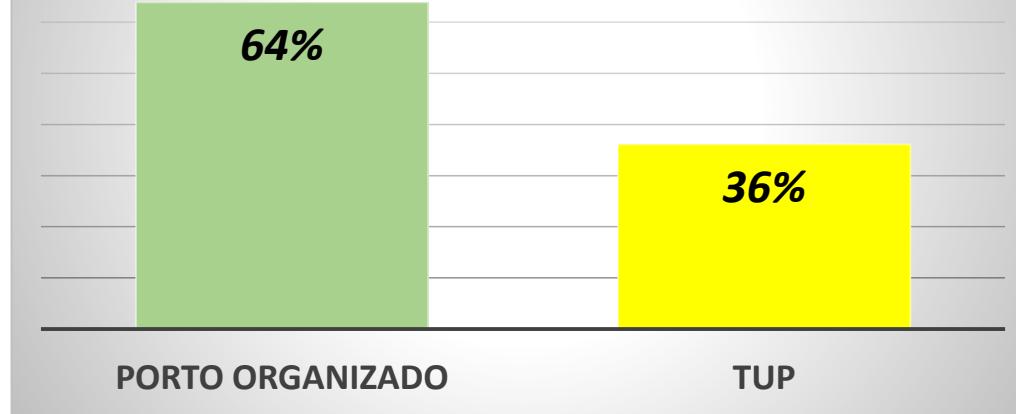
CAFÉ - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs



Fonte: Estatística ANTAQ
Elaboração FENOP



**CONTÊINERES - 2024 MOVIMENTAÇÃO
PORTUÁRIA - TEUs**

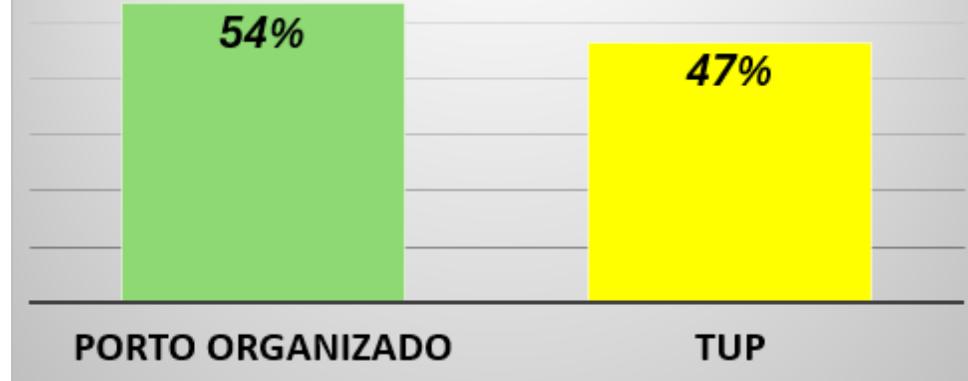


*Fonte: Estatística ANTAQ
Elaboração FENOP*



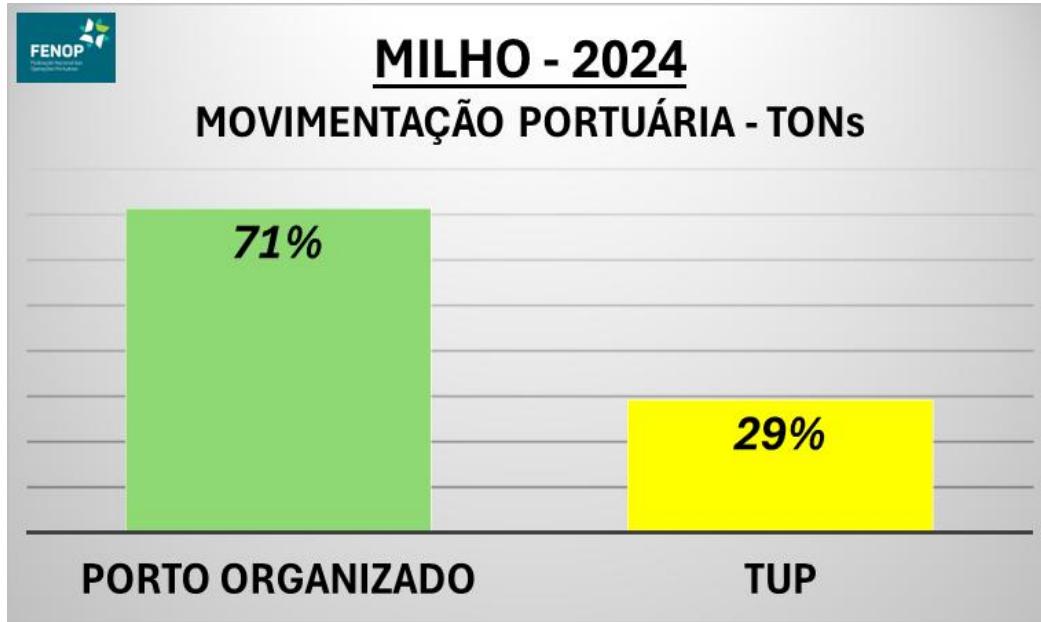
SOJA - 2024

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs



MILHO - 2024

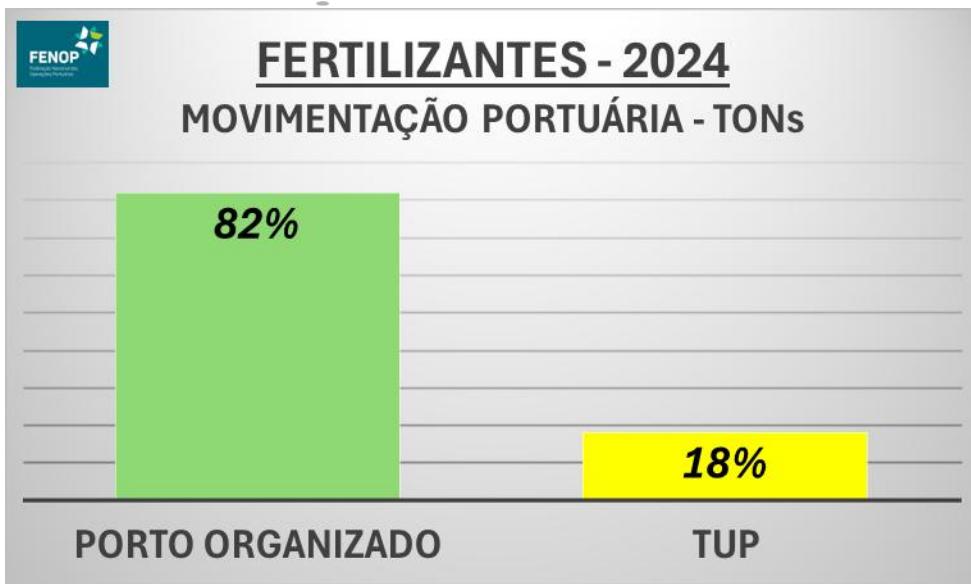
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - TONs



Fonte: Estatística ANTAQ
Elaboração FENOP



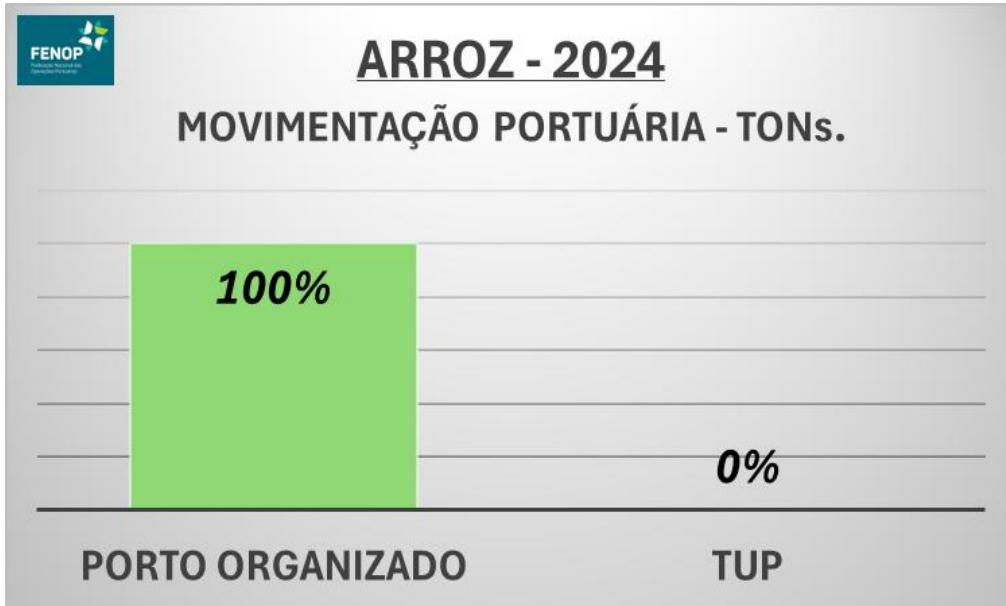
FENOP
Federação Nacional das
Operações Portuárias



Fonte: Estatística ANTAQ
Elaboração FENOP



ANIMAIS VIVOS - 2024
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - CABEÇ





DOIS REGIMES COMPLEMENTARES E NECESSÁRIOS



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



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

⊕ 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;

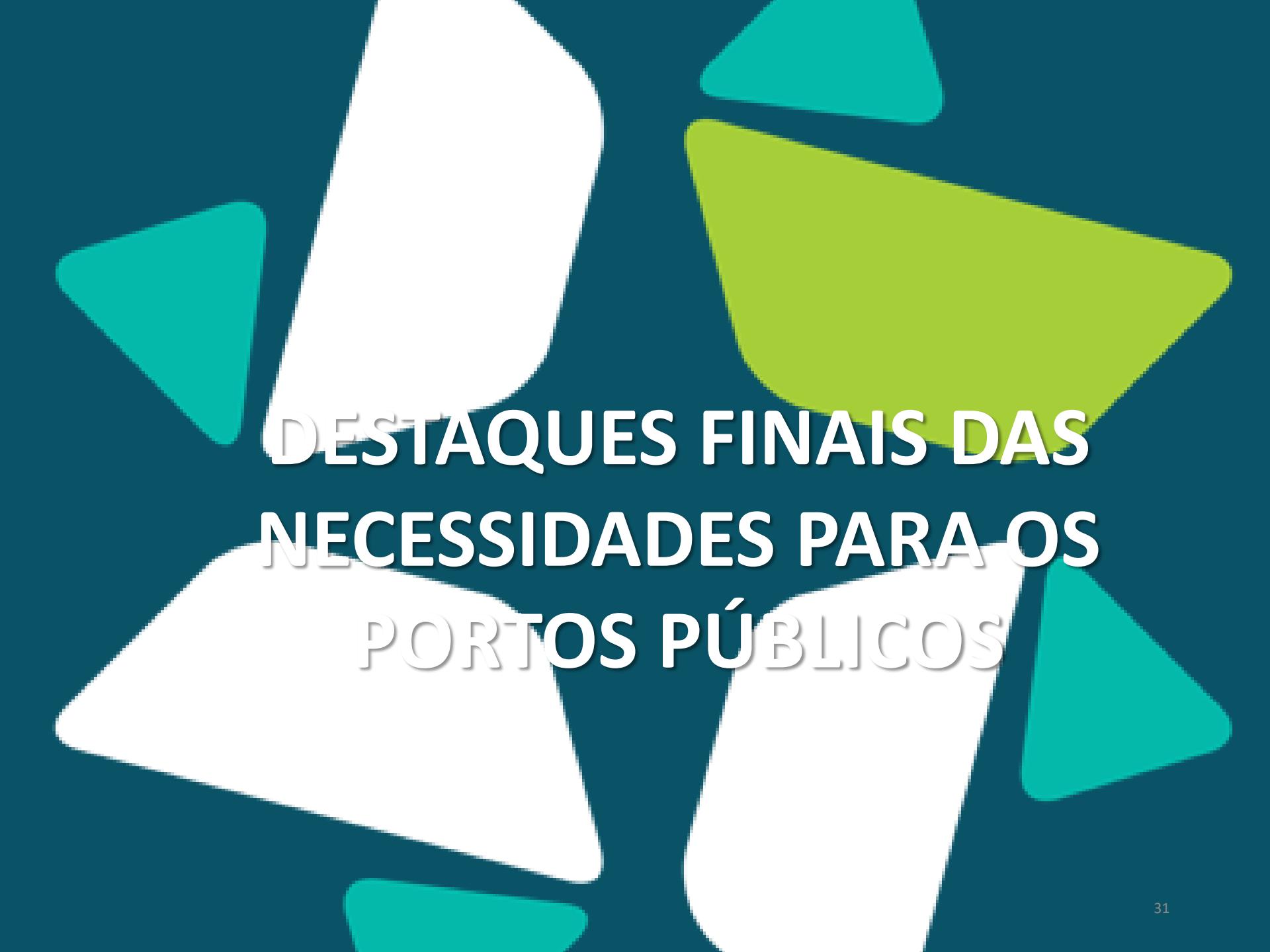


• fomentar a adoção de regulamento próprio de licitações e contratos pelas autoridades portuárias, traçando as diretrizes adequadas às contratações de obras e serviços necessários ao bom funcionamento dos portos organizados, bem como coordenar a implantação pelas companhias docas sob sua supervisão, 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;



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;*



DESTAQUES FINAIS DAS NECESSIDADES PARA OS PORTOS PÚBLICOS



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*](mailto:presidencia@fenop.com.br)
[*aquino@spaconsult.com.br*](mailto:aquino@spaconsult.com.br)