

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO ESPECIAL – SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
PL 733/2025

AUDIÊNCIA PÚBLICA
DEBATE SOBRE MÃO DE OBRA SOB A PERSPECTIVA DOS EMPREGADOS





Organização
Internacional
do Trabalho

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) aborda o conceito de "trabalho justo" por meio da sua Agenda de Trabalho Decente, lançada em 1999. O trabalho decente é visto como o principal objetivo da OIT e é definido como um trabalho produtivo em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana.

O que é trabalho decente: A Agenda de Trabalho Decente se baseia em quatro pilares estratégicos:

Emprego e oportunidades: A OIT busca a criação de mais e melhores empregos, com renda justa e produtiva, que ajudem a reduzir a pobreza.

Direitos no trabalho: Isso inclui o respeito aos direitos fundamentais no trabalho, como a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva. Também abrange a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório, a erradicação do trabalho infantil e a eliminação da discriminação em relação ao emprego e à ocupação.

Proteção social: A agenda visa aumentar a cobertura e a eficácia da proteção social para todos, assegurando condições de trabalho seguras e uma renda mínima para os trabalhadores e suas famílias.

Diálogo social: Promove o diálogo entre governos, empregadores e trabalhadores para encontrar soluções e construir coesão social.

Por que Mudar a lei 12.815?





ESSA É A JUTIFICAÇÃO



A proposta de revisão do arcabouço legal dos portos desenvolvida pela Comissão baseia-se em princípios como consensualismo, segurança jurídica, livre iniciativa, valorização do trabalho, descentralização, desburocratização e simplificação.

No decorrer dos trabalhos, foram realizadas audiências públicas e encontros para a coleta de sugestões e subsídios para a elaboração do anteprojeto de lei. Durante esse processo, representantes de todas as partes envolvidas no sistema portuário, especialmente trabalhadores e empregadores, foram amplamente ouvidos.

Os portos desempenham um papel fundamental no comércio exterior e necessitam de um marco regulatório moderno que favoreça a eficiência, a segurança e a competitividade. Nesse sentido, a reforma do arcabouço legal do setor é essencial para o desenvolvimento do país.

A iniciativa de criação da Comissão de Juristas permitiu um debate aprofundado e qualificado, culminando na apresentação do anteprojeto de lei. A tramitação desta proposta na Câmara dos Deputados representa uma oportunidade única para modernizar o setor, tornando-o mais competitivo, eficiente, justo e sustentável, além de oferecer maior segurança jurídica e oportunidades de inovação, atraindo novos investimentos e fomentando o crescimento econômico do Brasil.



Princípios

Consensualismo

Segurança jurídica

Valorização do trabalho

Garantia do bem-estar dos trabalhadores

A reforma do arcabouço legal do setor é essencial para o desenvolvimento do país

Justa

Fomentar o crescimento econômico do Brasil.

O que estamos falando aqui é do futuro de milhares de famílias...

Entendemos que não se faz necessário a mudança legislativa da lei portuária e da forma que está sendo realizado pelas razões a seguir:



1

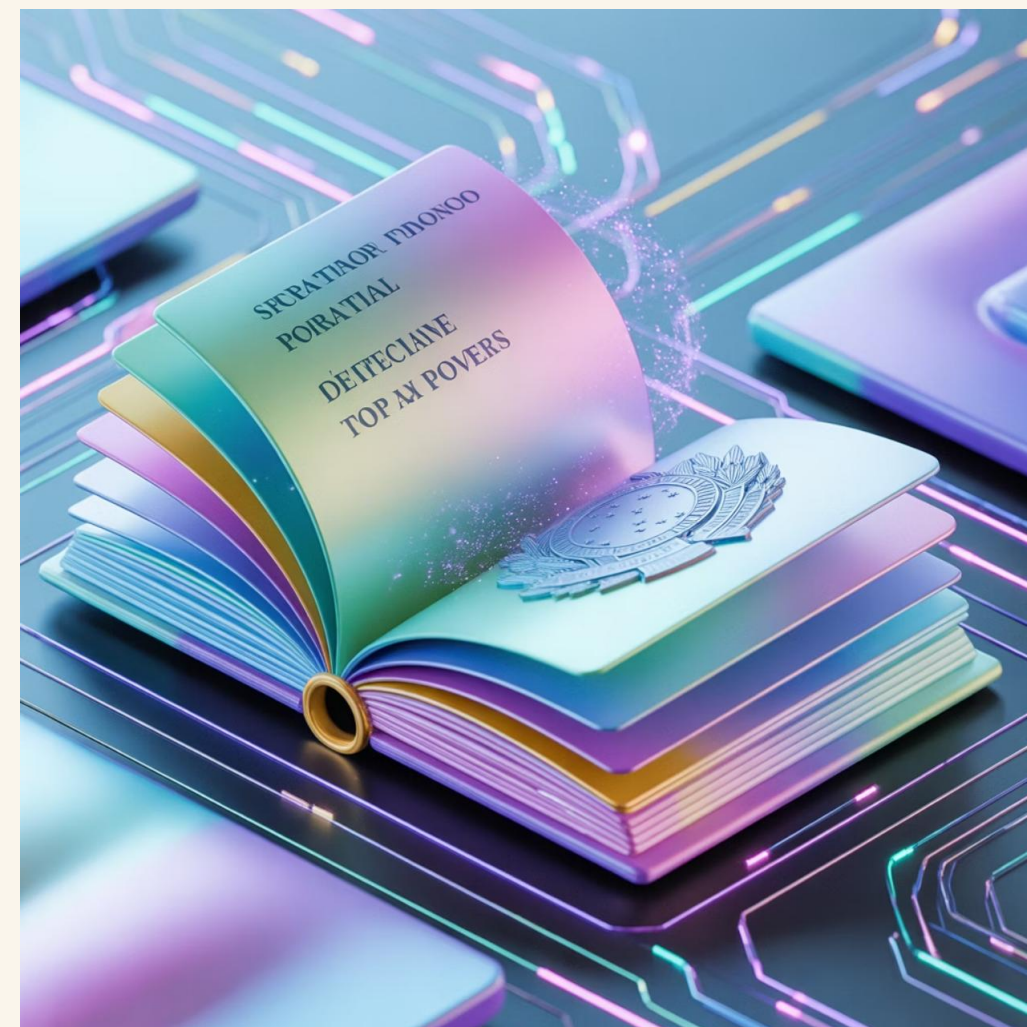


Por Vício de Iniciativa e Usurpação da Competência do Poder Executivo Federal

Fundamentos Constitucionais do Pedido

Dispositivos Constitucionais Invocados:

- *Art. 61, §1º, II, "e" - Iniciativa privativa do Presidente da República para leis que disponham sobre organização administrativa e serviços públicos*
- *Art. 22, X - Competência privativa da União para legislar sobre portos marítimos, fluviais e lacustres*
- *Art. 2º - Separação harmônica dos Poderes*
- *Arts. 1º, 5º, 14 - Direitos constitucionais de participação e fiscalização cidadã*



Fundamentos constitucionais que sustentam o pedido de arquivamento



Vício Formal de Iniciativa

A jurisprudência do STF é pacífica ao reconhecer a inconstitucionalidade formal de proposições legislativas que, oriundas do Poder Legislativo, tratem de matérias reservadas à iniciativa privativa do Presidente da República:

⊗ **Precedentes Destacados:**

ADI 1.150/RS (Rel. Min. Celso de Mello): "É inconstitucional, por vício de iniciativa, lei de origem parlamentar que dispõe sobre organização da administração pública."

ADI 3.254/DF (Rel. Min. Eros Grau): "Lei que versa sobre serviço público federal e sua delegação é de iniciativa privativa do Presidente da República."

Análise da Ilegitimidade do PL 733/2025

O Projeto de Lei

O PL 733/2025, de iniciativa parlamentar, pretende alterar substancialmente o conteúdo da Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Efeitos Pretendidos

Modificação da política nacional portuária e da modelagem de delegações, com impactos diretos sobre a estrutura de Estado e as prerrogativas da Autoridade Portuária.



Proposição Parlamentar

Iniciativa do Legislativo em matéria reservada



Usurpação de Competência

Violação ao art. 61, §1º da CF



Vício Insanável

Inconstitucionalidade formal por vício de origem

Natureza Jurídica da Lei nº 12.815/2013

"A Lei nº 12.815/2013 é uma lei ordinária federal que regula a exploração dos portos organizados e instalações portuárias sob responsabilidade da União, bem como define o papel da administração portuária, os regimes de exploração, os contratos de trabalho nos portos e a política nacional para o setor portuário."

Competência Material

Exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias

Competência Regulatória

Definição das diretrizes para a política nacional portuária

Organização Administrativa

Estruturação de órgãos, competências e procedimentos no âmbito do setor portuário federal

Por sua natureza, a norma está inserida no núcleo de competência material da União e de iniciativa privativa do Presidente da República.

Violação ao Princípio da Separação dos Poderes



"A tramitação do PL 733/2025 configura afronta ao princípio da separação dos poderes (art. 2º da CF), uma vez que o Parlamento está avançando sobre atribuição exclusiva do Executivo Federal, o que compromete a regularidade do processo legislativo e sua legitimidade democrática."

O projeto avança sobre políticas públicas de alta complexidade.

Impactos Socioeconômicos do Vício Legislativo

1

Insegurança Jurídica

Tramitação de projeto eivado de inconstitucionalidade formal gera instabilidade no setor portuário e afeta investimentos de longo prazo

2

Ameaça a Direitos Trabalhistas

Alterações na legislação portuária sem análise técnica adequada e participação dos trabalhadores compromete direitos e garantias historicamente conquistados

3

Comprometimento do Pacto Federativo

Intervenção legislativa em competências privativas do Executivo Federal distorce o equilíbrio constitucional entre os Poderes da República

"Esta manifestação não representa apenas um ato individual, mas integra uma mobilização política legítima de trabalhadores que vivem do porto e para o porto."

2



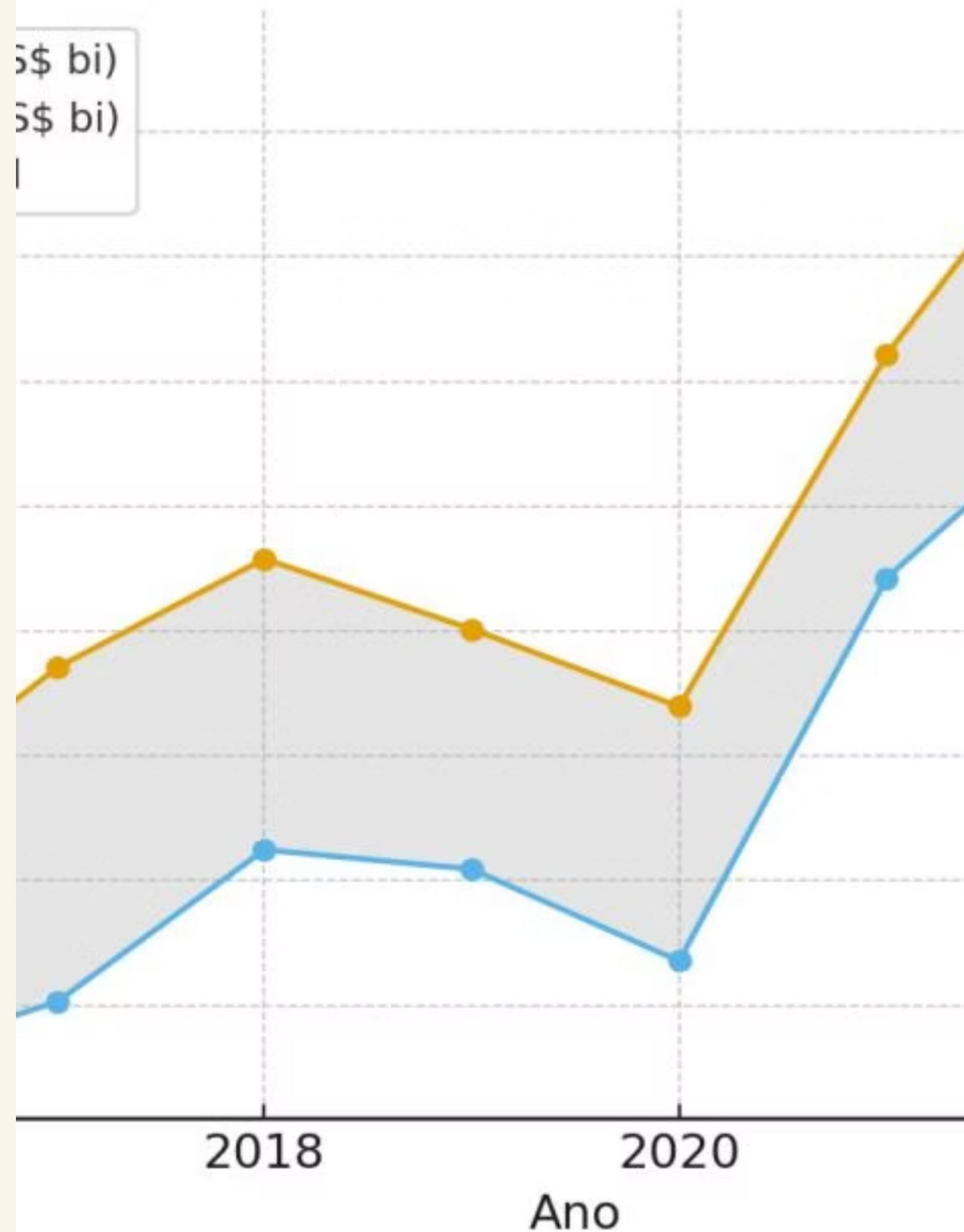
Comércio Exterior e Setor Portuário Brasileiro em Pleno Desenvolvimento

Análise técnica do período 2015-2024 em apoio ao PL nº 733/2025

Estrutura do Relatório

| | | |
|--|---|--|
| 01 | 02 | 03 |
| Panorama do Comércio Exterior | Infraestrutura Portuária Nacional | Operadores e Concessões |
| <i>Evolução das exportações, importações e saldo comercial brasileiro no período analisado</i> | <i>Movimentação portuária, participação modal e desempenho operacional dos portos</i> | <i>Mapeamento dos principais players do setor portuário brasileiro</i> |
| 04 | 05 | |
| Análise Econômico-Financeira | Implicações para o PL 733/2025 | |
| <i>Desempenho financeiro e investimentos dos operadores portuários</i> | <i>Considerações técnicas e recomendações para o marco regulatório</i> | |

Comércio Exterior do Brasil (2015-2024)



Evolução do Comércio Exterior Brasileiro

O Brasil consolidou expansão significativa nas trocas comerciais internacionais entre 2015 e 2024, com crescimento robusto tanto nas exportações quanto nas importações.

Exportações

Crescimento de 76,3% no período, passando de US\$ 191,1 bilhões (2015) para US\$ 337,0 bilhões (2024)

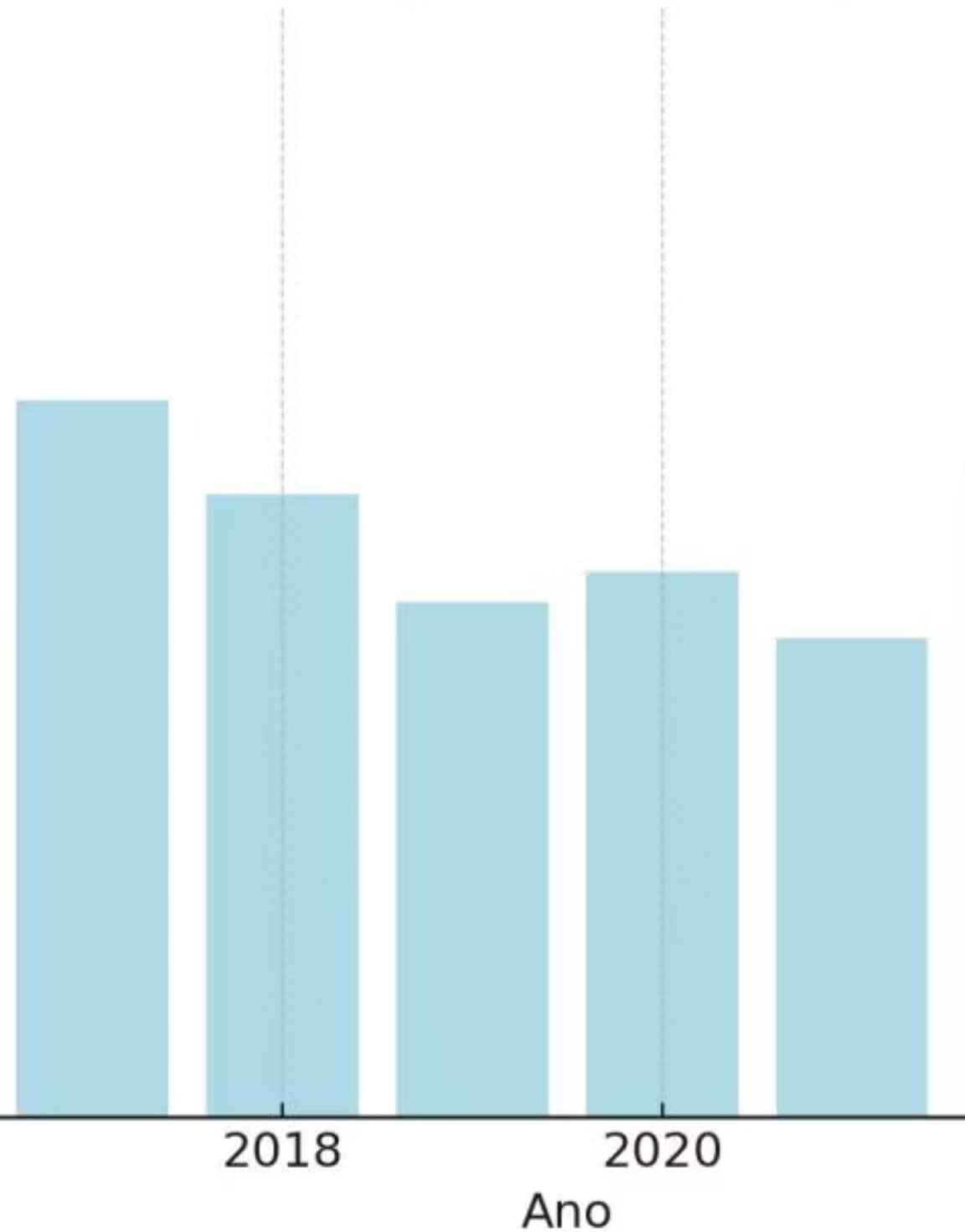
Importações

Aumento de 53,1%, evoluindo de US\$ 171,5 bilhões para US\$ 262,5 bilhões no mesmo período

Saldo Positivo

Superávit comercial ampliado em 278,7%, alcançando US\$ 74,6 bilhões em 2024

do da Balança Comercial (201



Trajetória do Saldo Comercial

A balança comercial brasileira apresentou trajetória consistentemente positiva, com destaque para o recorde histórico de US\$ 98,8 bilhões registrado em 2023. Este desempenho reflete o fortalecimento da competitividade brasileira nos mercados internacionais e a diversificação da pauta exportadora.

US\$ 98,8B

Recorde
Histórico

*Maior superávit
comercial registrado
em 2023*

279%

Crescimento

*Expansão do saldo
entre 2015 e 2024*

10

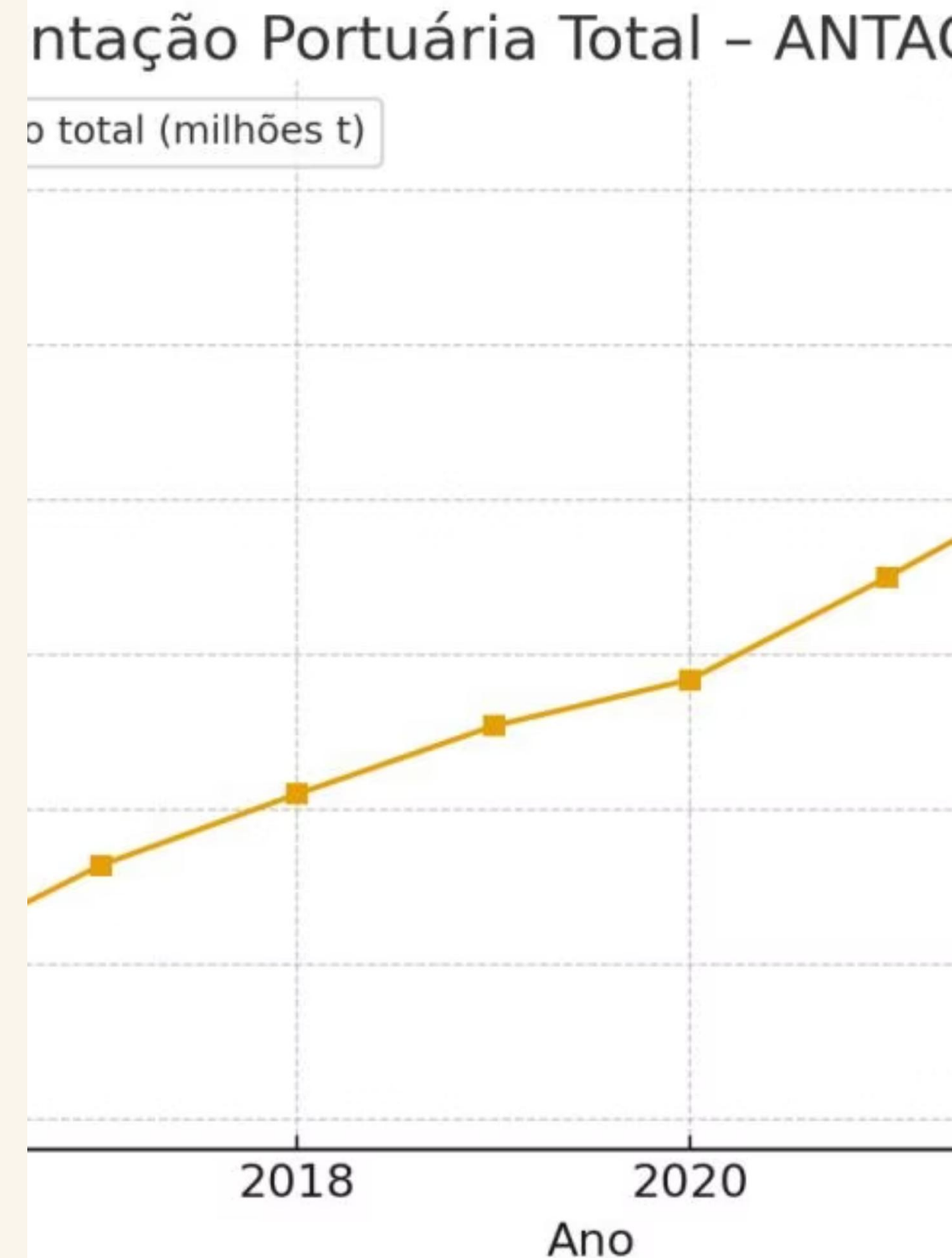
Anos
Consecutivos

*Período ininterrupto
de superávits
comerciais*

Movimentação Portuária Nacional

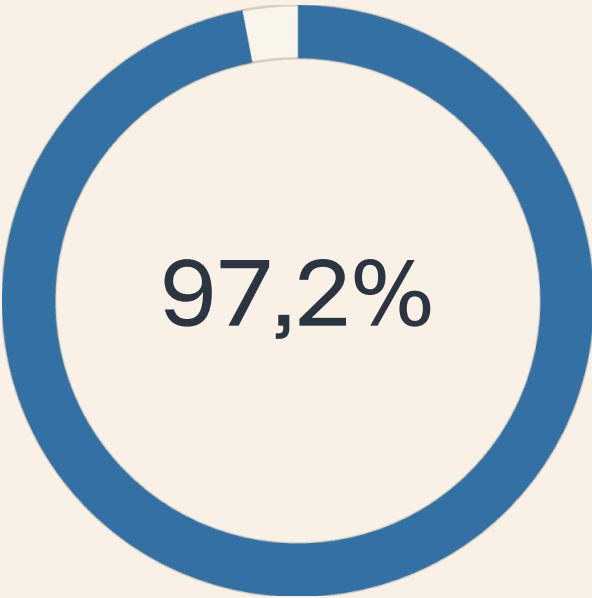
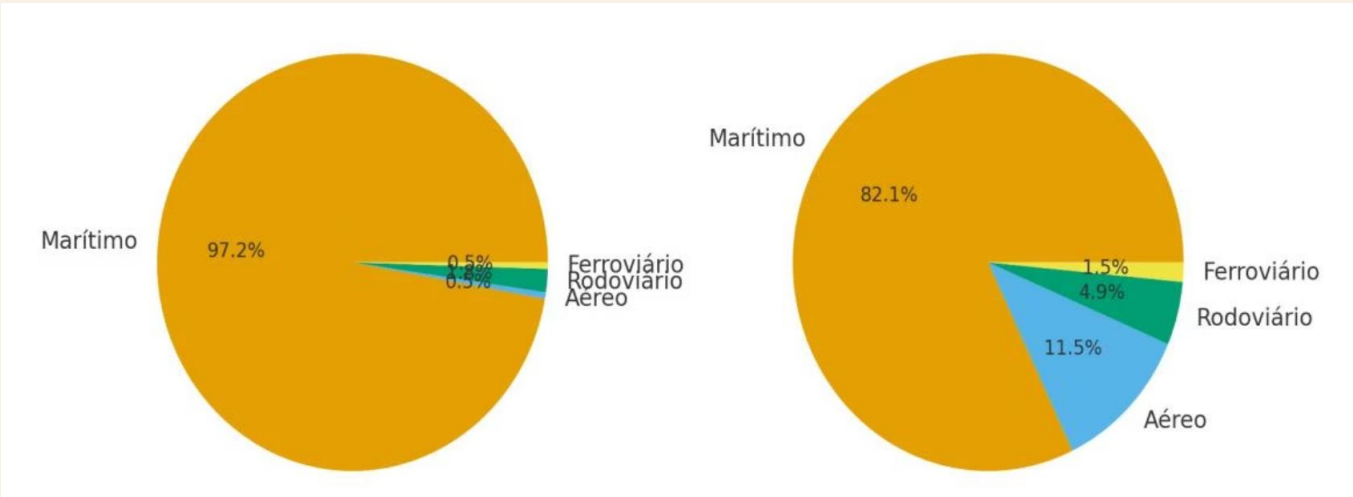
A movimentação portuária total registrou crescimento sustentado no período 2015-2024, acompanhando a expansão do comércio exterior brasileiro. Os portos organizados e terminais de uso privado demonstraram capacidade de absorver o aumento da demanda.

Os dados consolidados pela ANTAQ evidenciam a importância estratégica da infraestrutura portuária para o escoamento da produção nacional e o abastecimento do mercado interno.



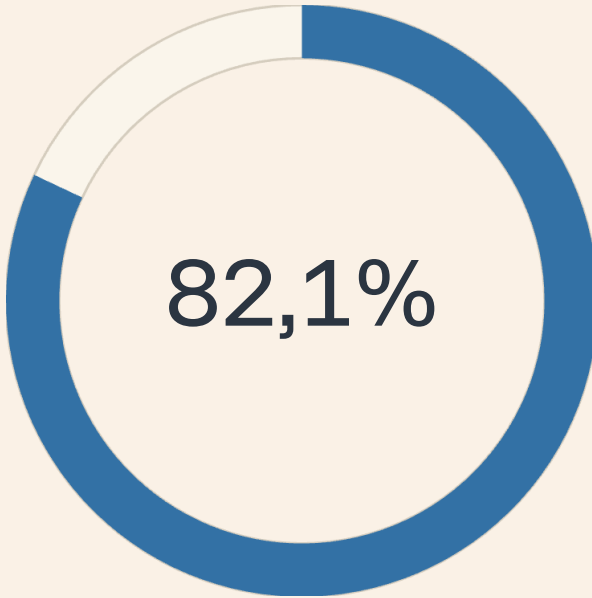
Predominância do Modal Marítimo

Participação por Volume (2024)



Participação em Volume

Toneladas movimentadas via modal marítimo em 2024



Participação em Valor

Valor FOB das operações pelo modal marítimo



Infraestrutura Portuária Brasileira

Mapeamento dos principais portos e terminais

Portos Públicos Organizados no Brasil

O Brasil possui 37 portos públicos organizados sob gestão das autoridades portuárias, distribuídos estrategicamente ao longo do litoral e hidrovias interiores. Estes portos são responsáveis pela maior parte da movimentação de cargas do país.



Região Norte

Portos de Santarém, Vila do Conde, Manaus e Macapá, com foco em grãos e produtos florestais



Região Nordeste

Complexos portuários de Suape, Salvador, Pecém e Itaqui, movimentando contêineres e grãos



Região Sudeste

Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Sepetiba concentram 60% da movimentação nacional



Região Sul

Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande destacam-se em grãos agrícolas e Itajaí carga geral e containeres

Principais Portos por Movimentação

Porto de Santos (SP)

Maior porto da América Latina, responsável por 28% da movimentação nacional, com 152 milhões de toneladas/ano

Complexo Portuário do Itaqui (MA)

Especializado em granéis sólidos minerais, movimenta 32 milhões de toneladas/ano

Porto de Paranaguá (PR)

Principal corredor de exportação do agronegócio, com 58 milhões de toneladas/ano



Terminais de Uso Privado

O Brasil conta com mais de 200 Terminais de Uso Privado (TUPs) autorizados, que representam parcela crescente da movimentação portuária nacional.



Complexos Industriais

TUPs integrados a plantas industriais, como siderúrgicas, petroquímicas e produtores de celulose



Petróleo e Derivados

Terminais para movimentação de petróleo, combustíveis e produtos químicos



Graneleiros Agrícolas

Terminais especializados em soja, milho, açúcar e outros produtos do agronegócio



Contêineres

TUPs dedicados à movimentação de carga containerizada com alta produtividade



Operadores Portuários e Concessões

Principais grupos empresariais do setor

Principais Operadores Portuários

O setor portuário brasileiro é dominado por grandes grupos empresariais, nacionais e internacionais, que detêm concessões e arrendamentos nos principais portos do país. A concentração do mercado reflete investimentos significativos em infraestrutura.

Santos Brasil

Líder em movimentação de contêineres, opera terminais em Santos (Tecon Santos), com participação de mercado superior a 40% no porto

DP World

Operador global presente em Santos (Terminal Embraport) e Rio de Janeiro, com investimentos acumulados de R\$ 4 bilhões

Wilson Sons

Grupo integrado com atuação em terminais de contêineres, rebocadores e logística em múltiplos portos

Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP)

Maior operador do Porto de Paranaguá, controlado pela China Merchants Port Holdings

BTP - Brasil Terminal Portuário

Opera terminal de contêineres em Santos com capacidade para 2 milhões de TEUs/ano

Rumo Logística

Grupo Cosan, integra ferrovia e terminais portuários para escoamento de grãos e açúcar



Operadores de Granéis e Especializados

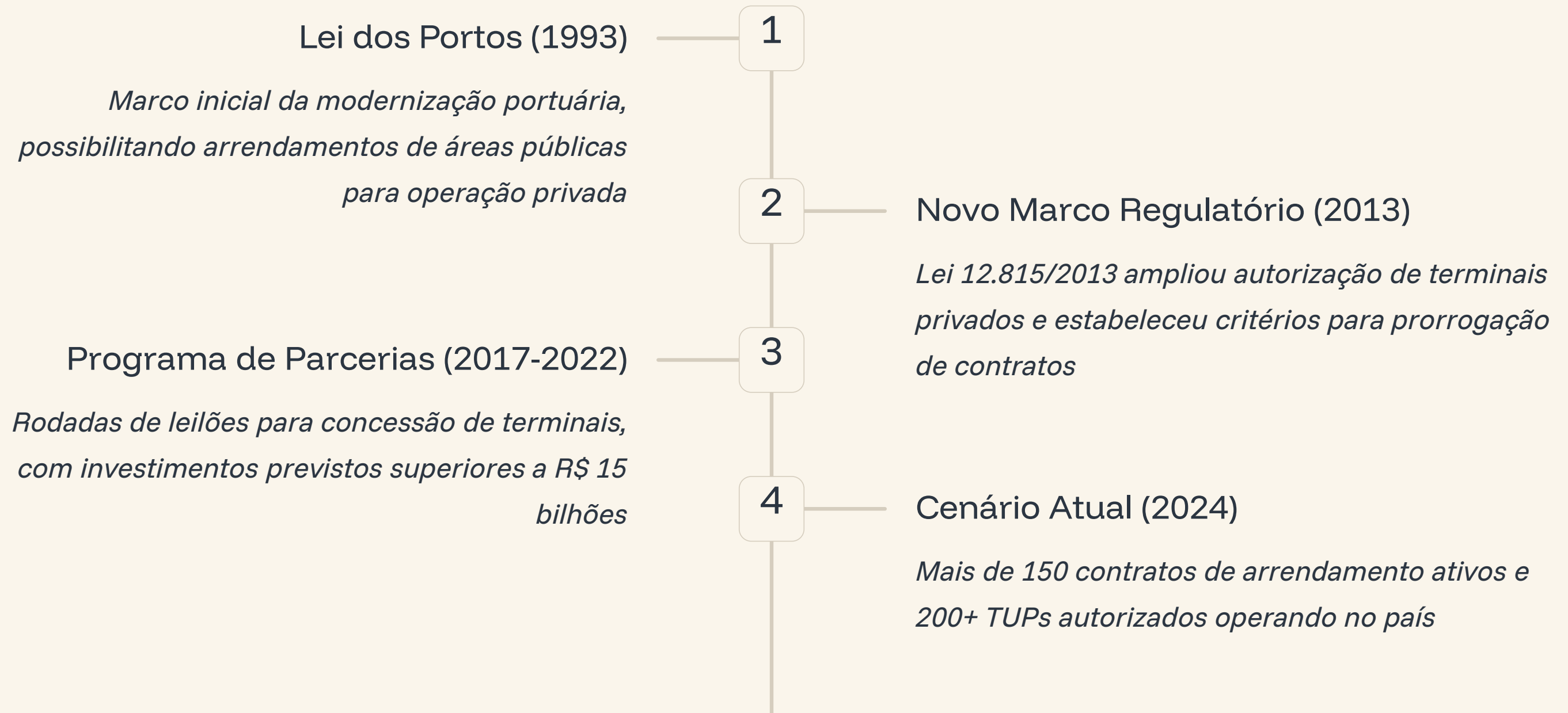
Granéis Sólidos

- **Vale:** Terminais próprios para minério de ferro em Tubarão e Ponta da Madeira
- **Cargill:** Terminais de grãos em Santarém e Santos
- **Bunge:** Rede de terminais graneleiros em portos estratégicos
- **Louis Dreyfus:** Terminais de açúcar e grãos

Granéis Líquidos

- **Petrobras:** Terminais de petróleo e derivados
- **Transpetro:** Rede de dutos e terminais
- **Ultracargo:** Armazenagem de químicos e combustíveis
- **Granel Química:** Terminais especializados

Modelo de Concessões e Arrendamentos



Desempenho Econômico-Financeiro do Setor

Os principais operadores portuários brasileiros apresentaram crescimento consistente de receitas e lucratividade no período 2012-2024, refletindo o aumento da movimentação de cargas e investimentos em produtividade.

R\$ 45B

Receita Consolidada

*Faturamento anual estimado dos top
10 operadores em 2024*

R\$ 8,2B

Lucro Líquido Agregado

*EBITDA consolidado dos principais
grupos portuários*

18,2%

Margem EBITDA Média

*Rentabilidade operacional do setor
portuário brasileiro*

Evolução Financeira dos Operadores (2012-2024)

Análise do desempenho dos principais grupos com dados públicos disponíveis:

| | |
|---|--|
| <div>Santos Brasil</div> <div>Receita líquida cresceu de R\$ 1,2 bilhão (2012) para R\$ 2,8 bilhões (2024). Lucro líquido médio anual de R\$ 350 milhões, com margem EBITDA consistente de 45-48%</div> | |
| | <div>Wilson Sons</div> <div>Faturamento evoluiu de R\$ 980 milhões para R\$ 2,1 bilhões no período. EBITDA acumulado de R\$ 5,8 bilhões nos últimos 12 anos</div> |
| <div>Rumo Logística</div> <div>Receita do segmento portuário saltou de R\$ 450 milhões para R\$ 1,6 bilhão. Investimentos em terminais totalizaram R\$ 3,2 bilhões</div> | |
| | <div>DP World Brasil</div> <div>Operações brasileiras geraram receita estimada de R\$ 1,8 bilhão em 2024, com investimentos acumulados superiores a R\$ 4 bilhões desde 2016</div> |

Desafios e Gargalos do Setor

Infraestrutura de Acesso

Rodovias e ferrovias congestionadas aumentam custos logísticos e tempo de permanência nos terminais

Dragagem Insuficiente

Calados inadequados limitam a entrada de navios de grande porte, reduzindo competitividade

Burocracia Aduaneira

Processos de desembaraço ainda lentos em comparação com padrões internacionais

Segurança Jurídica

Necessidade de marco regulatório estável para atrair novos investimentos de longo prazo

Sustentabilidade

Pressão crescente por adequação ambiental e redução de emissões nas operações portuárias

Implicações para o Projeto de Lei nº 733/2025

Os dados técnicos apresentados fundamentam recomendações essenciais para o aprimoramento do marco regulatório portuário brasileiro. O PL deve considerar os seguintes aspectos estratégicos:

| | | |
|---|---|--|
| 01 | CC | 03 |
| Segurança Jurídica | Metas de Desempenho | Continuidade Operacional |
| <i>Estabelecer regras claras e estáveis para concessões, arrendamentos e renovações contratuais</i> | <i>Definir indicadores objetivos de produtividade, tempo de operação e investimentos obrigatórios</i> | <i>Garantir mecanismos que assegurem a operação ininterrupta dos portos públicos organizados</i> |
| 04 | 05 | |
| Atração de Investimentos | Sustentabilidade Ambiental | |
| <i>Criar ambiente favorável para novos aportes em infraestrutura e tecnologia portuária</i> | <i>Incorporar exigências de adequação ambiental e compromissos de redução de emissões</i> | |

Conclusões e Recomendações

O setor portuário brasileiro demonstrou capacidade de resposta à expansão do comércio exterior, mas necessita de marco regulatório que assegure previsibilidade, competitividade e sustentabilidade de longo prazo.

Fortalecimento Institucional

Reforçar o papel do MPOR e da ANTAQ na governança e fiscalização do setor, com recursos adequados

Modernização Contínua

Incentivar investimentos em automação, digitalização e infraestrutura de classe mundial

Integração Logística

Priorizar a integração porto-ferrovia-rodovia para redução de custos e ganhos de eficiência

Fontes: MDIC/Secex, Banco Central do Brasil, ANTAQ, Demonstrações Financeiras de Operadores Portuários (2012-2024), Ministério dos Transportes, ATP/Mundo Logística.

É fato consumado a alteração legislativa ?



Marco Histórico para o Setor

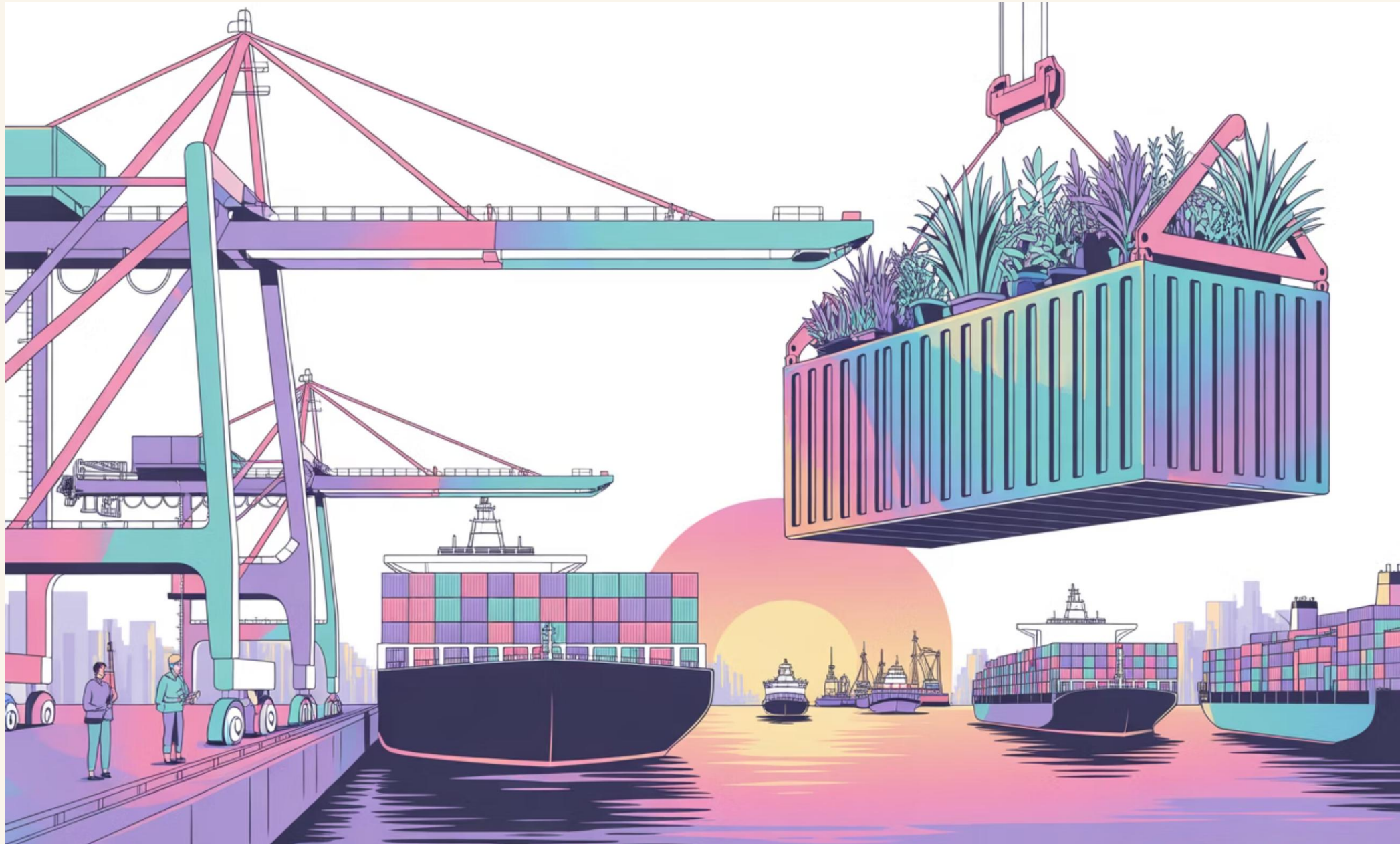


Primeiro Acordo Formal

Esta é a primeira vez na história recente que trabalhadores portuários e setor produtivo chegam a um acordo formal e consensual para subsidiar legislação do setor.

A construção coletiva demonstra maturidade institucional e estabelece novo padrão de diálogo social no sistema portuário brasileiro.

Temos agora a Lei 12.815/2013, PL 733/2025 e ACORDO NACIONAL



Uma análise detalhada dos instrumentos que regulam o trabalho portuário no Brasil, comparando a legislação vigente, o projeto de lei substitutivo e os acordos negociados entre federações laborais e empresariais.



Estrutura geral dos instrumentos comparados



Lei 12.815/2013

Lei vigente

Regula a exploração de portos organizados e instalações portuárias, com base no sistema OGMO e no trabalho portuário avulso.



PL 733/2025

Projeto de Lei substitutivo

Reestrutura o modelo, abrindo maior espaço para contratação direta de trabalhadores por operadores e arrendatários, reduzindo papel do OGMO.



Acordo Nacional

Acordo político-técnico

Tenta conciliar o texto do PL com a preservação mínima de direitos dos trabalhadores.



Memorando de Entendimento

Proposta técnica de interpretação

Estabelece diretrizes para implementação e interpretação nas contratações com vínculo empregatício no setor portuário.



Conclusão geral

*O acordo e o memorando representam um **avanço político e social relevante** em relação ao texto original do PL 733/2025, pois:*

- *restauram parte da governança coletiva e paritária do sistema OGMO;*
- *reconhecem a coexistência entre regimes (avulso e CLT) sem supressão de direitos;*
- *reforçam a importância da negociação sindical nacional e local;*
- *propõem soluções para qualificação e proteção de renda.*

*No entanto, em relação à Lei 12.815/2013, o conjunto ainda configura um **retrocesso estrutural**:*

- *o modelo de trabalho avulso perde exclusividade;*
- *o sistema OGMO perde centralidade;*
- *há risco de fragmentação sindical e precarização gradual.*



Em resumo:

*O acordo e o memorando são um “**melhor alternativa**” entre o retrocesso total proposto no PL 733 e a estrutura protetiva da Lei 12.815/2013.*

Evitam a destruição do modelo OGMO, mas não restabelecem integralmente o regime público e coletivo do trabalho portuário.

Partes Envolvidas no Acordo

Uma articulação inédita reuniu representantes de todos os setores do sistema portuário brasileiro, culminando no primeiro acordo formal entre trabalhadores e setor produtivo para o marco regulatório.



Federações Laborais

FNP (Portuários), FNE (Estivadores) e FENCCOVIB



Setor Empresarial

FENOP (Federação Nacional de Operadores Portuários)



Governo Federal

Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) como articulador institucional



Poder Legislativo

Comissão Especial do PL 733/2025 na Câmara dos Deputados



Principais Pontos Pactuados

1

Definições e Classificações

Estabelecimento claro das categorias e funções do trabalho portuário, garantindo reconhecimento profissional.

2

Certificação e Qualificação

Critérios objetivos para qualificação dos trabalhadores, valorizando a formação técnica e a especialização.

3

Vínculo Empregatício

Regras claras de contratação com vínculo formal e parâmetros para negociação coletiva setorial.

4

Papel do OGMO

Diretrizes sobre atuação do órgão gestor e flexibilização em casos de não atendimento pelo sistema tradicional.

Proteção das Categorias Profissionais

Conquista Fundamental

O acordo afastou definitivamente propostas de encerramento das categorias de vigia portuário, consertador e trabalhadores de bloco que constavam em versões anteriores do projeto.

A manutenção dessas funções garante a continuidade de atividades essenciais e preserva direitos históricos das categorias, com flexibilização negociada apenas quando não houver atendimento pelo sistema regular.



Vigia Portuário



Consertador



Trabalhadores de Bloco

Impactos Positivos do Acordo

01

Segurança Jurídica e Previsibilidade

Texto único consensuado para o capítulo laboral reduz significativamente incertezas jurídicas para trabalhadores e operadores portuários.

ćć

Proteção de Categorias

Continuidade garantida das atividades de vigia, consertador e bloco, evitando desestruturação ocupacional no setor.

03

Vínculo e Negociação

Caminho claro para vínculo empregatício com regras de negociação coletiva e valorização da certificação profissional.

04

Diálogo Social Fortalecido

Racionalização de conflitos e incentivo à cooperação entre MPor, setor produtivo e representações laborais.

05

Subsídio ao Legislativo

Material técnico entregue à Comissão Especial acelera tramitação de substitutivo equilibrado e tecnicamente fundamentado.

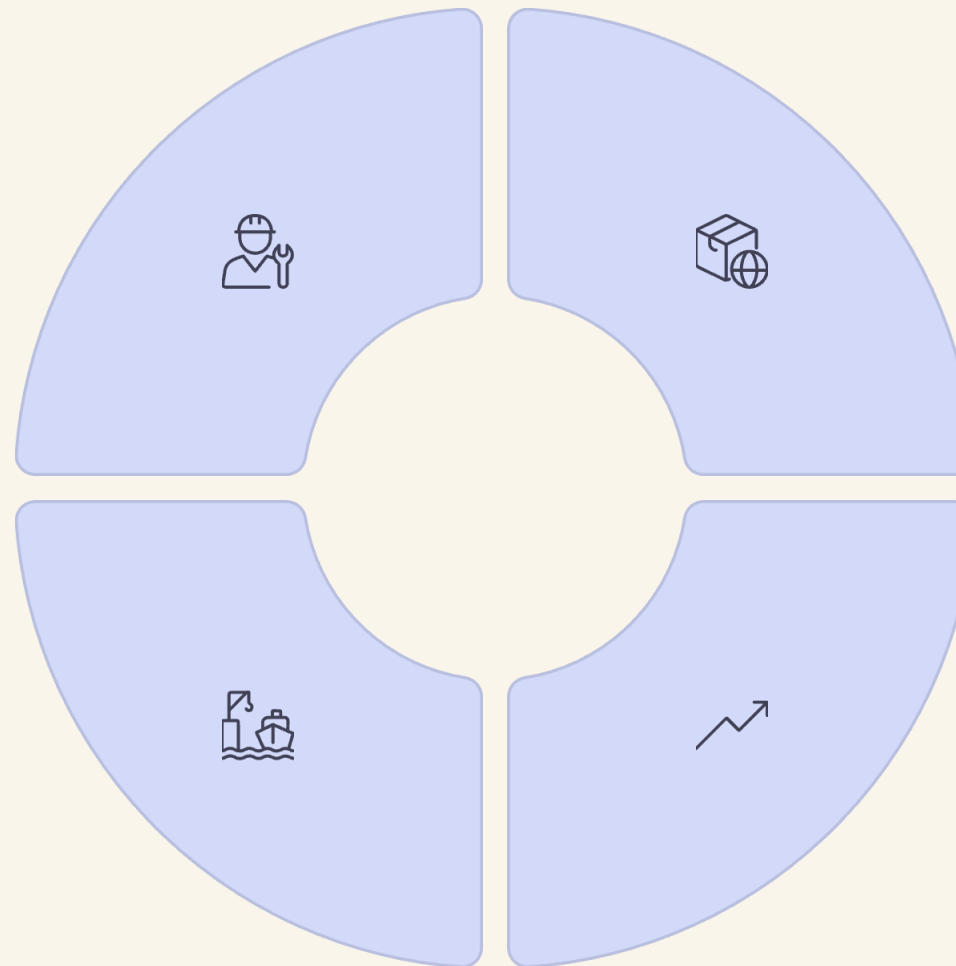
Benefícios para Todos os Atores

Trabalhadores

- Proteção de direitos e categorias
- Valorização profissional
- Vínculo empregatício claro

Sistema Portuário

- Competitividade preservada
- Desenvolvimento sustentável
- Ambiente colaborativo



Operadores

- Segurança jurídica operacional
- Regras previsíveis
- Flexibilização negociada

Poder Público

- Subsídio técnico qualificado
- Redução de conflitos
- Política setorial equilibrada

Reconhecimento e Agradecimentos

A Intersindical Laboral Portuária de Itajaí reconhece o empenho, seriedade e espírito público de todas as partes envolvidas nesta negociação histórica.

Ministério de Portos e Aeroportos

Pela mediação institucional e compromisso com o diálogo social tripartite.

Federações Laborais

FNP, FNE e FENCCOVIB pela unidade e representação qualificada dos trabalhadores.

FENOP

Pela disposição ao diálogo e construção consensual de soluções equilibradas.

Comissão Especial

Pelo acolhimento do material técnico e compromisso com tramitação responsável.





NOSSE APELO

Justiça Social



Esta Foto de Autor Desconhecido está licenciado em [CC BY-SA-NC](#)

Garantia de Aposentadoria Especial a todos os portuários com no mínimo 20 anos de OGMO



OBRIGADO!

Ernando João Alves Junior

Presidente do Sindicato dos Arrumadores de Itajaí

Presidente da Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Portuários de Itajaí

Diretor Procurador da FENCCOVIB

Tel.: 47-996260008

E-mail: jr.correio2009@hotmail.com