





FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias



**COMISSÃO DE JURISTAS PARA REVISÃO
DO ARCABOUÇO LEGAL QUE REGULA O SISTEMA
PORTUÁRIO BRASILEIRO**
Ato do Presidente de 22/12/2023
Presidente Arthur Lira

**SUBCOMISSÃO TEMÁTICA I – TEMAS GERAIS DO
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO**

**AUDIÊNCIA PÚBLICA – ACS - SANTOS
POSICIONAMENTOS E PROPOSTAS FENOP**

Sérgio Aquino – Presidência FENOP – 24-04-2024

The background is a dark teal color. It features several abstract, rounded geometric shapes. There are four teal-colored shapes: a triangle on the left, a triangle on the right, a triangle at the bottom, and a larger trapezoidal shape at the top right. There are three white shapes: a large trapezoidal shape at the top left, a large trapezoidal shape at the bottom left, and a large trapezoidal shape at the bottom right. A large lime green trapezoidal shape is positioned in the upper right quadrant. The text 'A FENOP' is centered in the middle of the page.

**A
FENOP**

A FENOP

⊕ Em função da nova lei portuária 12.815/13, que ampliou as formas de operações portuárias privadas, a FENOP efetuou alteração estatutaria 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

SE/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

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 Sindicais – 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;

Trabalho Ministério do Trabalho e Emprego		
EXTRATO DO CADASTRO		
Entidade	Ativa	
CNPJ: 00.146.021/0001-10	Grav. Entidade: Federação	Código Sindical: 000.000.397.00000-6
Razão Social: FEDERACAO NACIONAL DAS OPERACOES PORTUARIAS		
Denominação: FENOP - FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS		
Representação	Classe: Não se aplica	
Área Geoeconômica: Urbano	Grupo: Empregador	
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		



FENOP

Federação Nacional das Operações Portuárias

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

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

385 - TERMINAIS PORTUARIOS

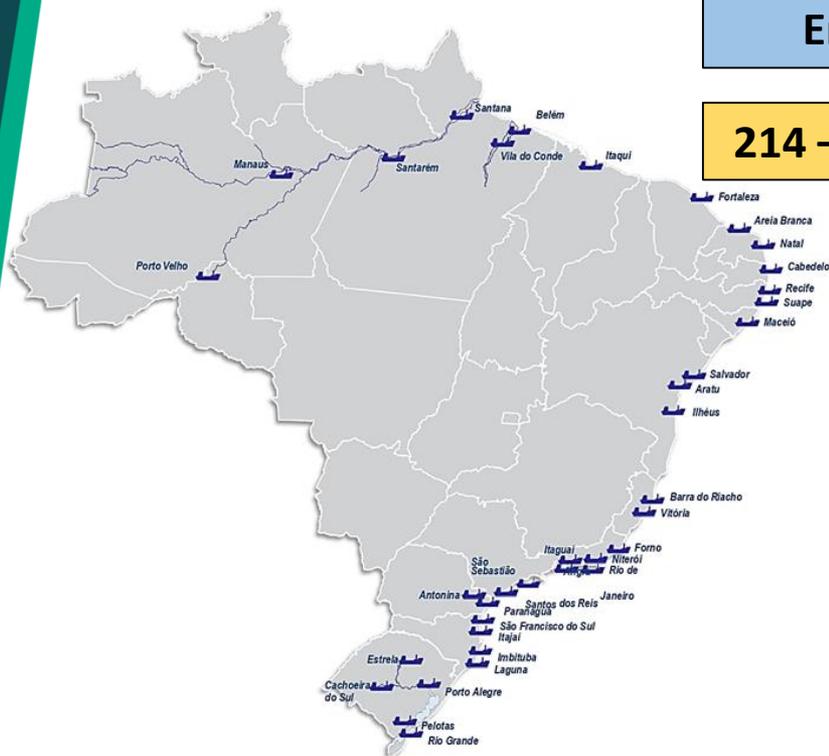
**171 – Terminais portuários arrendados
Em 37 Portos de propriedade pública**

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)



The background features several abstract, rounded geometric shapes. There are two large white shapes, one in the upper left and one in the lower left. A large lime green shape is positioned in the upper right. Several smaller teal shapes are scattered throughout the composition, including one in the top left, one in the top right, one in the middle right, one in the bottom right, and one in the bottom left.

PORTOS E SUA RELEVÂNCIA

“A história das nações é escrita com o trabalho de seus filhos, com a riqueza do seu solo e com o movimento dos seus portos.” (Sérgio Matte)

*“O interesse público
nos portos deriva do papel vital que os portos
desempenham como porta de entrada do comércio
e do comércio econômico para a maioria das
nações.”*

Comissão Europeia
Maio/2013

“Há aqui um forte interesse do público em garantir que os portos operem com eficiência e segurança, que serviços justos e competitivos sejam prestados e que os portos apoiem e fomentem o desenvolvimento econômico local e nacional.”

**Banco Mundial
Ago/2016**

The background features several abstract, rounded geometric shapes. There are two large white shapes, one in the upper left and one in the lower left. A large lime green shape is positioned in the upper right. Several smaller teal shapes are scattered throughout the composition, including a triangle in the top right, a triangle in the middle left, a triangle in the bottom right, and a triangle in the bottom center.

MODELO PORTUÁRIO BRASILEIRO

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

DOIS REGIMES IMPORTANTES E NECESSÁRIOS

Porto de propriedade **PRIVADA (TUPs)**

GESTÃO DOS NEGÓCIOS

LIBERDADE

INVESTIMENTOS

LIBERDADE

GESTÃO PORTUÁRIA

LOCAL E PROFISSIONALIZADA

Porto de propriedade **PÚBLICA (Porto Organizado)**

GESTÃO DOS NEGÓCIOS

EXCESSO DE BUROCRACIA

INVESTIMENTOS

CONTROLADOS

GESTÃO PORTUÁRIA

CENTRALIZADA E POLÍTICA

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 ASPÉCTOS 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**

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

DOIS REGIMES IMPORTANTES E NECESSÁRIOS

OBJETIVOS DAS PROPOSTAS DE ALTERAÇÕES LEGAIS

Porto de propriedade
PRIVADA (TUPs)

GESTÃO DOS NEGÓCIOS

LIBERDADE

INVESTIMENTOS

LIBERDADE

GESTÃO PORTUÁRIA

LOCAL E PROFISSIONALIZADA

Porto de propriedade
PÚBLICA (Porto Organizado)

GESTÃO DOS NEGÓCIOS

EXCESSO DE BUROCRACIA

INVESTIMENTOS

CONTROLADOS

GESTÃO PORTUÁRIA

CENTRALIZADA E POLÍTICA

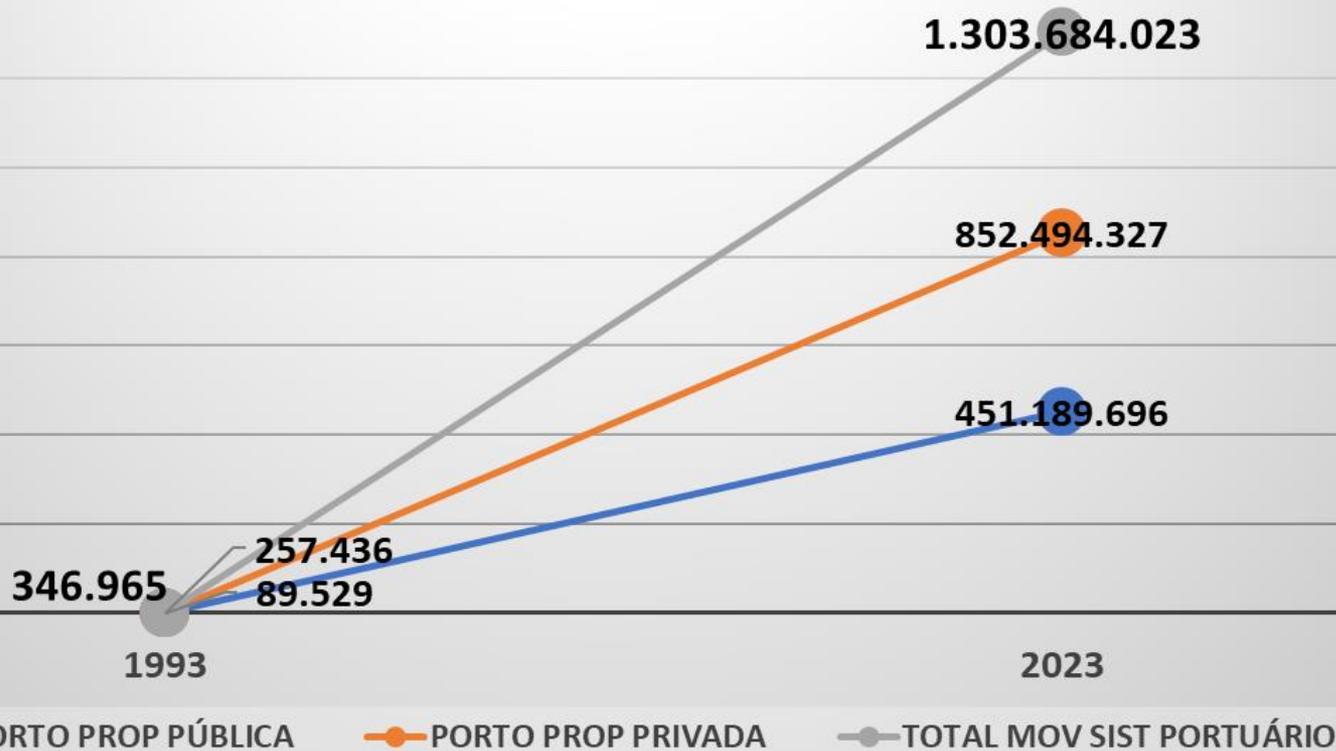
The background is a dark teal color. It features several abstract, rounded geometric shapes. There are two large white shapes, one in the upper left and one in the lower left. A large lime green shape is positioned in the upper right. Several smaller teal shapes are scattered around the larger ones, including one in the top right, one in the middle left, one in the middle right, and one in the bottom center.

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

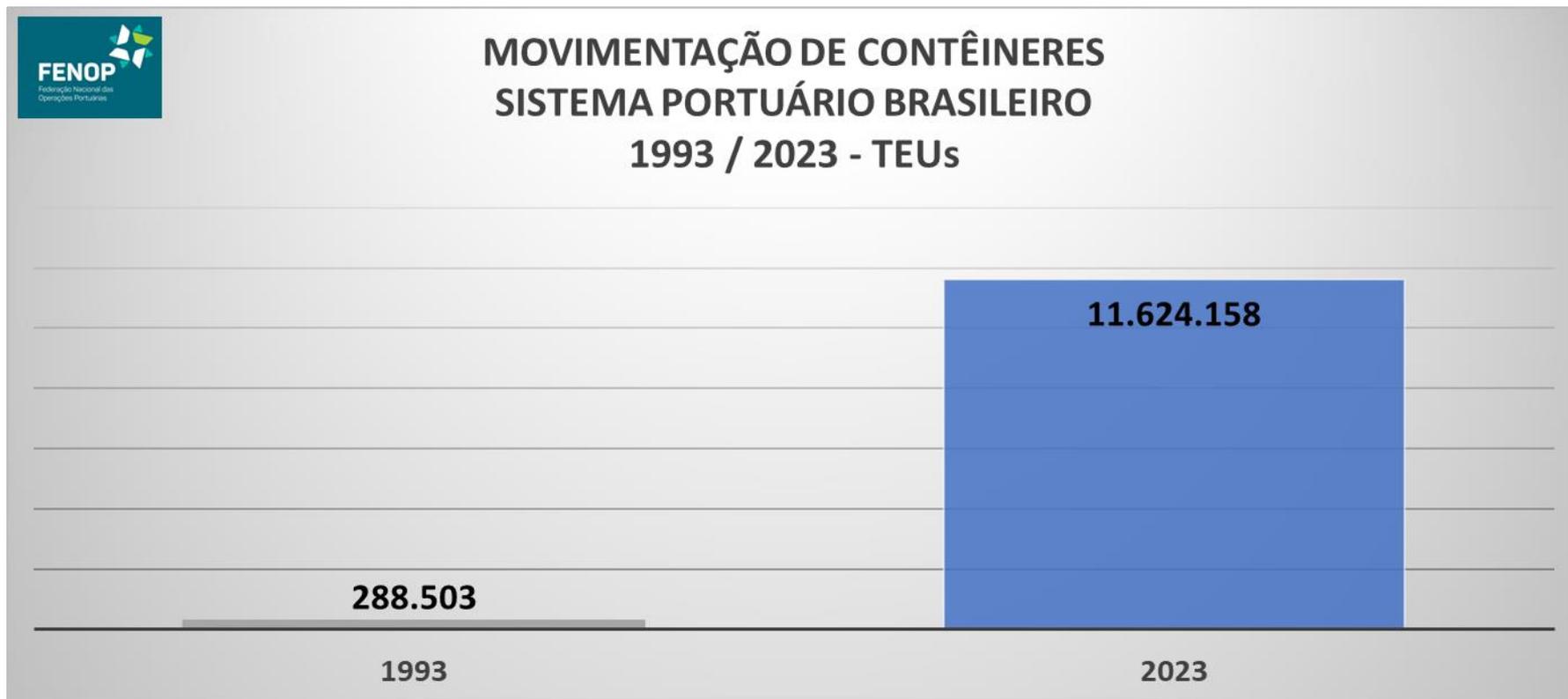
EVOLUÇÕES DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS NOS TERMINAIS EM PORTOS ORGANIZADOS E NOS TUPs – TERMINAIS PRIVADOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS - TONS - 1993/2023



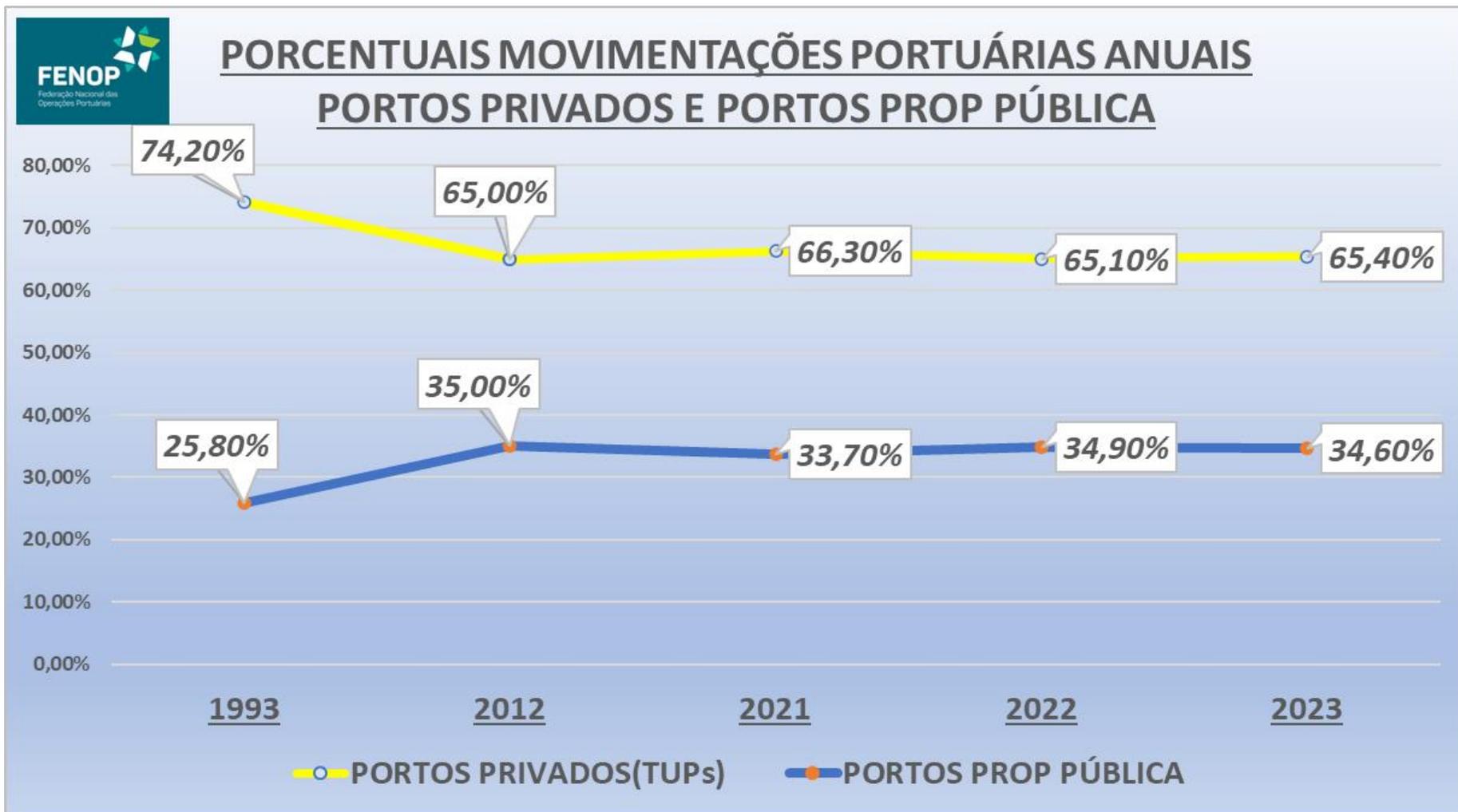
DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

EVOLUÇÕES DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS NOS TERMINAIS EM PORTOS ORGANIZADOS E NOS TUPs – TERMINAIS PRIVADOS



DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs – 1993 / 2023



Fonte: GEIPOT – Ministério Transportes – ANTAQ – Elaboração FENOP

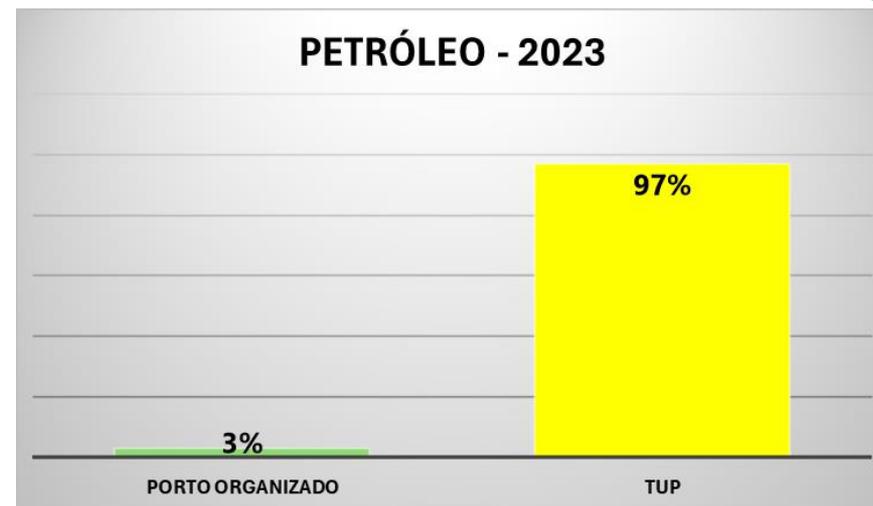
DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs - 2023

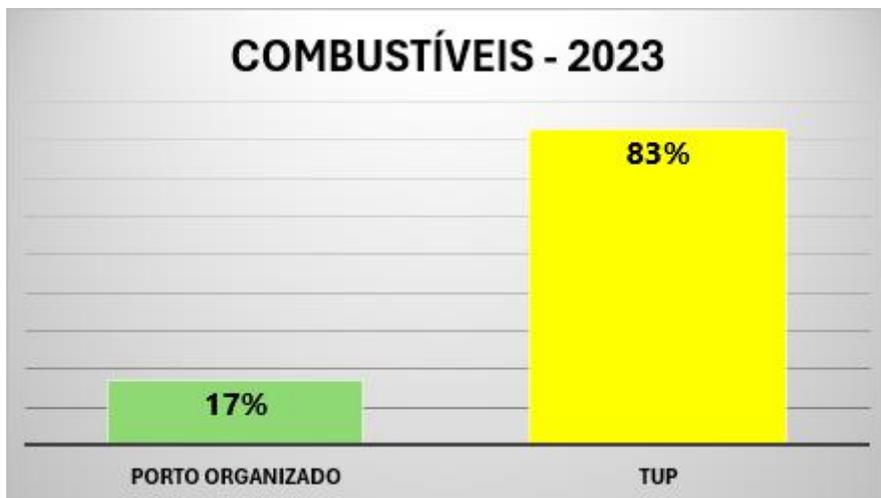
MINÉRIO DE FERRO - 2023



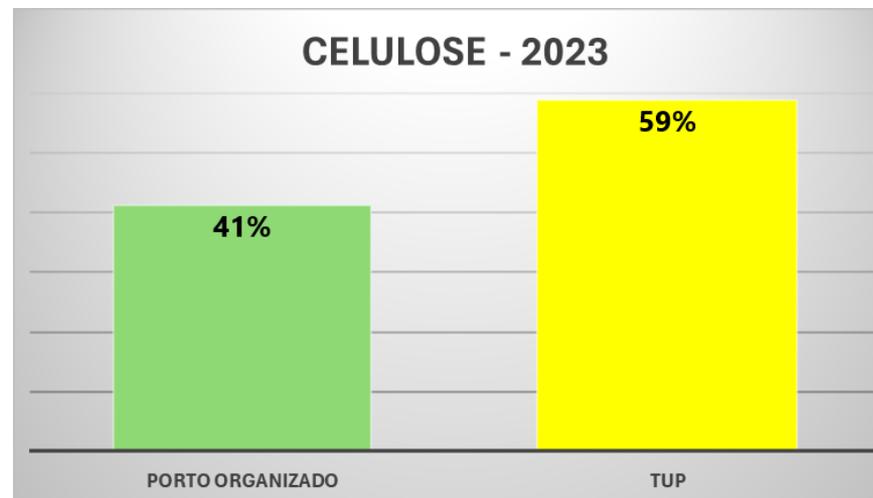
PETRÓLEO - 2023



COMBUSTÍVEIS - 2023



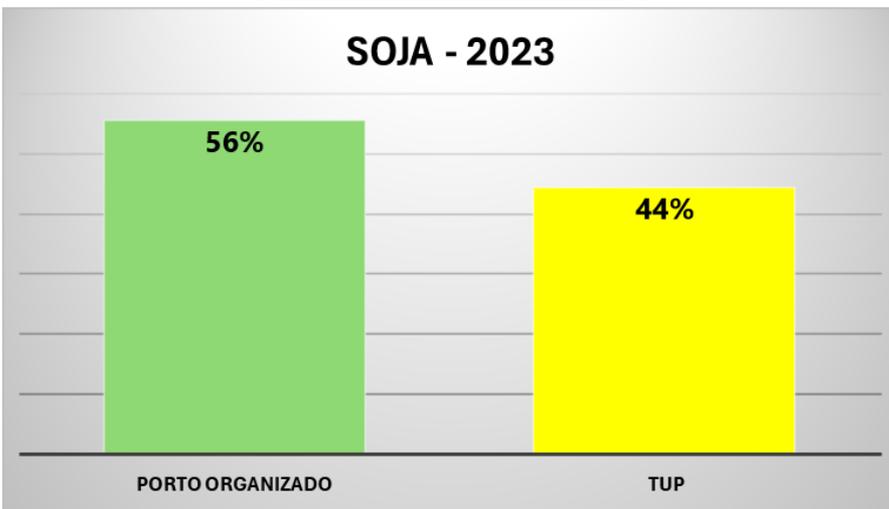
CELULOSE - 2023



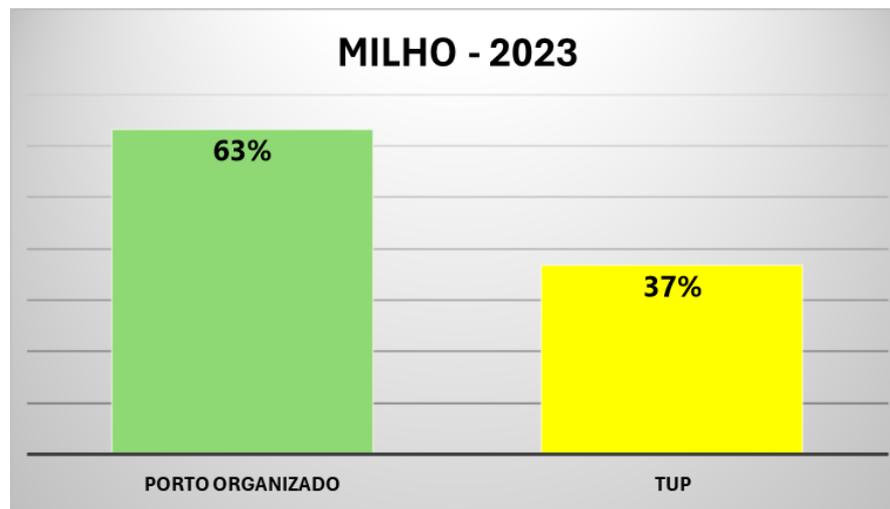
DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs - 2023

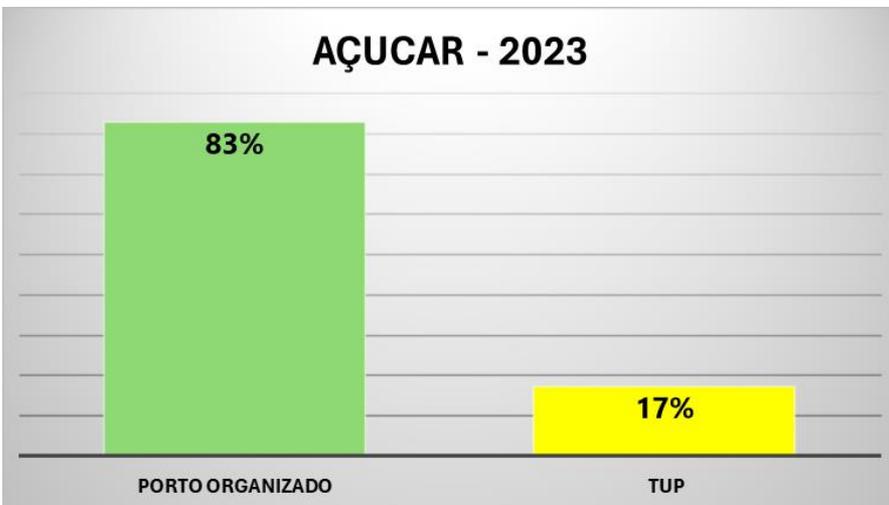
SOJA - 2023



MILHO - 2023



AÇUCAR - 2023



FERTILIZANTES - 2023

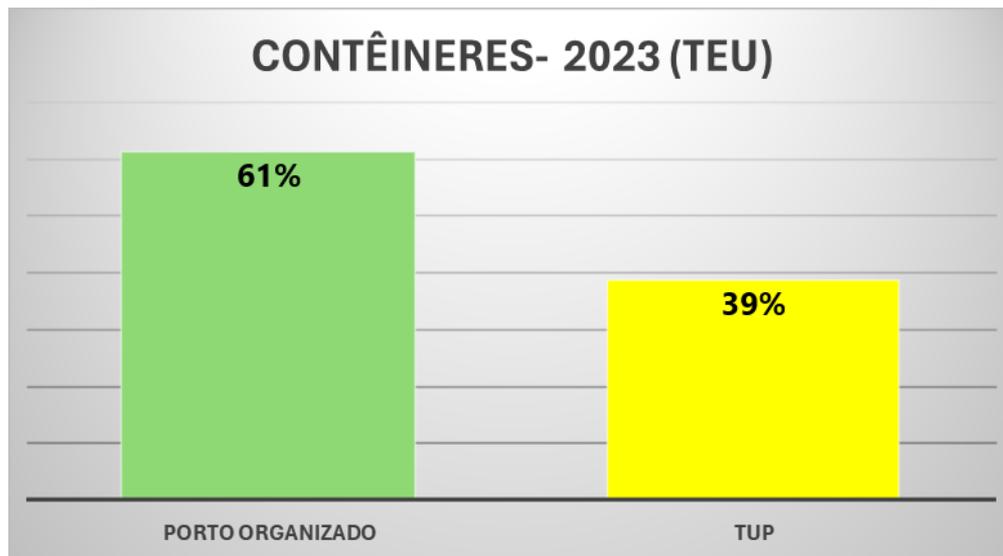


Fonte: ANTAQ – Elaboração FENOP

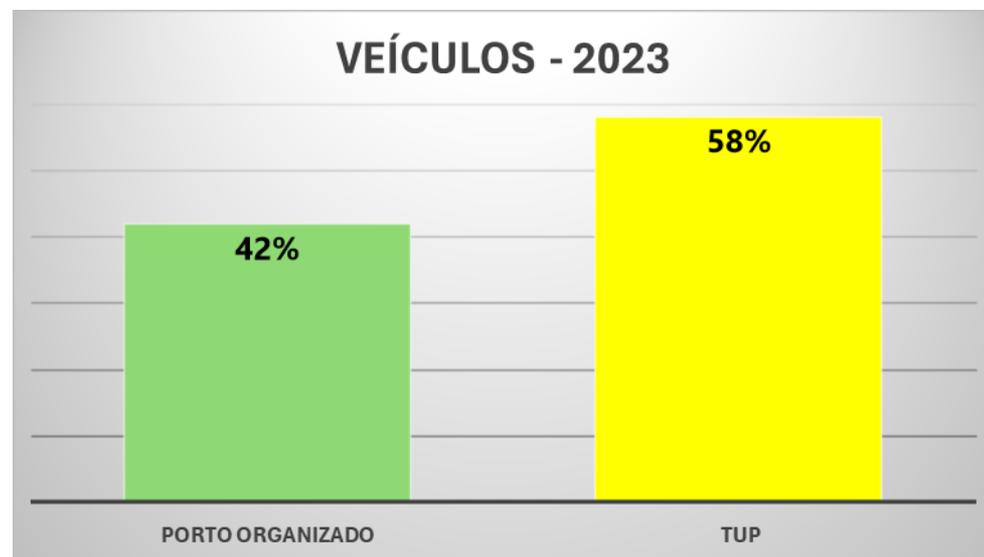
DADOS GERAIS PORTUÁRIOS

MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTOS PÚBLICOS E TUPs - 2023

CONTÊINERES- 2023 (TEU)



VEÍCULOS - 2023





MODELOS PORTUÁRIOS E SUAS EVOLUÇÕES



FENOP

Evoluções dos modelos portuários

MODELOS PORTUÁRIOS

DESTAQUES INICIAIS

INFRA-ESTRUTURA

ACESSOS - ÁREAS PREPARADAS-CAIS etc

SUPER ESTRUTURA

TERMINAIS E EQUIPOS. PORTUÁRIOS

OPERAÇÃO PORTUÁRIA

SERVIÇOS - OPER.NAVIOS E ETC

PAÍSES QUE ADOTAM

PRIVATE PORT

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

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

Atualmente Somente Inglaterra e Nova Zelândia

SERVICE PORT

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

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

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

TOOL PORT

Já foi modelo mundial - Fase início parceria público privada

PODER PÚBLICO

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

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

LANDLORD PORT

Modelo mundial – evolução da parceria público-privada

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

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

LANDLORD AVANÇADO

AutorPortuária Fomentadora de negócios

PODER PÚBLICO

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

Melhores práticas mundiais Fortalecimento do modelo LANDLORD

BRASIL “MIX PORT”

BRASPORT

PRIVATE PORT

PORTO PÚBLICO: Poder Público

PORTO PRIVADO: Iniciativa Privada

INICIATIVA PRIVADA

INICIATIVA PRIVADA

Só Brasil, mas precisamos preservar e fortalecer os dois regimes



RESUMO
TRABALHOS COMUNIDADE
ECONÔMICA EUROPÉIA
2013



**COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA**

Bruxelas, 23 de maio de 2013

**Portos marítimos
europeus no
horizonte de 2030:
os desafios**

Estudos Comunidade Econômica Européia - 2013COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA**Textos Comunidade Europeia**

Bruxelas, 23 de maio de 2013

Os portos são importantes – dados essenciais

- ***Os portos são cruciais para a atividade de transporte e para a competitividade da Europa e o seu potencial de criação de emprego e investimento é enorme.***
- ***Os portos da Europa são as portas do continente, por eles passando **74 % do comércio externo** de mercadorias da UE. São também importantes para o comércio intraeuropeu: **37 % do tráfego intra-UE** de mercadorias e 385 milhões de passageiros transitam anualmente pelos portos.***

Estudos Comunidade Económica Europeia - 2013

COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA



Bruxelas, 23 de maio de 2013

Textos Comunidade Europeia

Os portos são importantes – dados essenciais

- *Nos 70 000 quilómetros de litoral da União localizam-se mais de **1200 portos comerciais.***
- *A Europa é uma das regiões de maior densidade portuária de todo o mundo.*

Estudos Comunidade Económica Europeia - 2013**COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA****Textos Comunidade Europeia**

Bruxelas, 23 de maio de 2013

As novas propostas

É necessário ajudar os portos a modernizarem os seus serviços, estabelecer melhores ligações entre os portos e assegurar que todos eles serão capazes de oferecer o melhor serviço possível.

A Comissão estima que esta iniciativa poderá poupar à economia da UE um montante que pode chegar a 10 000 milhões de euros até 2030 e reduzir em quase 7 % os custos portuários.

Estudos Comunidade Econômica Europeia - 2013**COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA**

Bruxelas, 23 de maio de 2013

**As novas propostas
Portos mais eficientes****Textos Comunidade Europeia**

A proposta da Comissão prevê novos procedimentos, abertos e transparentes, de seleção dos prestadores de serviços portuários, bem como regras para prevenir a fixação de preços abusivos pelos operadores com direitos exclusivos.

*Criando um **contexto de concorrência aberta nos serviços portuários** e introduzindo uma **pressão concorrencial maior nos portos** em que ela ainda não se exerce, incentivar-se-ão os operadores a prestarem serviços de maior qualidade e fiabilidade.*

Estudos Comunidade Econômica Européia - 2013

COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA



Bruxelas, 23 de maio de 2013

**As novas propostas
Portos mais eficientes**

Textos Comunidade Europeia

*A proposta para o setor portuário preconiza como princípio geral a **liberdade indiscriminada de prestação de serviços** e alinha o setor portuário com os vários modos de transportes e com as regras de funcionamento do mercado interno.*

Estudos Comunidade Económica Europeia - 2013

COMISSÃO EUROPEIA
NOTA INFORMATIVA



Bruxelas, 23 de maio de 2013

Textos Comunidade Europeia

Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios

Mas toda a comunidade portuária estará mais centrada no serviço ao cliente e terá à sua disposição os apetrechos necessários para prestar serviços de maior qualidade aos navios que escalam os portos e aos utentes do interior.

[HTTP://EUROPA.EU/RAPID/PRESS-RELEASE_MEMO-13-448_PT.HTM](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_pt.htm)

The background features several abstract, rounded geometric shapes. There are two teal triangles, one white triangle, and one large lime green triangle in the upper half. In the lower half, there are two white triangles and two teal triangles. The text 'COE - 2016' is centered in the middle of the page.

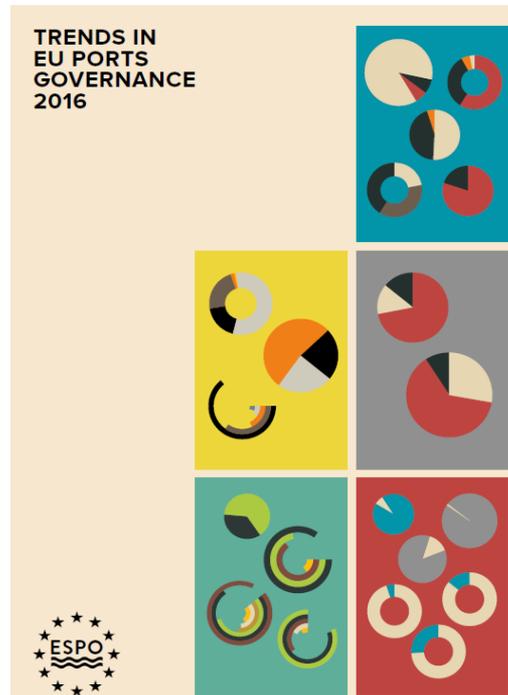
COE - 2016

Estudos Comunidade Econômica Européia - 2016



TENDÊNCIAS NA GOVERNANÇA DOS PORTOS DA UE 2016

02 de junho de 2016



Reunida em Dublin para a sua Conferência Anual, a Organização dos Portos Marítimos Europeus (ESPO) apresentou em 2 de junho as **“Tendências na Governança dos Portos da UE 2016”**.



As dez principais tendências destacadas durante a sessão são:

Textos Comunidade Europeia

- 1. Os portos marítimos continuam sob propriedade pública, mas estão se movendo em direção a uma gestão mais privada (conceitos da iniciativa privada)**
- 2. As autoridades portuárias têm uma *mistura de objetivos econômicos e não econômicos***
- 3. A otimização do uso da terra é uma função fundamental das autoridades portuárias**
- 4. Os portos são desenvolvidos de mãos dadas com a comunidade local e os principais interessados**
- 5. As autoridades portuárias são networkers pró-ativos da RTE-T e os principais promotores do porto**



As dez principais tendências destacadas durante a sessão são:

Textos Comunidade Europeia

- 1. Os portos marítimos continuam sob propriedade pública, mas estão se movendo em direção a uma gestão mais privada (conceitos da iniciativa privada)*
- 2. As autoridades portuárias têm uma mistura de objetivos econômicos e não econômicos*
- 3. A otimização do uso da terra é uma função fundamental das autoridades portuárias*
- 4. Os portos são desenvolvidos de mãos dadas com a comunidade local e os principais interessados*
- 5. As autoridades portuárias são networkers pró-ativos da RTE-T e os principais promotores do porto*
- 6. Estimular a inovação está na agenda das autoridades portuárias***
- 7. Os portos são os principais parceiros de aglomerados industriais***
- 8. Portos são atores chave no setor de energia e apoiadores da transição energética***
- 9. A gestão de energia é uma preocupação fundamental das autoridades portuárias***
- 10. Autoridades portuárias trabalham no sentido de aumentar a transparência***



Os portos marítimos permanecem sob propriedade pública

A propriedade mista pública-privada ainda é muito rara e existe apenas em alguns países. Nestes casos, o setor público detém a maioria das ações e a participação dos acionistas privados é bastante limitada. As autoridades portuárias listadas na bolsa de valores continuam sendo a exceção em 2016.

*A **propriedade privada total**, em que a autoridade portuária é de propriedade integral de uma ou mais partes privadas, é característica de alguns portos no **Reino Unido**.*

Não há outros totalmente privados

Desde 1997 não há novos portos privados no Reino Unido



Mas estão se movendo em direção a uma gestão privada mais independente (pública com conceitos privados)

Textos Comunidade Europeia

- *Essas duas categorias principais, embora operem sob diferentes formas jurídicas, podem compartilhar princípios semelhantes, **como autofinanciamento, e comportamento comercial e empresarial para aumentar a participação de mercado e atrair investimentos privados;***
- *Podem também partilhar os mesmos níveis de influência das autoridades públicas **através da participação no conselho de administração do porto.***

As autoridades portuárias têm uma mistura de objetivos econômicos e não econômicos

Porto de Roterdan, Ltd. (Haven Bedrijf Rotterdam N.V.), estabelecido em sociedade de responsabilidade limitada de acordo com o Código Comercial Holandês.

(Totalmente pública – 70% Município e 30% Governo Holanda)

O artigo 2.1 dos seus estatutos tem a seguinte redacção:

“O objetivo da empresa é exercer ou fazer com que seja realizado o negócio portuário e, neste âmbito, o fomento da posição estratégica do Porto de Roterdão na perspectiva europeia, tanto a curto como a longo prazo.



As autoridades portuárias têm uma mistura de objetivos econômicos e não econômicos

***Porto de Roterdão, Ltd. (Haven Bedrijf Rotterdam N.V.),
O artigo 2.1 dos seus estatutos tem a seguinte redação:
Mais especificamente, o objetivo da empresa é:***

- *O fomento de uma gestão eficaz, segura e eficiente do tráfego de embarcações, a responsabilidade de manter a ordem e a segurança na área do porto e o poder de agir como autoridade competente;*
- *O desenvolvimento, construção, gestão e exploração do porto e da área industrial do Município de Roterdão e*



As autoridades portuárias têm uma mistura de objetivos econômicos e não econômicos

*Porto de Roterdão, Ltd. (Haven Bedrijf Rotterdam N.V.),
O artigo 2.1 dos seus estatutos tem a seguinte redacção:*

Mais especificamente, o objetivo da empresa é:

- ***Contribuir para o desenvolvimento da cidade, o desenvolvimento de áreas portuárias localizadas e a melhoria das condições de vida na cidade e na região de Roterdã, mesmo se tal atividade não for (inicialmente) lucrativa. ”***

The background features several abstract, rounded shapes in teal, white, and lime green, scattered across a dark teal background. The text is centered over these shapes.

DESTAQUES
BANCO MUNDIAL SOBRE SISTEMA
PORTUÁRIO



PORT REFORM TOOLKIT SECOND EDITION

M O D U L E 1

FRAMEWORK FOR PORT REFORM



THE WORLD BANK



BROUGHT TO YOU BY

WORLD BANK GROUP

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:



Encontre-o @
PPP LRC PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP CENTRO DE RECURSOS LEGAIS

[🏠](#) | [SOBRE](#) | [FERRAMENTAS](#) | [ENQUADRAMENTO JURÍDICO](#) | [ACORDOS](#) | [PPPS POR TÓPICO](#) | [PPP POR S](#)
[中文](#) | [BIBLIOTECA](#)

Biblioteca >> Port Reform Toolkit PPIAF, Banco Mundial, 2ª Edição

Port Reform Toolkit PPIAF, Banco Mundial, 2ª Edição

Link do Documento: [Port Reform Toolkit](#)

O Port Reform Toolkit tem como objetivo fornecer aos decisores políticos e praticantes um apoio decisivo efetivo para empreender reformas sustentáveis, fornecem, dirigem e regulam serviços portuários em países em desenvolvimento:

Download de módulos como documentos PDF

ÍNDICE - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 1 - Framework for Port Reform - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 2 - A evolução dos portos em um mundo competitivo - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 3 - Estruturas de Gerenciamento de Portos Alternativos e Modelos de Propriedade - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 4 - Ferramentas legais para a reforma da porta - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 5 - Implicações Financeiras da Reforma Portuária - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 6 - Regulamentação Portuária: Supervisão do Interesse Público Econômico em Portos - [Download em PDF](#)

MÓDULO 7 - Reforma Trabalhista e Questões Sociais Relacionadas - [Download como documento PDF](#)

MÓDULO 8 - Implementação da Reforma da Porta - [Download como documento PDF](#)

Banco Mundial - modelos e práticas

- ⊕ Port Reform - Banco Mundial – Primeira edição em 2003;
- ⊕ Port Reform Toolkit – Segunda Edição - 2016 – 400 páginas - 49 capítulos - 8 módulos;
- ⊕ Analisa todas as modalidades de gestão portuária
- ⊕ Apresenta propostas de instrumentos estruturas públicas para o Sistema portuário e para a regulação das atividades privadas;
- ⊕ Apresenta orientações sobre formatos e instrumentos para a geração de planejamentos portuários e para os estudos técnicos necessários para as decisões de expansões Portuárias, arrendamentos e outros atos de gestão;
- ⊕ Lendo tal trabalho é possível constatar que por exemplo os EVTEAs – Planos mestres e PDZs adotados nos Sistema portuário brasileiro estão muito distantes do que o Banco Mundial recomenda, como melhores práticas para modelos portuários eficientes.

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, Shenzhen, 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**

- ⊕ Landlord port implica na figura da Autoridade Portuária;***
- ⊕ O objetivo de uma autoridade portuária é gerenciar de maneira eficiente e econômica o porto;***
- ⊕ Seus objetivos devem estar alinhados com as metas macroeconômicas do Estado e as necessidades da região, como a criação de empregos, o fortalecimento da estrutura econômica e assim por diante;***

BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT**Textos do Banco Mundial****⊕ As funções fundamentais da Autoridade Portuária:**

- ◆ *Administração, gestão e desenvolvimento físico da área portuária;*
- ◆ *Manutenção, reabilitação, renovação e construção de infraestrutura básica e operacional;*
- ◆ *Manutenção, reabilitação, renovação e construção de infraestrutura operacional (geralmente a construção de infraestrutura básica é de responsabilidade do estado);*
- ◆ **Estabelecimento de condições contratuais (concessão ou arrendamento);**

BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT**Textos do Banco Mundial****✦ As *funções fundamentais* da Autoridade Portuária:**

◆ *Licenças para operadores privados prestarem serviços portuários;*

◆ *Coordenação de atracação e desatracação de embarcações;*

◆ *Garantir a ordem pública na área portuária;*

◆ *Proteger o ambiente portuário;*

◆ *Marketing portuário e*

◆ *Segurança portuária.*

❖ **As competências fundamentais da Autoridade Portuária:**

- ❖ **Previsão, programação e planejamento de desenvolvimento do porto;**
- ❖ *Construção, desenvolvimento, modernização e manutenção da infraestrutura portuária e*
- ❖ **Aquisição de novos terrenos para uso portuário.**

BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT**Textos do Banco Mundial**

⊕ ***As autoridades portuárias também buscam múltiplos objetivos que contribuem para o interesse geral da sociedade:***

- ◆ *Administração, gestão e desenvolvimento físico da área portuária;*
- ◆ *Manutenção, reabilitação, renovação e construção de infraestrutura básica e operacional;*
- ◆ **Facilitar o comércio e as empresas:** *O objetivo mais importante dos portos de transporte de mercadorias é assegurar que as empresas que usam o porto para receber importações ou exportações de navios permaneçam altamente competitivas;*

BANCO MUNDIAL - LANDLORDPORT**Textos do Banco Mundial**

⊕ *As autoridades portuárias também buscam múltiplos objetivos que contribuem para o interesse geral da sociedade:*

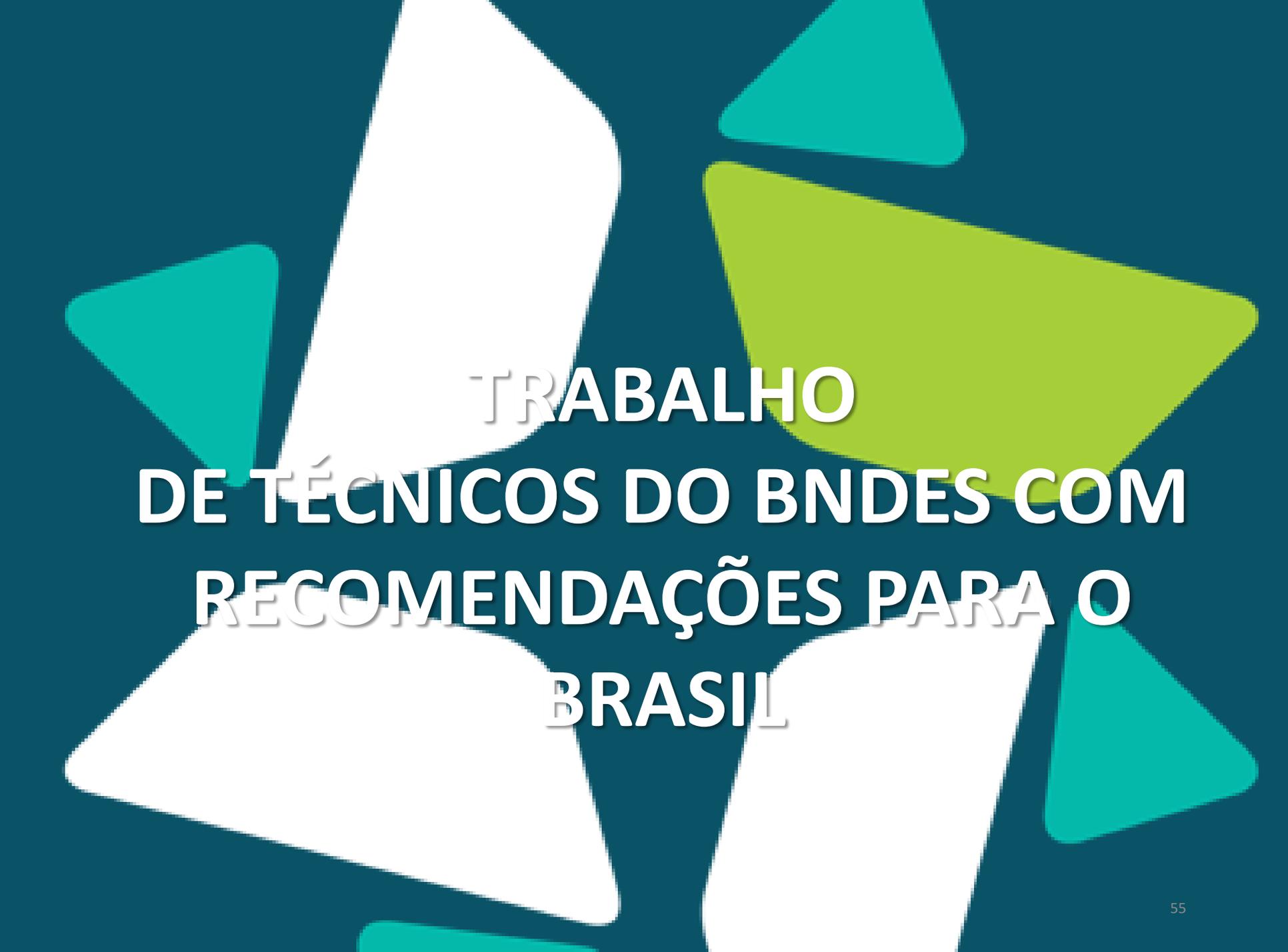
◆ **Garantir que a atividade portuária seja sustentável no longo prazo:** *Isso mostra claramente que as autoridades portuárias trabalham para equilibrar os efeitos econômicos, sociais e ambientais das atividades portuárias;*

◆ **Crescimento social e econômico da região:** *A contribuição dos portos para a economia regional pode ser medida em termos de valor agregado, salários, impostos locais e nacionais pagos, empregos, etc;*

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.*



**TRABALHO
DE TÉCNICOS DO BNDES COM
RECOMENDAÇÕES PARA O
BRASIL**

Trabalho de técnico BNDES 2005/2006 sobre Portos – Resumo



The screenshot shows the BNDES website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Acesso à Informação' and 'BRASIL' logos, and language options for 'English' and 'Español'. Below this is a search bar with the text 'Busca Digite o termo a ser pesquisado' and an 'Ok' button. The main content area features a breadcrumb trail: 'Onde Estou? > Página inicial > Publicações > Consulta Expressa > Portos > Investimentos nos Portos Brasileiros: Oportunidades da Concessão da Infra-Estrutura Portuária'. The article title is 'Investimentos nos Portos Brasileiros: Oportunidades da Concessão da Infra-Estrutura Portuária' by Sander Magalhães Lacerda, dated 09/2005. A link 'Clique aqui' is provided to access the publication. On the right, there are controls for font size ('A+ aumentar fonte', 'A- diminuir fonte') and a section for 'Últimas Notícias' with a date of 08/03/2013 and a brief summary of a news item about Bovespa Mais.

Sander Magalhães Lacerda - Economista do Departamento de Transportes e Logística do BNDES.

Administração portuária - Melhores práticas

Trabalho de técnico BNDES 2005/2006 sobre Portos – Resumo

⊕ Anteriormente a **1980, os portos chineses eram administrados pelo poder central**, através do Ministério das Comunicações.

⊕ A partir de **1984, iniciou-se a descentralização** da responsabilidade sobre os portos, em favor do maior envolvimento dos **governos locais, que tornaram-se, ao mesmo tempo, landlords e reguladores.**

⊕ As autoridades portuárias foram transferidas aos municípios e obtiveram autonomia financeira.

Administração portuária - Melhores práticas**Trabalho de técnico BNDES 2005/2006 sobre Portos – Resumo**

⊕ Tornou-se uma prática comum nos portos chineses o estabelecimento, pelas **autoridades portuárias locais, de entidades independentes** para participação em joint ventures para construção e operação de facilidades portuárias.

⊕ Ao mesmo tempo, as autoridades portuárias assumiram funções de regulação local, sob delegação dos governos municipais.

Administração portuária - Melhores práticas

Trabalho de técnico BNDES 2005/2006 sobre Portos – Resumo

Conclusões e propostas do técnico do BNDES:

⊕ *O poder discricionário dos governos pode ser limitado, utilizando-se a independência das autoridades portuárias,*

⊕ *pela adoção de regras para a indicação e demissão de seus dirigentes e de sua autonomia financeira,*

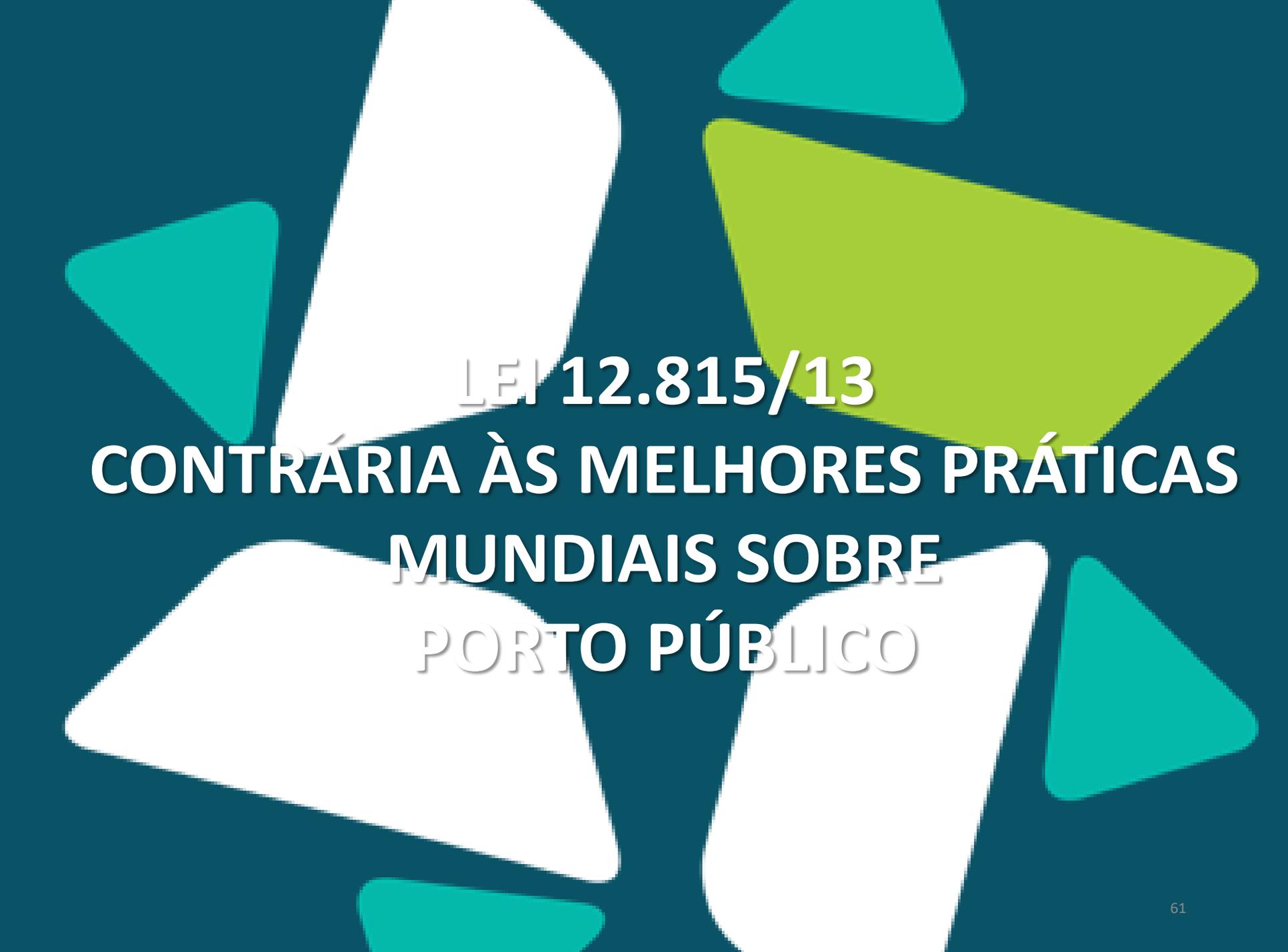
Administração portuária - Melhores práticas

Trabalho de técnico BNDES 2005/2006 sobre Portos – Resumo

Conclusões e propostas do técnico do BNDES:

⊕ **E pelo compartilhamento do poder decisório** sobre as questões portuárias com usuários, operadores e trabalhadores dos portos,

⊕ **por meio do fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuária.**



LEI 12.815/13
CONTRÁRIA ÀS MELHORES PRÁTICAS
MUNDIAIS SOBRE
PORTO PÚBLICO



O modelo portuário que deveríamos ter

MPORTOS

Secretaria Nacional de Portos

(políticas públicas – suprir necessidades nacionais)

ANTAQ

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(Regulação e fiscalização)

Delegações

Estados – Municípios ou Regionalizações

CAP

Conselho de Autoridade Portuária

(Autoridade portuária reguladora local)

Reestruturado e regulamentado

Autoridade Portuária Executiva

Autonomia de gestão e financeira

(SEM POLÍTICA / profissionalizada)



Estrutura organizacional portuária brasileira

OPOSTO DO QUE RECOMENDADO PELOS TÉCNICOS

O SISTEMA PORTUÁRIO - COM A NOVA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Modelo Contrário às melhores práticas mundiais

MTPAC (incluindo Portos)

Planeja – executa – fiscaliza – administra e etc
(a Autoridade Portuária de fato)

ANTAQ

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Executa segundo diretrizes da SEP

TCU

CGU

ANTAQ

Aut
Port

OUTROS
MINISTR

CAP

Destruição da administração portuária no Brasil Lei 12.815/13

**Gestão local
ADM.PORTO / CAP**

Administração enfraquecida

Arrecadação compartilhada

Serviços condominiais

Plano estratégico local

Arrendamentos

Definição das Tarifas

Execução Dragagem

Fiscalização

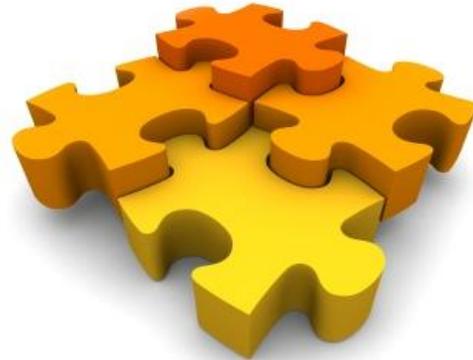
Aplicação Penalidades

**Gestão Centralizada
MTPAC - ANTAQ**

Políticas públicas

Plano Estrat.Nacional

Autorid. Intervenientes



**Na busca da
implantação
efetiva do
landlord port**



**Propostas
para a
competitividade
dos portos
públicos**

Propostas:

- ⊕ **Rever a legislação portuária, aplicando integralmente o modelo landlord port;**
- ⊕ **CAP deliberativo/consultivo – recuperando a composição e votação por blocos;**
- ⊕ **Rever a legislação para licitações portuárias (arrendamentos e dragagens com legislações próprias)**
- ⊕ **Garantia de plena liberdade econômica no setor portuário;**
- ⊕ **Para garantia de convivência harmônica entre os dois regimes – Audiências Públicas para as definições de poligonais;**

Propostas:**✦ Para a garantia do verdadeiro LandLord:**

- ✦ Descentralização e concorrência entre os portos e entre portos e TUPs;
- ✦ Recuperação das competências da Administração Portuária local (Garantindo uma real Autoridade Portuária);
- ✦ Autonomia Administrativa e financeira;
- ✦ Poder Concedente como consolidador dos Planejamentos locais e provedor das necessidades de infraestruturas de responsabilidade do Poder Público Federal (Estadual / Municipal);

Propostas:**⊕ Recuperação da estrutura do CAP:**

- ◆ Composição e votação por blocos;
- ◆ Poder Público / Empresarial Portuário / Usuários / Trabalhadores;
- ◆ Incorporação de novos participantes;
 - TUPs usuários do porto;
 - Agentes públicos do Sistema portuário;
 - Transportes (Navegação / Ferrovia / Rodovia);
 - Agentes e Despachantes

Propostas:**✦ Recuperação do CAP – Conselho de Autoridade Portuário – com princípios da Lei 8.630/93 - Deliberativo/Consultivo:**

- ◆ Alguns temas deliberativos (PDZ / Regulamento Exploração / Plano de Arrendamentos / Especificações para acessos aquaviários e etc);
- ◆ Alguns temas com apresentação de parecer (Tarifas / Poligonal e etc);
- ◆ Homologação das indicações para as Diretorias das Administrações Portuárias;

Propostas:**⊕ Desburocratização dos dois regimes de exploração:**

- ◆ Exclusão de anúncio público para autorização de TUPs;
- ◆ Mudança no modelo licitatório de arrendamentos com o fim da visão meramente monetária arrecadatória para a visão de desenvolvimento do negócio portuário (fim do EVTEA);
- ◆ Plena Liberdade de Gestão dos negócios e investimentos (segundo o modelo TUP);
- ◆ Maior integração entre os dois regimes (possibilidade de compartilhamento de infraestrutura e instalações);

CONCLUSÕES

⊕ **NÃO PRECISAMOS INVENTAR
NADA;**

⊕ **BASTA FAZER O QUE OS PAÍSES
COMPETITIVOS JÁ PRATICAM;**

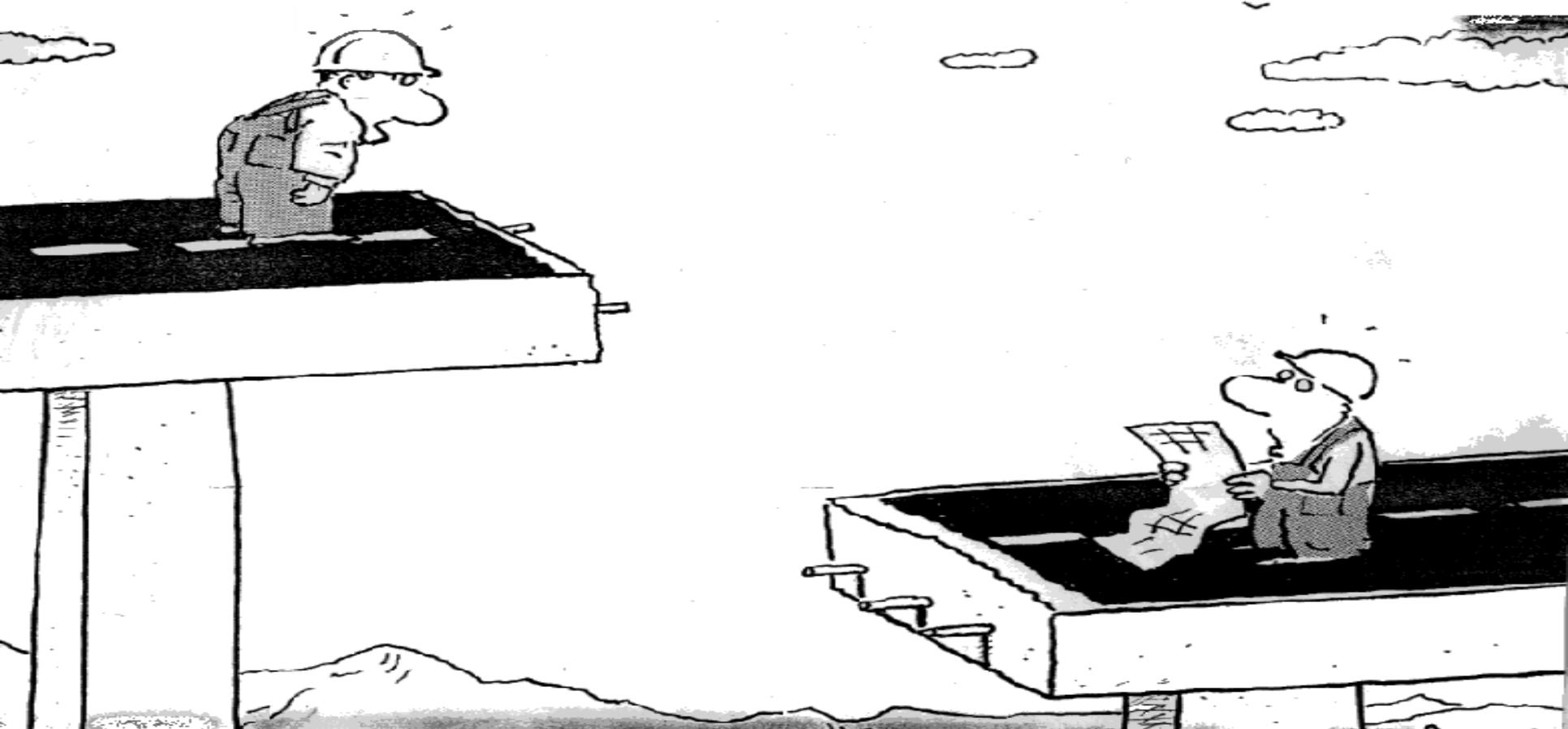


Chega de jeitinhos brasileiros





Chegou o momento de todos os setores nivelarem os mesmos entendimentos para recuperação e garantia da competitividade e atratividade dos portos de propriedade pública.





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