



Associação Brasileira  
dos Terminais Portuários

ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários

# CAMINHOS DA ENGENHARIA BRASILEIRA CAPÍTULO XI ATIVIDADE PORTUÁRIA, POR QUE INVESTIR?

3 de novembro de 2016  
quinta-feira, 9h

Instituto de Engenharia  
Av. Dr. Dante Pazzanese, 120 - Vl. Mariana  
São Paulo - SP

# Pauta

- 1- A ABTP;
- 2- Movimentação portuária;
- 3- Uma política para o setor;
- 4- Revisão do marco regulatório;
- 5- Principais propostas para o setor portuário;
  - 5.1- Para os terminais privados
  - 5.2- Para os terminais arrendados
- 6 – Investimentos esperados.



# 1- ABTP

- Constituída em 1989;
- 77 empresas titulares de mais de **170** terminais e instalações portuárias **privadas e públicas**;
- 42.700 empregos;
- **70%** de toda a carga movimentada nos portos brasileiros;
- Participou ativamente das Leis 8.630/1993 e 12.815/2013;
- Parceira do Governo Federal no desenvolvimento do setor;
- **Bandeiras**: coalisão empresarial e liberdade de empreender, contratar, operar. Convivência construtiva entre privados e arrendados no setor. Desenvolvimento do setor – foco no cliente do Porto e na redução do custo Brasil.



# 1- ABTP

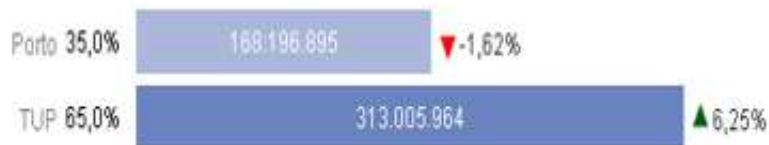


# 2 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA

## 1o Semestre de 2015

### MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA

Em Toneladas (t)



▲ 3,36%

Total de Cargas Movimentadas em t. em 2015: 481.202.859

Legenda

▲ Aumento em Relação ao Ano Anterior

▼ Redução em Relação ao Ano Anterior



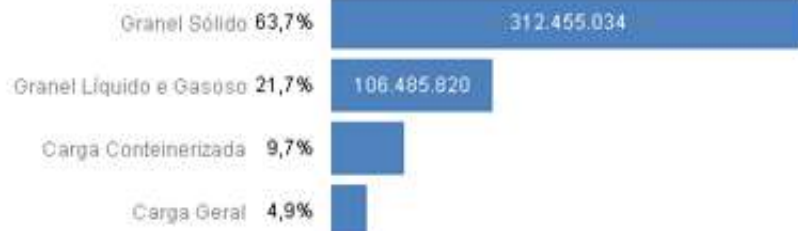
## 1o Semestre de 2016

### MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA

Em Toneladas (t)



Total de Cargas Movimentadas em t. em 2016: 490.628.973



## 3 - Proposta de política para o setor

- Redução da intervenção estatal, através de regulação estável. que se fundamente na Constituição e na lei.
- Desenvolvimento de uma Governança na Administração Pública com clareza de competência de cada órgão que a integra, com total transparência dos atos administrativos.
- Administrações portuárias descentralizadas, com autonomia administrativa, operacional, financeira.
- Conselhos de Administração Portuária nos moldes dos “Port Authorities” internacionais, com competência e poder de decisão sobre o desenvolvimento e o futuro do porto.



# 3 - Proposta de política para o setor (cont.)

- Marcos regulatórios estáveis a longo prazo, que estimulem os investidores; sempre precedidos da análise dos seus impactos que sejam alterados ou atualizados sempre por meio das audiências públicas.
- Respeito aos contratos, qualquer alteração seja objeto de negociação prévia entre as partes envolvidas.
- Desenvolver a relação capital trabalho para que o TP acompanhe a evolução tecnológica no setor portuário. Liberdade de contratação, com priorização do vínculo empregatício.
- Desenvolver a infraestrutura dos acessos terrestres e marítimos, seja mediante a concessão do gerenciamento do canal de acesso ou outras modalidades com o uso das PPPs.



## 4 - Revisão do marco regulatório


Princípios que devem orientar a revisão do marco regulatório do setor:

- a legalidade,
- a livre iniciativa,
- a livre concorrência,
- respeito à propriedade privada,
- respeito aos contratos,
- segurança jurídica e
- A economia de mercado.



## 4 - Revisão do marco regulatório (cont.)

### Principais objetivos:

- 1) a operação portuária deve ser entendida como atividade econômica essencial regulada e não serviço público;
  - 2) o modelo de governança portuária deve ser revisado;
  - 3) a contratação de trabalhadores para as operações portuárias deve ser livre, dentro e fora dos portos organizados.
- 

# 5- PRINCIPAIS PROPOSTAS PARA O SETOR PORTUÁRIO

## PILARES PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA (Lei do PPI)

### COMPETIÇÃO

Intra e Intermodal

### COMPETITIVIDADE

Preços e Tarifas  
Adequados

### LIVRE INICIATIVA

Risco Privado  
Regulação e Fiscalização  
pelo Estado

### SEGURANÇA JURÍDICA

Regras Estáveis e  
de Longo Prazo

## Investimento certo no momento errado

Para obter prorrogação antecipada exige-se investimentos imediatos, ainda que não justificados por demanda, que não é em geral vinculada a gatilhos

*Ex.: Prorrogações com muitos investimentos a serem feitos em um momento de crise*

## Mal aproveitamento de ativos públicos

Lentidão e judicialização de processos licitatórios inviabilizam transferência eficiente ao privado

*Ex.: Terminal em Barnabé-Santos: abandonado há 6 anos, ativos deteriorando*

## Terminais privados impedidos de expandir

Recorte da poligonal define o quantos terminais privados podem expandir (25% ou Zero, se fora ou dentro). Retenção injustificável de investimentos

## Pouca flexibilidade para expandir área

Expansões de áreas exigem **comprovação de inviabilidade** da área a ser incorporada, e não a demonstração de **ganhos de escala**, naturais em qualquer atividade econômica, e que leva à eficiência

## Processo licitatório não condizente com complexidade dos projetos

EXEMPLO

EVTEAs, prazos e cláusulas do edital devem ser adequados à complexidade de cada empreendimento

Terminais complexos são levados ao mercado sem licença prévia, aumentando risco – *ex.: VDC29*

## Pouca flexibilidade para adaptações simples de contratos de arrendamento

Dinâmica exige adaptações céleres, como adensamento de pequena área em um terminal, mas processos são desnecessariamente lentos

*Ex.: Ampliação de pequena área para instalação de*

## Modelo contratuais vigentes não permitem reorganização eficiente da área

Dificuldade em reorganizar espaço portuário de modo mais eficiente

Falta de segurança jurídica e de flexibilidade, e descasamento de prazos de áreas impede soluções como consolidação societária

*Ex.: clusters de terminais de líquidos em diversos portos*

## Falta de mecanismo para canalizar capital privado para infraestrutura comum

Poder Público possui restrições orçamentárias e burocráticas; Situação prejudica arrendatários, que poderiam investir mediante descontos e reequilíbrio

*Ex.: Porto de Santos: Dificuldade em realizar dragagem vs. disposição privada em investir*

## Penalização de terminais por fatores além de seu controle

Penalizações são imputadas ao terminal sem haver qualquer responsabilidade sua; **Ex.: multa por caminhões estacionados em área do porto público**

*Ex. 2: armazenagem adicional na expo seja cobrada de "responsáveis por atraso", e não requisitantes*

## Burocracia para investir afeta até Autoridades Portuárias

Realização de investimentos em ativos públicos requer cumprimento de diversos processos burocráticos

*Ex.: CDSS multada por substituir subestação obsoleta e de baixa capacidade por uma moderna e de maior capacidade, sem inventário*

## Lentidão em emissão de comprovante da SPU

Documentação da SPU poder levar muitos meses para ser emitida, travando início do processo de autorização de terminais privados

*Ex.: terminal de grãos no Norte do país*

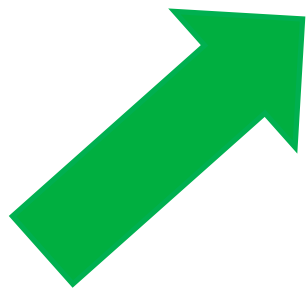
## Fiscalização atual as vezes contraria preceito de livre negociação entre agentes

Esforço de fiscalização e punições por prestação de serviços não recorrentes a usuário requisitante, em termos livremente negociados

**Ex.: Multa por prestar serviços miúdos pedidos por armador, não constantes em tabela**

## 5.1- PRINCIPAIS PROPOSTAS PARA OS TERMINAIS PRIVADOS

Alguns  
aperfeiçoamentos  
necessários,  
dentre outros  
(legais e  
infralegais).



### Terminais privados

- Maior **autonomia para obter autorização** de novos terminais (documento de posse a aforamento posteriores, simplificação de anúncio público).
- Liberdade para **promover expansões**, dentro e fora do porto organizado e alterar perfil de carga.
- **Simplificação da implantação de terminais**: flexibilização de prazos para instalação e início da operação, exclusão de garantia de execução.
- **Não cobrança** pelo uso do espelho d' água.

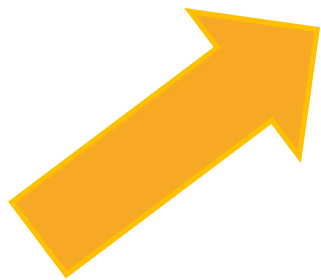


## 5.2- PRINCIPAIS PROPOSTAS PARA OS TERMINAIS ARRENDADOS

### Terminais arrendados

Alguns aperfeiçoamentos necessários, dentre outros (legais e infralegais).

- Novos arrendamentos e concessões por **prazos de 25 a 40 anos prorrogáveis por até 15 anos**, mais de uma vez. A decisão por não-prorrogar deve ser justificada (contratos atuais podem se adaptar).
- **Fomento a investimentos**, que poderão ser feitos por conta e risco ou autorizados e reequilibrados (com gatilhos, evitando ineficiências)
- **Viabilização de investimentos em infraestrutura comum** pelos arrendatários, com maior segurança jurídica
- Maior flexibilidade e segurança para **expansão de área, unificações contratuais e realocação**, promovendo escala e interesse público
- **Racionalização do processo licitatório**: EVTEA, cláusulas de contratos e exigência de licença prévia anterior à licitação adequados à complexidade de cada empreendimento.



## 6- AVANÇOS AGUARDADOS

IMPACTOS  
AGUARDADOS



**AUMENTO DA EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.**

**AUMENTO DE INVESTIMENTOS EM TERMINAIS PORTUÁRIOS.**

**MELHORIA NA EFICIÊNCIA DE GESTÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS.**



# 6- INVESTIMENTOS ESPERADOS

## Ordem de grandeza dos investimentos<sup>1</sup> a serem destravados

### Novos arrendamentos

**>R\$ 13 Bilhões**

*Bloco 1: R\$ 3,5 bi; Bloco 2: R\$ 8,1 bi e novas PMIs: R\$ 1,6 bi<sup>2</sup>*

### Prorrogações e adaptações de contratos

**>R\$ 4 bilhões**

*Referente à parte dos R\$12 bi já recebidos pela ANTAQ para avaliação, e ainda não aprovados<sup>3</sup>*

### Novos terminais privados

**>R\$ 6 bi**

*em novos empreendimentos<sup>4</sup> em avaliação pela ANTAQ*

### Agilização de investimentos em infraestrutura comum

**>R\$ 2 bi**

*de investimentos represados que podem ser agilizados com capital privado. Apenas com obras de dragagem ainda não iniciadas e projetos de infraestrutura em Santos<sup>5</sup>.*

**Total de  
>23 bilhões**

(1) Levantamento não exaustivo; (2) Fontes: PIL 2015 subtraindo-se os terminais já arrendados. Valores das 6 novas PMIs baseados na média dos arrendamentos anunciados no PIL. (3) Prorrogações submetidas à ANTAQ ainda não autorizadas (fonte: ANTAQ - Navegando na Notícia ago/16); (4) Fonte: pedidos de autorização publicados no site da ANTAQ e ATP; (5) Obras de dragagem: Paranaguá, Rio grande do Sul e Santos. Obras de infra terrestre em Santos: Mergulhão e Perimetral.





Associação Brasileira  
dos Terminais Portuários

**Obrigado!**

**Wagner Moreira**  
Diretor Técnico

[wmanteli@abtp.org.br](mailto:wmanteli@abtp.org.br)

