



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 07/08/2025 14:09:34,467 - PL0733/2025
EMC 47/2025 PL0733/2025 => PL733/2025
EMC n.47/2025

**COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO
BRASILEIRO (PL 733/2025)**

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº , de 2025

Acrescentam-se o inciso XVI no art. 3º e o art. 47-A ao presente projeto de lei, com as seguintes redações:

“Art. 3º

.....

.....

(...)

XVI - priorização das economias de escala.” (NR)

(...)

“Art. 47-A. As atividades estatais de planejamento, regulação e outorga deverão priorizar as alternativas que proporcionem maior economia de escala da infraestrutura e serviços portuários.” (NR)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252160167200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa



* C D 2 5 2 1 6 0 1 6 7 2 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 07/08/2025 14:09:34,467 - PL0733/2025
EMC 47/2025 PL0733/2025 => PL733/2025
EMC n.47/2025

JUSTIFICAÇÃO

Poucas políticas públicas são tão efetivas para a competitividade brasileira quanto a obtenção de maiores escalas operacionais no setor portuário.

As economias de escala ocorrem para diminuir custos médios de produção de um bem ou serviço, que usualmente possuem custos médios fixos mais elevados, como é o caso dos portos e dos transportes marítimos.

No caso dos portos, os ganhos de escala podem ser adquiridos quando há o aumento da capacidade dos terminais já existentes, em detrimento da instalação de terminais de portes menores. Esse movimento traz ganhos substanciais para os exportadores e importadores brasileiros, com a redução dos seus custos logísticos.

Para efeitos comparativos, o navio-tipo que opera nos terminais de contêiner brasileiros são navios da classe Panamax. Trata-se de navios projetados meio século atrás (1980), com comprimento total de 290 metros e capacidade para operar em torno de 4000 TEUs (unidade de medida correspondente a um contêiner de 20 pés). Segundo o relatório anual da BRS (corretora global de navios desde 1856), esses navios possuíram, em 2024, um custo diário de US\$ 25,000/dia, ou de US\$ 6,25 por TEU de capacidade nominal¹.

A adoção de navios-tipo maiores traria competitividade ao país. Os armadores já têm feito operações pontuais para testar a capacidade do país de receber os chamados “New Panamax”. Esses navios são mais recentes (pouco mais de uma década), possuem comprimento total de 366 metros e capacidade para operar em torno de 12.500 TEUs. Segundo o relatório anual da BRS, esses navios possuíram, em 2024, um custo de US\$ 54.500/dia, ou de US\$ 4,19 por TEU de capacidade nominal.

¹ Disponível em: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/. Acesso em: 24 fev 2025.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 07/08/2025 14:09:34,467 - PL0733/2025
EMC 47/2025 PL0733/2025 => PL733/2025
EMC n.47/2025

Isso significa dizer que a evolução do navio-tipo tem o potencial de reduzir mais de 30% apenas no custo dos navios, que é um dos principais componentes de custo do frete marítimo. É essa a estratégia que os grandes portos seguem, a exemplo de Shanghai, na China, que movimentou 49.16 milhões de TEUs em 2023; Cingapura, que movimentou 39.01 milhões de TEUs em 2023; Busan, na Coréia do Sul, que movimentou 23.04 milhões de TEUs em 2023; e Rotterdam, na Holanda, que movimentou 13.45 milhões de TEUs em 2023². A movimentação brasileira, distribuída em quase duas dezenas de terminais de contêineres, mal chegou a 12 milhões de TEUs³.

Ainda assim, mesmo diante de tantas evidências a favor da promoção da escala, falta no ordenamento jurídico brasileiro um dispositivo que a consolide como verdadeira “política de Estado”. Enquanto isso não ocorrer, os gestores e autoridades encarregados da tomada de decisão no setor estarão expostos a toda sorte de questionamento de órgãos de controle sobre projetos de expansão de portos e terminais existentes e, para se proteger, serão forçados a ampliar a capacidade portuária brasileira por meio de mais e mais terminais com pouca escala, ao invés de terminais com mais escala.

Por isso, é importante que as autoridades regulatórias e o poder público tomem decisões para o setor, que observem a economia de escala dada a sua relevância para a economia nacional.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
(PSDB/SP)

2 Disponível em: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports> . Acesso em: 24 fev 2025.

3 Disponível em <https://www.ceicdata.com/en/indicator/brazil/container-port-throughput>. Acesso em: 24 fev 2025.



* CD252160167200 *