

# REPORT



## Colaboração privada em projetos de portos, aeroportos e hidrovias do Brasil

Baseado na reunião exclusiva entre membros do GRI Club Infra e representantes públicos convidados

AGOSTO, 2024

Redação: Belén Palkovsky  
Diagramação: Marcos Franciozi

# Sumário

- ▶ Contexto
- ▶ Aeroportos: superando o desafio da conectividade
- ▶ Portos: testando a concessão parcial
- ▶ Túnel Santos-Guarujá: pioneiro em integração multimodal
- ▶ Hidrovias: desenvolvimento do setor
- ▶ Melhorias para o mercado segurador
- ▶ Considerações finais



## CONTEXTO

O setor de infraestrutura no Brasil possui um pipeline robusto de investimentos para os próximos anos, estruturado em programas estaduais, federais e municipais. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê R\$ 1,7 trilhão em projetos do setor, sendo R\$ 1,4 trilhão até 2026 e R\$ 320 bilhões após 2026, divididos em 9 eixos de investimentos e 5 grupos de medidas institucionais, considerando o aporte de recursos públicos e privados.

No âmbito de portos e aeroportos, existem planos de investimento para obras de manutenção, modernização e ampliação da capacidade operacional em todo o Brasil. Já para as hidrovias, a carteira de investimentos está avaliada em R\$700 milhões.



Nesse contexto, a colaboração público-privada torna-se essencial para que os recursos sejam alocados de forma eficiente, beneficiando todas as partes envolvidas. Pensando nisso, líderes dos setores de aeroportos, portos e hidrovias se reuniram na sede da MARSH - Corretora de Seguros (SP) para um debate privado, organizado pelo GRI Club Infra, onde tiveram a oportunidade de dialogar com Mariana Pescatori, secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, quais são os projetos prioritários, além de conversar abertamente sobre os entraves e as oportunidades atuais em cada setor.

**Neste report, aprofundaremos sobre as conclusões da conversa.**

## **AEROPORTOS: SUPERANDO O DESAFIO DA CONECTIVIDADE**

Um dos maiores desafios enfrentados pelo setor aeroportuário é o da **conectividade**, principalmente em unidades regionais. De acordo com o ministério, já foram concedidos 49 terminais, sendo que há outros 116 que ainda não despertaram o interesse da iniciativa privada. Como alternativa, o Governo Federal pretende criar um edital de chamamento público com a intenção de incluir pelo menos 80 aeroportos e definir os blocos em que eles devem ser agrupados.

Paralelamente, está sob avaliação a inclusão de algumas unidades regionais deficitárias nos novos contratos de concessão dos aeroportos do Galeão, Viracopos e Guarulhos, este último citado durante o debate como uma unidade que precisa de novos investimentos, sendo o mais expressivo do país em tamanho e fluxo de passageiros.

A Secretaria Especial de Consenso (SecexConsenso) instituída através da instrução normativa 91/2022, do Tribunal de Contas da União (TCU), está avaliando os casos de alguns contratos do setor, incluindo o aeroporto de Guarulhos.

No que se refere a financiamento, os presentes enxergam que ainda existem poucas opções de linhas disponíveis. Por isso, sugere-se transformar o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) em algo semelhante ao Fundo da Marinha Mercante, oferecendo fluxo de caixa para as companhias aéreas.

**Além disso, até o final de 2024 será definida a política de *Environmental, Social and Governance (ESG)* do ministério, incluindo metodologias e metas de descarbonização para todas as unidades aeroportuárias, portuárias e hidroviárias do país.**

## PORTOS: TESTANDO A CONCESSÃO PARCIAL

A carteira de investimentos no setor portuário está avaliada em **R\$600 milhões** para o ano de 2024.

Representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) observaram que há **R\$41 bilhões** em investimentos nos chamados Terminais de Uso Privado (os chamados TUPs), empreendimentos em que a atividade portuária ocorre sob o regime da iniciativa privada e o terminal é outorgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Um dos testes em etapa de implementação pelo ministério é a **concessão parcial** das autoridades portuárias, que visa acelerar a gestão dos portos e melhorar a eficiência operacional. Este é um modelo inovador que permitiria a cada autoridade portuária negociar diretamente seus contratos de arrendamento.

**LEIA TAMBÉM: GRI CLUB INFRA APRESENTA PROPOSTAS À ANTAQ SOBRE MECANISMO DE PROPOSTA APOIADA**

A expectativa do ministério é que até 2026 sejam realizados leilões de concessões parciais e arrendamentos de terminais portuários equivalentes a R\$14 bilhões, como o canal de acesso ao Porto de Paranaguá, que está em fase de Consulta Pública.

Já o modelo de concessão que inclui o canal de acesso ao terminal, como o caso do Porto de Itajaí, está atualmente em análise pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e poderá ser replicado em projetos futuros.

**Finalmente, em termos de financiamento, a principal fonte para projetos do setor é o Fundo Marinha Mercante, com R\$37 bilhões disponíveis para projetos portuários e hidroviários. O setor aguarda o andamento do projeto BR do Mar, que prevê a regulamentação da cabotagem.**

## TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: PIONEIRO EM INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

A integração multimodal é de extrema importância para o setor de infraestrutura, requerendo o envolvimento e a colaboração de diversas autoridades e entes privados. Atualmente, as principais dificuldades enfrentadas são de natureza fiscal e regulatória.

Um exemplo de projeto que busca essa integração está sendo desenvolvido no Porto de Santos, o maior da América Latina: um túnel que ligará as cidades de Santos e Guarujá. Os principais desafios desta unidade são de caráter logístico, dada a natureza dupla da operação (Margens Santos-Guarujá). Atualmente, essa travessia possui o maior fluxo de passageiros do mundo.

O **Projeto do Túnel Santos-Guarujá** visa explorar a sinergia da mobilidade urbana com a operação portuária, reduzindo o tempo de trajeto de **45 minutos** para menos de **2 minutos**.

Está previsto um market sounding para discutir a engenharia do projeto e o leilão em meados de 2025. A modelagem exigirá a participação de uma empresa com experiência na construção de túneis imersos, com um aporte público de 50% do Governo de São Paulo e 50% do Governo Federal.

**O valor do investimento necessário para implantação do projeto é de R\$6 bilhões, e o contrato de concessão deverá seguir um modelo semelhante às concessões de ferrovias.**



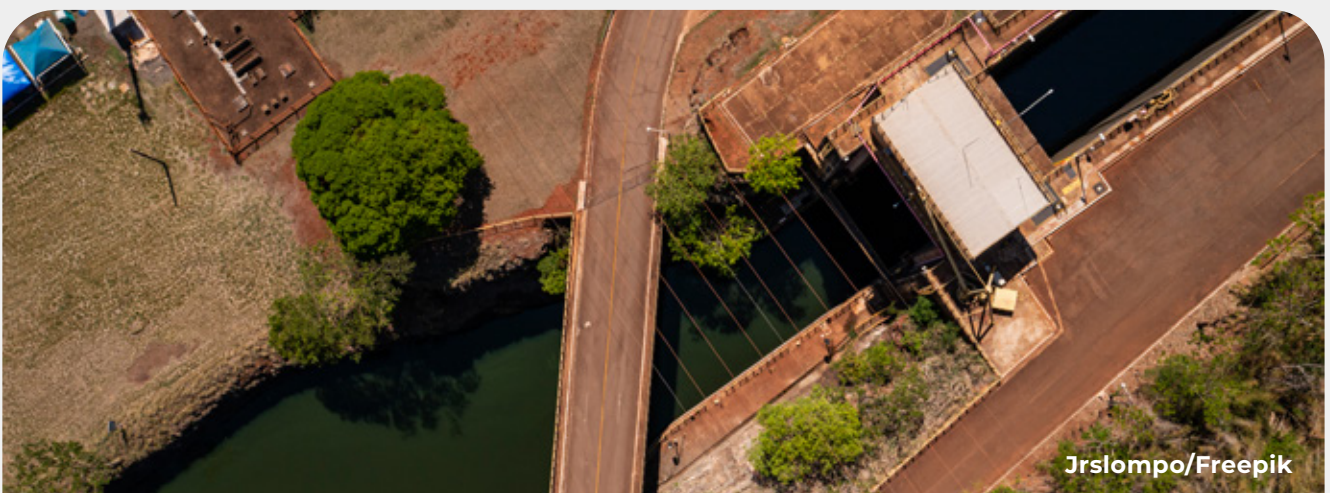
## HIDROVIAS: DESENVOLVIMENTO DO SETOR

Um dos grandes desafios citados pelo MPor é fomentar o desenvolvimento das hidrovias, cruciais para melhorar a conectividade interna e reduzir os custos logísticos, especialmente em regiões onde o transporte rodoviário é menos eficiente. Garantir que as hidrovias operem de forma perene, com sinalização adequada e manutenção contínua - para evitar problemas como o assoreamento e a variação da profundidade dos rios ao longo do ano - é uma prioridade do setor.

**Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, a carteira de investimentos para projetos de hidrovias em 2024 está avaliada em R\$700 milhões.**

Alguns projetos em destaque incluem a concessão da hidrovia do Rio Madeira, que está em processo de consulta pública na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Esse projeto inclui inovações contratuais, como a criação de **um fundo específico para lidar com questões climáticas extremas**, o que pode servir como modelo para futuros projetos hidroviários. Além dela, outras seis hidrovias estão em fase de estudo para concessão, incluindo as dos rios Paraguai, Paraná, Tocantins, Tapajós e Lagoa Mirim.

Paralelamente, o governo, em parceria com a ANTAQ, lançou um **Plano Geral de Outorga**, cujo objetivo é estudar e estruturar concessões, focando em garantir a operação eficiente e sustentável dos instrumentos, além de atrair investimentos privados para o setor.



## MELHORIAS PARA O MERCADO SEGURADOR

No contexto dos projetos de infraestrutura discutidos, o mercado segurador exerce um papel crucial na mitigação de riscos e na proteção financeira das partes envolvidas, oferecendo cobertura para uma ampla gama de eventos adversos, incluindo danos físicos, perdas financeiras e responsabilidade civil. Em relação aos eventos climáticos extremos e outros riscos associados às mudanças climáticas, as seguradoras podem propor cláusulas específicas. Por exemplo, produtos voltados para a cobertura de eventos catastróficos, como tempestades, enchentes ou secas, podem ser desenvolvidos para garantir a continuidade dos projetos e a proteção financeira das partes envolvidas.

Além disso, o mercado segurador poderá participar amplamente na promoção da descarbonização mediante a inclusão de cláusulas relacionadas a esse tema nos contratos, o que pode ser feito através da oferta de produtos específicos para projetos de energia renovável ou do incentivo a práticas sustentáveis, como descontos ou benefícios para empresas que adotem medidas de redução de emissões de carbono.

Serviços de consultoria especializada em gestão de riscos e sustentabilidade também podem ser oferecidos, auxiliando as partes envolvidas na identificação e mitigação de riscos relacionados às mudanças climáticas. Esses serviços podem incluir a análise de riscos específicos do setor, a avaliação de medidas de adaptação e a implementação de estratégias de resiliência.

Os recentes eventos climáticos que atingiram o Rio Grande do Sul ressaltam a necessidade de aprimorar os contratos de concessão, diferenciando eventos climáticos considerados ordinários (aqueles que podem ser parametrizados, dimensionados e precificados) dos extraordinários (aqueles considerados inéditos e de difícil mensuração). A ANTT tem avançado nessa discussão e os editais previstos para a quinta rodada de concessões de rodovias já contemplam avanços significativos no tratamento de fenômenos climáticos extraordinários, embora ainda haja muito a ser feito.





Um exemplo dessa necessidade é a inclusão, nos estudos iniciais e na modelagem, de análises específicas para determinar os valores de reposição dos bens que integram a concessão, utilizando os conceitos de Dano Máximo Provável (DMP) e Perda Máxima Possível (PMP). Com base nesses indicadores, o licitante ou concessionário poderá dimensionar o CAPEX e o OPEX do projeto com base em parâmetros objetivos, possibilitando a estruturação de um programa de seguros adequado à realidade do ativo público a ser concedido ao setor privado.

Co-host da reunião, a consultoria global Marsh, membro do advisory board do GRI Club, com mais de 150 anos de experiência oferecendo soluções em gestão de riscos, seguros e garantias, recomenda a adoção da seguinte metodologia:

- **Dano Máximo Provável (DMP):** Refere-se ao maior dano que pode ser gerado por um determinado evento, seja ele natural, operacional ou induzido, assumindo que os meios, medidas e mecanismos de prevenção e proteção existentes entrem em operação em condições normais, reduzindo assim a possibilidade de uma condição catastrófica. O DMP também pode incluir a interrupção parcial ou total da operação.
- **Perda Máxima Possível (PMP):** Trata-se do maior dano que pode ser gerado por um determinado evento nas condições mais desfavoráveis possíveis, assumindo que os meios, medidas e mecanismos de prevenção e proteção não entrem em operação ou funcionem em condições precárias, incluindo falhas e retardamentos de intervenções externas, resultando em uma condição catastrófica. A PMP também pode incluir a interrupção parcial ou total da operação.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão entre os líderes do setor revelou os desafios técnicos e financeiros que precisam ser superados, assim como a necessidade de uma abordagem integrada que considere fatores regulatórios, ambientais e sociais. Um aspecto que merece destaque é a importância da inovação e da flexibilidade nas modelagens contratuais e na estruturação de projetos. Para isso, o mercado segurador terá um papel chave, permitindo que o Brasil se adapte rapidamente às mudanças de mercado e às exigências globais, como a descarbonização e a resiliência climática.

Além disso, a capacidade de atrair investimentos privados continua sendo um dos pilares fundamentais para a concretização desses projetos, exigindo um ambiente regulatório estável e previsível. A infraestrutura, segundo os presentes, não precisa apenas ser construída, mas mantida e operada com eficiência ao longo do tempo, tornando a participação privada essencial na prestação dos serviços à população.

Por fim, a reunião reforçou a visão de que o sucesso dos projetos de infraestrutura no Brasil dependerá de uma combinação de planejamento estratégico, inovação tecnológica e colaboração estreita entre setores. Somente essa abordagem permitirá que o país continue competitivo no cenário internacional, ao passo que aumenta a competência técnica da sua infraestrutura local.





Com escritórios em mais de 130 países, a Marsh é a corretora de seguros e consultora de risco líder mundial. Fornecemos serviços de corretagem, consultoria e defesa de sinistros com foco no setor, aproveitando dados, tecnologia e análises para ajudar a reduzir o custo total de risco de nossos clientes.

Moldamos o futuro através de nossa perspectiva, experiência e soluções, empoderando nossos clientes a prosperar – uma base fortalecida ao longo de 150 anos.

A faint, light gray world map is visible in the background of the lower half of the page.

## SAIBA MAIS



**ANDRÉ DABUS**  
Director of Construction  
& Infrastructure

# GRI Club

Fundado em 1998, em Londres, o GRI Club reúne atualmente mais de 17 mil executivos seniores espalhados em 100 países, com atuação nos mercados imobiliário, de infraestrutura e do agronegócio.

O modelo inovador de discussões do GRI Club permite a livre participação de todos os executivos, fomentando a troca de experiências e conhecimento, o networking e a geração de negócios.

Membros do clube também têm à disposição uma plataforma exclusiva para ver mais informações sobre os executivos e as respectivas empresas, marcar reuniões, pedir introduções personalizadas com colegas da indústria e acessar de modo irrestrito todos os nossos conteúdos.

## MAIS INFORMAÇÕES



### **MOISES CONA**

Partner | Head of Infrastructure  
[moises.cona@griclub.org](mailto:moises.cona@griclub.org)



# GRI Club

INFRASTRUCTURE



GRI Club Infra



GRI Club



@griclub.infra

---

[griclub.org](http://griclub.org)