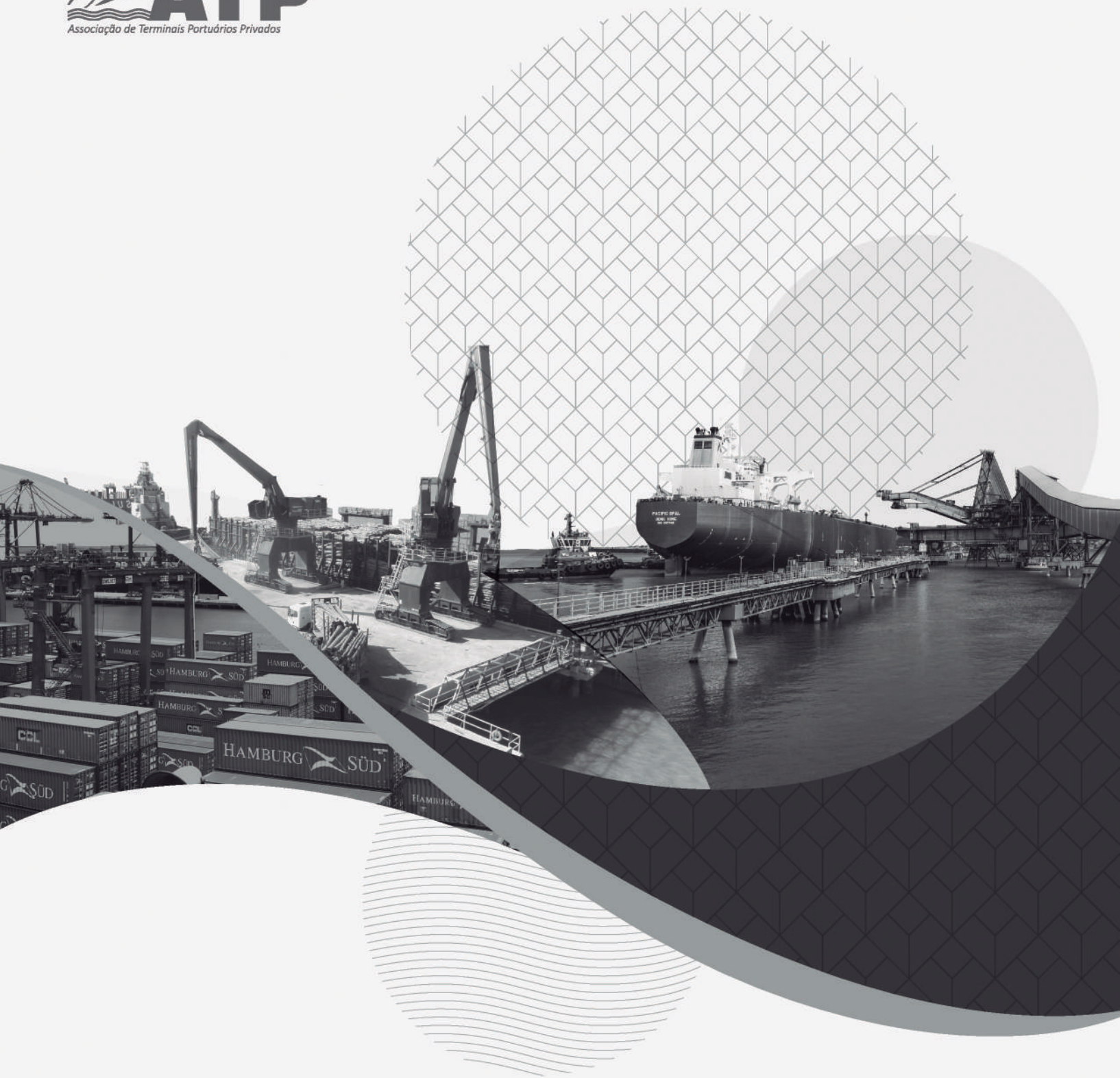




2019

RELATÓRIO ANUAL

ANÁLISE DO SETOR
E DAS ATIVIDADES



2019

RELATÓRIO ANUAL

ANÁLISE DO SETOR
E DAS ATIVIDADES



Associação de Terminais Portuários Privados

A COMPETITIVIDADE DO BRASIL PASSA POR AQUI

SUMÁRIO

1 - ANÁLISE SETORIAL	8
1.1 - CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO E INTERNACIONAL	9
1.2 - ANÁLISE DO SETOR PORTUÁRIO	11
1.3 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR PERFIL DE CARGA	13
1.4 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR REGIÃO	15
1.5 - NAVEGAÇÃO E SENTIDO DA CARGA	16
1.6 - INDICADORES DE EFICIÊNCIA	17
1.7 - RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL	19
1.8 - INVESTIMENTOS NO SETOR	21
1.9 - PERSPECTIVAS PARA 2020	22
1.10 - ESTATÍSTICAS DA ATP	23
2 - ATIVIDADES INTERNAS	26
2.1 - CONSELHO DIRETOR	27
2.1.1 - CONSELHO DIRETOR DA ATP E MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - MINFRA	28
2.1.2 - CONSELHO DIRETOR DA ATP PARA O TRIÊNIO 2019 - 2022	29
2.2 - COMITÊ JURÍDICO – COJUR	30
2.3 - COMITÊ DE SEGURANÇA	33
2.4 - COMITÊ DE SUSTENTABILIDADE - SUSTENTAR	34
2.5 - COMITÊ DE COMUNICAÇÃO - COMUNICAR	36

3 - RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS	38
3.1 - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	39
3.2 - SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - SNPTA	41
3.3 - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS – ANTAQ	43
3.4 - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE - ANTT	45
3.5 - AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA - ANVISA	45
3.6 - MARINHA DO BRASIL	46
3.7 - COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS - CONPORTOS	47
3.8 - TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU	47
3.9 - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT	49
3.10 - CONGRESSO NACIONAL	50
3.11 - CÂMARA TÉCNICA DE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO – CTLOG,	52
4 - FRENTES DE TRABALHO	54
4.1 - DIFERENCIAÇÃO REGULATÓRIA	55
4.2 - NORMAS RESULTANTES DO DECRETO 9.048/2017	56
4.3 - POLIGONAL DOS PORTOS ORGANIZADOS	57
4.4 - PARTICIPAÇÃO DE TUPs NOS CAPs	59
4.5 - TARIFA PROPORCIONAL	60
4.6 - OBRAS DE INFRAESTRUTURA	61
4.7 - PRIVATIZAÇÃO DAS COMPANHIAS DOCAS	62
4.8 - ISPS CODE	63
4.9 - CANAL DO PANAMÁ	64
4.10 - PRATICAGEM	65
4.11 - QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO	66
4.12 - ALTERAÇÃO DA LEI 10.233/2001	67
4.13 - SETOR DE CONTÊINERES	69
4.14 - CONSELHO NACIONAL DE MEIO AMBIENTE - RESOLUÇÃO Nº 398/2008	71

5 - EVENTOS	74
5.1 - SEMINÁRIO "ASPECTOS GERAIS DA NAVEGAÇÃO EM LAMA FLUIDA E SUA APLICABILIDADE NO ARCO LAMOSO DA REGIÃO DA BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS"	75
5.2 - GLOBAL GRAIN SOUTH AMERICA	76
5.3 - 4º FÓRUM LATINO-AMERICANO DE PORTOS	76
5.4 - 6º CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO - CIDESPORT	77
5.5 - VIII CONGRESSO NACIONAL DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E ADUANEIRO	78
5.6 - MEDALHA DA ORDEM NACIONAL BARÃO DE MAUÁ	78
5.7 - 17ª EDIÇÃO DA SANTOS EXPORT	79
5.8 - 14ª FEIRA INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA - EXPOLOG	79
5.9 - GESTÃO FEMININA NA ATIVIDADE PORTUÁRIA	80
5.10 - BRAZIL GLOBAL CONNECTION	80
6 - COMUNICAÇÃO E ASSESSORIA DE IMPRENSA	82
6.1 - 6º ENCONTRO ATP	83
6.2 - ATIVIDADES DA COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO	84
6.3 - ASSESSORIA DE IMPRENSA	87
6.4 - VALORAÇÃO DAS INSERÇÕES NA IMPRENSA	88
6.5 - REDES SOCIAIS	88
6.6 - PRINCIPAIS INSERÇÕES DA ATP NA MÍDIA	89



MISSÃO

Representar os terminais portuários privados pela interlocução com o Governo e a sociedade buscando contribuir na construção políticas públicas para todo o setor portuário.

VISÃO

Ser referência para o modelo de terminal de uso privado no Brasil.

Dividir com a sociedade os resultados positivos da nossa produtividade.

VALORES

Valorização profissional

Ética e transparência

Responsabilidade socioambiental

Excelência empresarial

Comprometimento e agilidade

PROPÓSITO:
LIBERDADE
DE EMPREENDER



RESUMO

O Relatório de Atividades da ATP traz um conjunto de dados e informações referentes à gestão da entidade em 2019, além de análises do setor e descrição das atividades desempenhadas durante o ano.

A COMPETITIVIDADE
DO BRASIL PASSA POR AQUI

EQUIPE RESPONSÁVEL

1. Murillo Barbosa – Diretor-Presidente
2. Luciana Guerise – Diretora-Executiva
3. Aline Borges – Coord. Administrativo-Financeiro
4. Joana Wightman – Coord. Comunicação Social
5. Bárbara Rosa – Analista de Mercado
6. Joelma Miranda – Assistente Administrativo





ANÁLISE SETORIAL



1 ANÁLISE SETORIAL

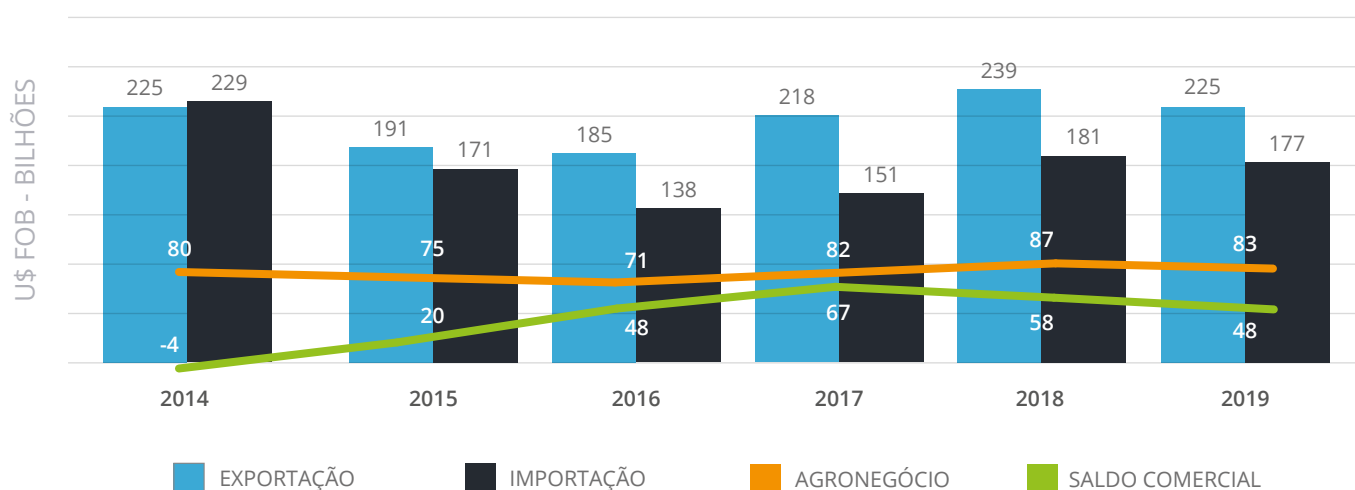
1.1 CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO E INTERNACIONAL

Segundo o Ministério da Economia¹, em 2019, a corrente de comércio brasileira² somou US\$ 402,7 bilhões (FOB – Free on Board). O número apresentou uma variação negativa de -4,2 % quando comparado com 2018. A queda é reflexo da redução tanto das exportações (-5,8%) quanto das importações (-2,14%).

A corrente de comércio brasileira seguiu a tendência mundial de desaceleração econômica. Alguns fatores como a guerra comercial entre os Estados Unidos e a China ao longo de 2019, a saída do Reino Unido da União Europeia (Brexit), a crise política na Itália, a postura negativa adotada pelos EUA no que tange as negociações multilaterais e o conflito com o Irã, contribuíram para a redução do investimento global, conforme apontado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)³, impactando direta e indiretamente na atividade econômica.

A balança comercial brasileira, no entanto, continuou superavitária, totalizando US\$ 48,03 bilhões. O Gráfico 1 apresenta as exportações e importações do Brasil, com o saldo da balança comercial e o saldo do agronegócio. Observa-se a importância das exportações do agronegócio na preservação do superávit nacional, uma vez que 35,6% do total das exportações do Brasil concernem ao agronegócio.

GRÁFICO 1 – EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES NO BRASIL (U\$ FOB)



Fonte: Ministério da Economia – ComexStat e Ministério da Agricultura – Agrostat 04/03/2020. Elaboração: ATP

1 - Via Comex-Stat

2 - Soma das exportações e importações de um país

3 - Carta de Conjuntura número 45 – IPEA – 4 trimestre de 2019.

A análise da corrente de comércio brasileira demonstra que a **via marítima** é a mais expressiva, representando **77,4%** de todas as transações de 2019, em US\$ FOB. As exportações por via marítima totalizaram US\$ 186,6 bilhões e as importações US\$ 125,2 bilhões, resultando em um superávit maior do que o obtido quando consideradas todas as vias (US\$ 61,4 bilhões).

Em relação à exportação de produtos, algumas mercadorias merecem destaque pelo aumento do valor em US\$FOB e em Kg⁴ exportados, respectivamente:



Milho: +82,5%; +86,2%

Carnes e miudezas - Frango, pato e peru: +8,19%; +2,6%

Óleos de petróleo (exceto brutos): 46,6%; 47,7%

Carnes bovinas: +24,1%; +17,8%

Uma observação importante deve ser feita quanto à exportação e consequente movimentação do minério em 2019. A exportação de minério caiu em toneladas (-9,9%). No entanto, o faturamento com a mercadoria cresceu em 12,2%. Entre os estímulos para a valorização do minério estão a flutuação entre demanda e oferta em 2019 (menor oferta) e a melhor qualidade do minério exportado (Brazilian Blend Fines⁵), permitindo a elevação do preço. Outra mercadoria que afetou o número das exportações foi a soja. A queda da demanda chinesa devido à peste suína africana e a menor safra de 2018/19 foram as principais causas da queda desta commodity.

A China continua sendo a principal parceira da economia brasileira, absorvendo 28,1% de todas as exportações nacionais. Entre as principais mercadorias brasileiras importadas pela China, estão: soja (57,9 Mt), óleos brutos de petróleo (37,6 Mt) e minérios de ferro (217,1 Mt).

Outros dois mercados importantes para o Brasil em 2019 foram o Japão e os Estados Unidos. A ótima safra de milho no Brasil aliada à estimativa de baixa na safra norte-americana, fez com que as exportações do milho brasileiro para o Japão crescessem consideravelmente, atingindo US\$ 1,12 bilhões. O Japão também ampliou o consumo de carnes e café, originados do Brasil, e passou a ocupar a quinta posição no ranking de principais importadores dos produtos brasileiros.

Os Estados Unidos aumentaram em 3,6% sua importação dos produtos do Brasil. Óleos de brutos de petróleo (+6,2%), e veículos aéreos, como aviões e helicópteros (+12,8%) foram os destaques das exportações brasileiras para os EUA.

4 - Para análise dos destaques, utilizou-se uma linha de corte de mercadorias que movimentaram mais de US\$ 1 bilhão. As mercadorias foram classificadas por SH4, e seus valores foram comparados com o mesmo período de 2018.

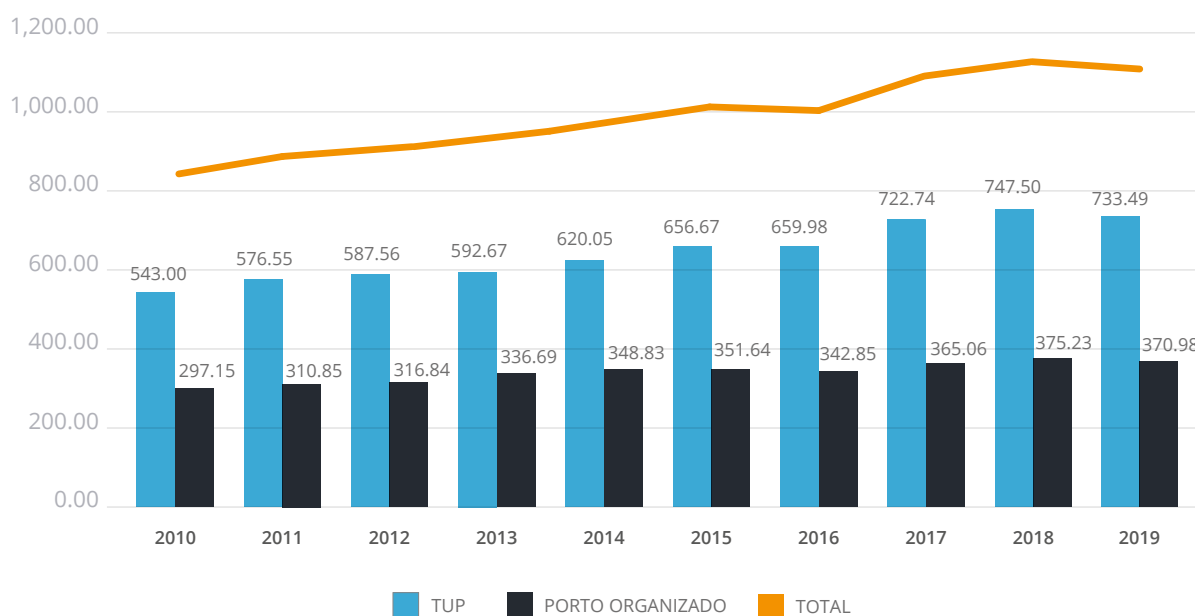
5 - Mistura de minério em diferentes tipos, elevando sua qualidade.

1.2 ANÁLISE DO SETOR PORTUÁRIO

Segundo dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o sistema portuário brasileiro movimentou **1.104.471.444 toneladas** em 2019. O número sofreu uma queda de 18,2 milhões de toneladas (- 1,62%) quando comparado com 2018.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram 733,5 milhões de toneladas ao longo de 2019. Apesar da pequena queda, os TUPs ainda são responsáveis por **66,4%** de toda a movimentação nacional. O Gráfico 2 mostra a evolução da movimentação portuária nos últimos nove anos. Observa-se que os TUPs vêm mantendo a sua posição de destaque quando comparados com os portos públicos.

**GRÁFICO 2 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM 2019
MILHÕES DE TONELADAS**



Fonte: Estatístico Aquaviário – ANTAQ 28/02/2020. Elaboração: ATP

A Tabela 1 apresenta o ranking de movimentação de carga nos TUPs, em toneladas, e a variação percentual do ano 2018 para 2019. Das 25 instalações que compõem a listagem, 23 são de empresas associadas à ATP, que juntas movimentaram 593,5 Mt, o correspondente a 53,7% do total movimentado pelo sistema portuário nacional.

Alguns terminais merecem destaque por sua movimentação em 2019. O Terminal de Minério do [Porto de Açu \(Ferroport\)](#) aumentou de 3,2 Mt movimentadas em 2018 para 23 Mt em 2019. O terminal bateu recordes de movimentação e fez seus primeiros embarques de ferro-gusa⁶.

O [TPET/TOIL – Açu \(Açu Petróleo\)](#) também obteve um aumento significativo da sua movimentação (+9 Mt), sendo um dos poucos terminais com capacidade de receber navios da classe VLCC (Very Large Crude Carrier). Outro terminal do Rio de Janeiro que merece destaque é o [Porto Sudeste](#), que teve um acréscimo em quase 6 Mt em sua movimentação.

6 - O ferro gusa é uma liga composta de ferro, carbono, manganês, silício e enxofre.

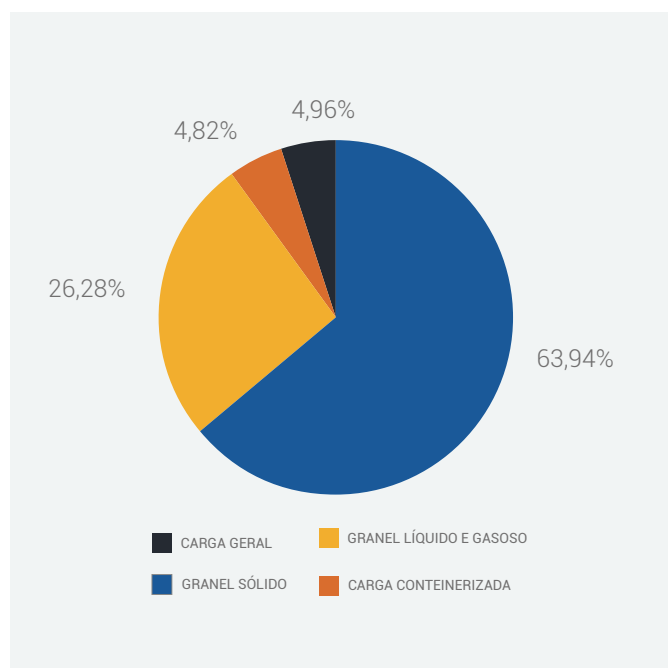
**TABELA 1 – RANKING DE MOVIMENTAÇÃO
DE CARGAS NOS TUPs (TOP 25)**

UF	Nome da Instalação	2019	Var. %
MA	Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (Vale)	190.112.096	-4,0%
ES	Terminal de Tubarão (Vale)	76.351.560	-26,5%
RJ	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (Transpetro)	51.904.571	21,1%
SP	Terminal Aquaviário de São Sebastião - Alte. Barroso (Transpetro)	43.162.678	-2,0%
RJ	Porto do Açú - Terminal de Minério	23.042.251	616,3%
RJ	Terminal da Ilha Guaíba - TIG (Vale)	21.007.815	-49,0%
RJ	Terminal de Petróleo TPET/TOIL - Açú	19.331.385	89,8%
CE	Terminal Portuário do Pecém	18.075.471	4,8%
BA	Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Transpetro)	16.575.517	-2,3%
RJ	Porto Sudeste do Brasil	16.445.893	54,6%
RJ	Terminal Aquaviário da Ilha D'Água (Transpetro)	16.177.293	6,0%
MA	Terminal Portuário Privativo da Alumar	14.393.853	-2,5%
ES	Terminal de Praia Mole (Vale)	12.389.484	-2,4%
PA	Terminal Trombetas (MRN)	12.176.886	-16,2%
SP	Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita - TIPLAM (VLI)	11.036.746	15,4%
RS	Terminal Aquaviário de Osório (Transpetro)	10.854.578	-1,5%
AM	Terminal Graneleiro Hermasa	9.326.186	0,8%
SC	Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (Transpetro)	8.577.819	-3,0%
ES	Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho	8.140.843	-20,2%
RJ	Terminal TKCSA - Ternium BR	8.052.489	6,3%
PA	Terminal Vila do Conde (Hidrovias Brasil)	8.010.224	31,1%
SC	Porto Itapoá Terminais Portuários	8.002.614	12,1%
SP	DP World Santos	7.944.277	5,7%
SC	Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	7.811.844	-2,7%
ES	Terminal de Uso Misto de Praia Mole (Arcelormittal, Gerdau e Usiminas)	7.057.254	1,9%

Fonte: Estatístico Aquaviário – ANTAQ 26/02/2020. Adaptação: ATP

1.3 MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR PERFIL DE CARGA

GRÁFICO 3: MOVIMENTAÇÃO DOS TUPs POR PERFIL DE CARGA – 2019



Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 19/02/2020. Adaptado: ATP

A Carga Containerizada e o Granel Líquido e Gasoso foram os dois perfis de carga com destaque na movimentação dos terminais portuários em 2019.

A movimentação total de **Granel Líquido e Gasoso** cresceu 6,9% em relação à 2018. Os TUPs movimentaram 192,8 Mt em 2019, o que representa um aumento de 7,86% em relação ao ano anterior. Já os portos públicos movimentaram 58,7Mt, e obtiveram um aumento de 3,8%. Combustíveis minerais (183,5Mt), produtos químicos orgânicos (3,2 Mt) e produtos químicos inorgânicos (1,9 Mt) foram as mercadorias de destaque nos TUPs autorizados a movimentar Granel Líquido e Gasoso.

Já na **Carga Containerizada**, o crescimento da movimentação foi de 3,29%. Os TUPs foram os principais responsáveis pelo aumento de movimentação deste perfil, somando 35,3 Mt movimentadas em 2019. O número mostra um crescimento de 10,8% em relação à 2018. Entre as mercadorias mais movimentadas pelos terminais privados via contêiner estão⁷: Madeira e carvão vegetal (3,2Mt), plásticos (2,7 Mt) e carnes (2,1 Mt).

Nos portos públicos o aumento na movimentação de contêineres foi de 0,35%. Crescimento bem menor que dos terminais privados. No entanto, os portos públicos ainda são os que mais movimentam este perfil, somando um total de 81,7 Mt movimentadas em 2019. Entre as mercadorias mais movimentadas pelos terminais públicos via contêineres estão⁸: Plásticos e suas obras (6,4Mt), carnes e miudezas (5,5 Mt) e obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica ou de matérias semelhantes (3,2 Mt).

O **Porto Chibatão**, associado da ATP, foi o terminal com o maior aumento percentual da movimentação de contêineres em TEUS (+ 59,2%), subindo da décima posição para sétima, no ranking de movimentação dos terminais de contêineres. O **Porto de Itajaí** obteve o segundo maior crescimento (+29,1%) em relação à 2018, seguido pelo Porto Itapoá (+15,9%), também associado à ATP, que passou da quinta posição para a terceira no ranking.

GRANEL
LÍQUIDO E GASOSO

↑ 6,9%

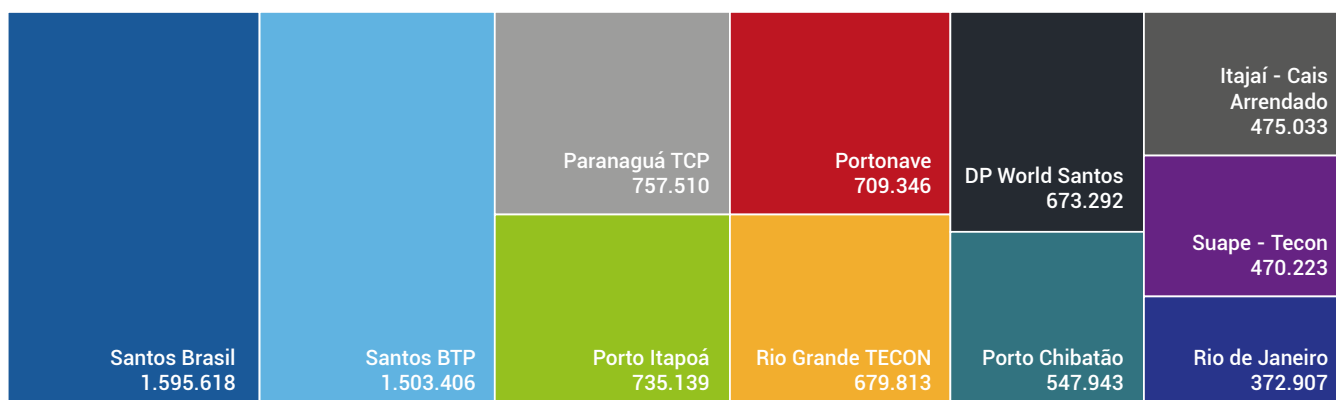
CARGA
CONTEINERIZADA

↑ 3,29%

7 - Mercadorias de acordo com a classificação do Sistema Harmonizado 2 (SH2) – Valor Líquido da Movimentação

8 - Mercadorias de acordo com a classificação do Sistema Harmonizado 2 (SH2) – Valor Líquido da Movimentação

GRÁFICO 4 – TOP 10 TERMINAIS DE CONTÊINERES EM MOVIMENTAÇÃO (TEUs)



Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ – 27/02/2020. Elaboração: ATP

As movimentações de Carga Geral e de Granel Sólido sofreram uma queda de -3,1% e -5,1%, respectivamente. No que se refere a **Carga Geral**, a queda é reflexo da diminuição do transporte de madeira, carvão vegetal e obras de madeira (-1,3 Mt), papel, cartão e obras de paste de celulose (-0,6 Mt) e pastas de madeira (-0,6 Mt). Entre as mercadorias em destaque do perfil de carga geral, então o sal (+26,2%) e o plástico e suas obras (38,3%).

A queda da movimentação do **Granel Sólido** é reflexo da redução de minérios, escórias e cinzas e semente e frutos oleaginosos (soja) movimentados. O Minério⁹ obteve uma queda de, aproximadamente 42 Mt (- 9,4%). No entanto, o seu valor no mercado internacional aumentou, mantendo sua balança positiva (conforme observado na análise do cenário econômico internacional, item 1.1).

Já as sementes e frutos oleaginosos apresentaram uma queda de 11,5 Mt (-10,9%). Entre os fatores que podem explicar a queda desta movimentação estão as contrações da safra 2018/2019, a queda da demanda da China devida à peste suína africana e o acordo feito entre os Estados Unidos e China, nos últimos meses do ano. No entanto, é importante ressaltar, que apesar da queda de soja, os cereais, principalmente o milho, obtiveram números recordes em movimentação, com um acréscimo de 19,5 Mt movimentadas (+ 44,5%).

PORTO CHIBATÃO

+ 59,2%

PORTO ITAPOÁ

+ 15,9%

CARGA GERAL

- 3,1%

GRANEL SÓLIDO

- 5,1%

9 - Considerado para o cálculo o SH2 – Minérios, escórias e cinzas

1.4 MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR REGIÃO

Ao longo de 2019, a região **Norte** liderou o crescimento percentual da movimentação de cargas, registrando +8,5% em comparação com o ano de 2018. A região movimentou 118,8 milhões de toneladas, e todos os perfis de carga apresentaram aumento na movimentação. A carga geral obteve a maior variação percentual (+13,4%) nesta região, seguido pela carga containerizada (+12,6%). Já o granel sólido teve a maior variação em toneladas, movimentando 7,2 milhões de toneladas a mais (+8,9%).

A região **Nordeste** apresentou uma queda de -2,4% em relação à 2018. A queda é resultado da variação negativa da movimentação de minérios, escórias e cinzas (-3,5% na região), e de sementes e frutos oleaginosos (-7,1%). Os destaques na região são contêineres, que aumentaram sua movimentação em +8,9% e os cereais (milho) que obtiveram um aumento de 1,8 milhões de toneladas. O **Terminal Marítimo de Ponta da Madeira** (Vale) foi o que mais movimentou, totalizando 190,1 Mt, seguido pelo Porto de Itaquí com 25,1 Mt movimentadas.

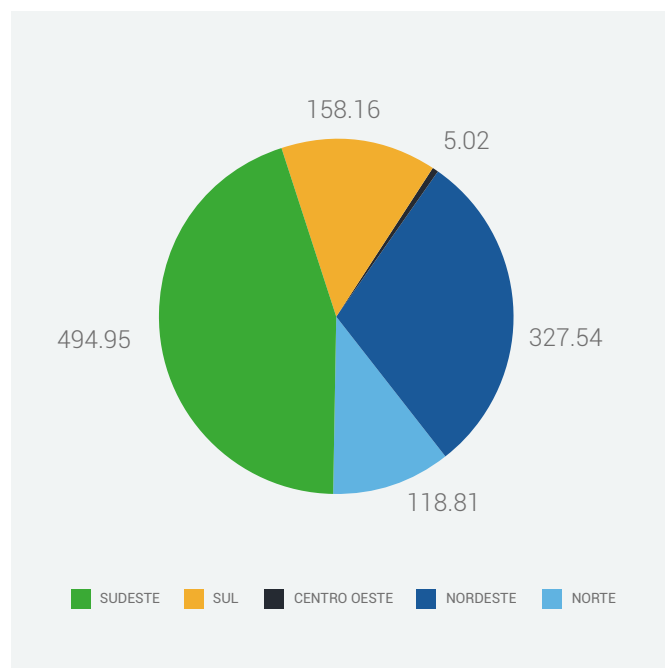
As regiões Sul e Sudeste também apresentaram quedas das toneladas movimentadas em 1% e 3,5%, respectivamente.

Na região **Sul**, a diminuição da movimentação de sementes e frutos oleaginosos (-19,2%) e dos combustíveis minerais (-5%) foi praticamente compensada pelo aumento da movimentação de cereais (+124,3%) e contêineres (+4,4%). Os dois terminais proeminentes na região Sul foram: Porto de Itajaí, com variação positiva de 33,9% e o **Porto Itapoá** com +12,1%.

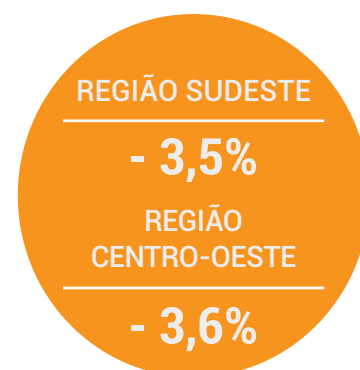
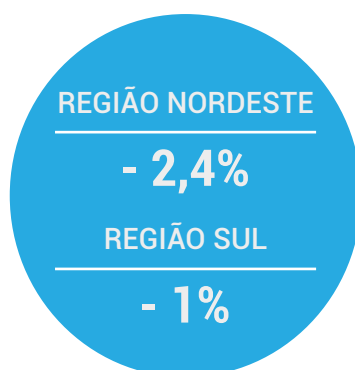
A queda na movimentação no **Sudeste** do Brasil foi conduzida pelo decréscimo de minérios e soja movimentados. Os destaques na região foram os combustíveis minerais (+11%) e os cereais (+36%). As cinco maiores variações positivas, em toneladas movimentadas na região Sudeste, foram de terminais associados à ATP: Terminal de Minério e Terminal de Petróleo (TPET/TOIL) do **Porto do Açu** (+19,8 Mt e +9,1 Mt, respectivamente), o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis da **Transpetro** (+9 Mt), o **Porto Sudeste** (+5,8 Mt) e Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita – TIPLAM da **VLI** (+1,5 Mt).

Por fim, a região **Centro-Oeste** apresentou uma queda de -3,6% em sua movimentação, o equivalente a 0,2 milhões de toneladas. A redução foi guiada pela queda de minérios, escórias e cinzas (-3,5%) e resíduos e alimentos preparados para animais (-29,6%).

GRÁFICO 5: MOVIMENTAÇÃO POR REGIÃO (TUPs E PORTOS) – 2019



Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 03/03/2020.. Adaptado: ATP



1.5 NAVEGAÇÃO E SENTIDO DA CARGA

A Tabela 2 mostra o total movimentado em 2019 por tipo de navegação e instalação portuária. Também apresenta a variação percentual em relação ao ano de 2018. Por meio da tabela, é possível observar que os terminais privados movimentaram mais que os portos públicos em todos os tipos de navegação. A navegação de cabotagem e por vias interiores são os dois destaques, com aumento de 4% e 7,4% em suas movimentações, respectivamente.

TABELA 2 – MOVIMENTAÇÃO POR TIPO DE NAVEGAÇÃO E TIPO DE INSTALAÇÃO – 2019

Tipo de instalação	Longo Curso (t.)	Var. %	Cabotagem (t.)	Var. %	Vias Interiores (t.)	Var. %
Porto Público	300.148.384	-0,90%	53.420.120	-5,89%	15.106.369	19,87%
TUPs	494.605.378	-5,42%	186.885.715	7,22%	50.543.785	4,21%

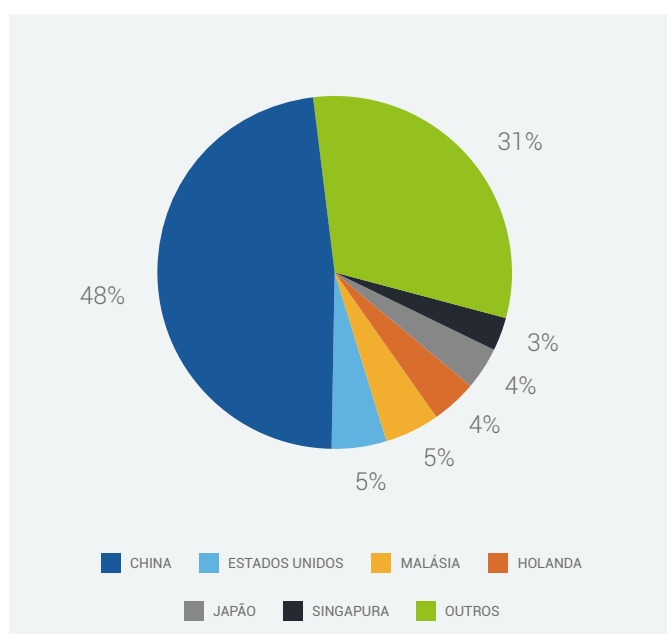
Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ – 04/03/2020. Elaboração: ATP

A variação positiva na navegação por cabotagem nos TUPs, é guiada pelo aumento da movimentação de combustíveis minerais (+7,2%), minérios (+5,9%) e contêineres (+27,5%). Os três terminais privados com a maior variação percentual positiva de cargas movimentadas por cabotagem foram: a **TERNIUM** que passou de 51 mil toneladas movimentadas em 2018 para 1,4 milhões em 2019 (+2757,2%), o **Terminal de Petróleo TPET/TOIL – Açu** (+91,2%) e o **Porto Chibatão** (86,9%). Os três terminais são associados à ATP.

A navegação interior segue em ritmo forte. Ao longo dos últimos nove anos o crescimento médio da movimentação por esta via foi de +9,2%. O aumento do volume de soja e milho embarcado em navegação interior foi de +369%, de 2010 a 2019.

No que se refere ao destino das cargas em 2019, foram contabilizadas 7.134 atracções em terminais portuários privados com

GRÁFICO 6 – PRINCIPAIS DESTINOS DAS EMBARCAÇÕES BRASILEIRAS



destino à exportação (embarques), contra 3.124 de importações (desembarques). Nos portos públicos, foram contabilizadas 8.994 atracções para exportação e 8.696 para importações. Os números mostram a importância dos terminais privados para as exportações nacionais, uma vez que são estes que elevam a proporção exportação/importação.

O Gráfico 6 apresenta os principais destinos dos embarques nacionais, considerando a movimentação para exportação em toneladas. Apesar da pequena queda na participação (-1,07%), a China continua sendo o principal destino das mercadorias brasileiras.

Os Estados Unidos subiram duas posições e ocuparam o segundo lugar no ranking de destinos das exportações brasileiras, em toneladas. A variação positiva deve-se, principalmente, ao aumento das importações de combustíveis e óleos minerais (+93%) e minérios (+17,2%) do Brasil.

1.6 INDICADORES DE EFICIÊNCIA

O relatório anual da ATP traz esse ano duas novidades em sua análise setorial: a análise de eficiência e o diagnóstico dos indicadores socioambientais do setor portuário. Sabe-se que os portos são pontos estratégicos da cadeia logística e que as demandas do mercado mundial e exigências de seus clientes reforçam a necessidade de uma movimentação de cargas econômica e eficiente, diminuindo os gargalos operacionais.

A Tabela 3 mostra o ranking de produtividade média (prancha média) do setor portuário em 2019, por perfil de carga. A produtividade média é a quantidade de toneladas movimentadas por hora do navio atracado. A produtividade é uma das variáveis que determina se o porto necessita ou não de mais infraestrutura para atender a demanda.

**TABELA 3 – RANKING DE PRODUTIVIDADE MÉDIA
POR PERFIL DE CARGA 2019**

CARGA CONTEINERIZADA		
Ranking	Instalação	Ton/hora
1	Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	95,3
2	DP World Santos	77,5
3	Santos	76,4
4	Porto Itapoá Terminais Portuários	75,9
5	Rio Grande	62,7
CARGA GERAL ¹⁰		
Ranking	Instalação	Ton/hora
1	Terminal Aquaviário de Madre de Deus	1.473,9
2	Terminal Portuário Wellstream - TPW	782,9
3	TERNIUM BR	505,3
4	DP World Santos	498,6
5	Carinhoso	420,1

10 - Segunda a ANTAQ, o Terminal Alumar teve uma distorção no valor de sua produtividade média. Desta forma o terminal foi retido da análise desse perfil.

GRANEL LÍQUIDO E GASOSO		
Ranking	Instalação	Ton/hora
1	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	4.230,2
2	Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	4.031,2
3	Terminal Aquaviário de São Sebastião (Alte. Barroso)	2.712,2
4	Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia TRBA	2.232,6
5	Terminal Aquaviário de Osório	1.948,5

GRANEL SÓLIDO		
Ranking	Instalação	Ton/hora
1	Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	7.095,2
2	Porto do Açu - Terminal de Minério	5.647,0
3	Porto Sudeste do Brasil	4.521,1
4	Terminal da Ilha Guaíba - TIG	3.991,6
5	Terminal de Tubarão	3.418,4

Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ – 04/03/2020. Adaptação: ATP

Os terminais privados ocuparam posição de destaque em todas os perfis analisados. Entre os terminais que movimentam cargas containerizadas, três associados da ATP foram destaque em sua produtividade: [Portonave](#), que ocupou a primeira colocação pelo segundo ano seguido, a [DP World](#) ocupando a segunda posição e o [Porto Itapoá](#) na quarta posição em produtividade média e a primeira posição em variação positiva desta produtividade (aumento de 22,3% em relação a 2018).

O [Terminal Aquaviário de Madre de Deus](#), a [TERNIUM BR](#) e a [DP World](#) foram os três associados da ATP que estiveram entre as cinco primeiras posições em produtividade dos terminais de Carga Geral. Já dentro do perfil de carga Granel Sólido, todas as cinco primeiras colocações foram ocupadas por associadas da ATP. Entre o Granel Líquido, apenas um terminal não é associado.

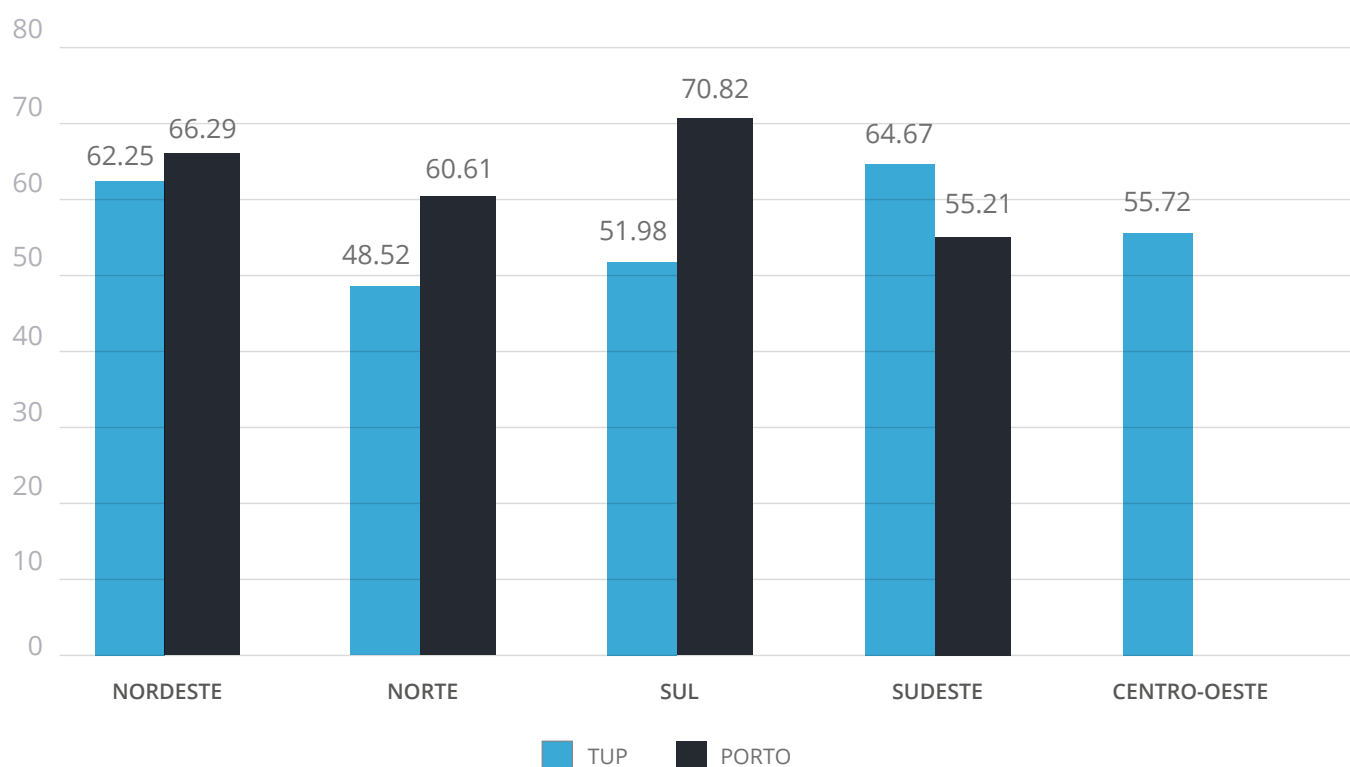
1.7 RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

A análise do índice ambiental é outra novidade do relatório da ATP. Por meio da resolução 2.650/2012 a ANTAQ desenvolveu o Índice de Desempenho Ambiental – IDA, inicialmente aplicado apenas aos portos públicos. No entanto, a partir de 2017 os TUPs passaram a ser avaliados em quatro categorias: Econômico-Operacional, Sociológico-Cultural, Físico-Químicos e Biológico-Ecológico.

As avaliações do IDA, normalmente, são liberadas pela ANTAQ seis meses após a conclusão do exercício. Desta forma a análise aqui feita tem como base o exercício de 2018. A média geral do IDA em 2018, incluindo TUPs e portos públicos foi de 58,3¹¹. O índice sofreu uma queda de - 6,5%. Algumas variáveis podem explicar a queda, entre elas, a queda da média tanto dos TUPs (- 8,6%) quanto dos portos públicos (-0,5%) e o aumento do número de terminais analisados, que passou de 117 para 123. No entanto, a média dos terminais privados associados à ATP foi de 61,8 superando a média geral.

O Gráfico 7 apresenta a média do IDA por região e tipo de instalação. Nos terminais privados, a região de destaque foi a Sudeste, atingindo uma pontuação de 64,7, seguida pela região Nordeste com 62,25 pontos em média. Já nos portos públicos, a região Sul se destacou com 70,8 pontos, seguida pela região Nordeste, com 66,3 pontos em média.

GRÁFICO 7: MÉDIA DO IDA POR REGIÃO - 2018



Fonte: Estatístico IDA da ANTAQ. Elaboração: ATP

11 - A nota máxima para o IDA é 100.

A tabela 4 apresenta as 25 maiores notas do IDA nos TUPs, destes, 17 terminais são associados da ATP. O [Terminal Marítimo Ponta da Madeira](#), da Vale, ocupou a primeira colocação com 91,8, logo em seguida a [Portonave](#) com 87,8, ocupou a segunda posição, e o [Terminal da Ilha Guaíba](#), também da Vale, ficou em terceiro lugar. A média dos terminais privados associados à ATP foi de 61,8.

TABELA 4 - TOP 25 – MAIORES ÍNDICES DE DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL (IDA) – TUPs 2018

Instalação	IDA
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (VALE)	91,79
Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	87,84
Terminal da Ilha Guaíba – TIG (VALE)	87,34
Terminal Aquaviário de São Sebastião - Alte. Barroso (Transpetro)	86,57
Cattalini Terminais Marítimos	84,24
Porto Itapoá Terminais Portuários	84,16
Brasco Logística Offshore	77,47
Terminal Portuário Privativo da Alumar	76,55
Terminal de Tubarão	76,32
Terminal de Praia Mole	76,32
DP World Santos	75,92
Terminal Aquaviário de Madre de Deus	75,32
Porto do Açú Operações S.A.	75,26
Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho	73,89
Terminal Marítimo Alf. Privativo de Uso Misto de Praia Mole	72,91
Terminal Marítimo Dow Aratu - Bahia	72,43
Granel Química Ladário	72,15
Terminal de Barcaças Luciano Villas Boas Machado	71,77
AIVEL	71,72
Terminal Aquaviário de Aracaju	71,00

Instalação	IDA
Terminal de Expedição de Grãos Portochouelo	70,38
Terminal Fluvial de Juruti	70,36
Terminal Marítimo Dow	69,53
Sucocítrico Cutrale	68,02
Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita - TIPLAM	67,86

Fonte: Estatístico IDA da ANTAQ – 02/03/2020. Elaboração: ATP

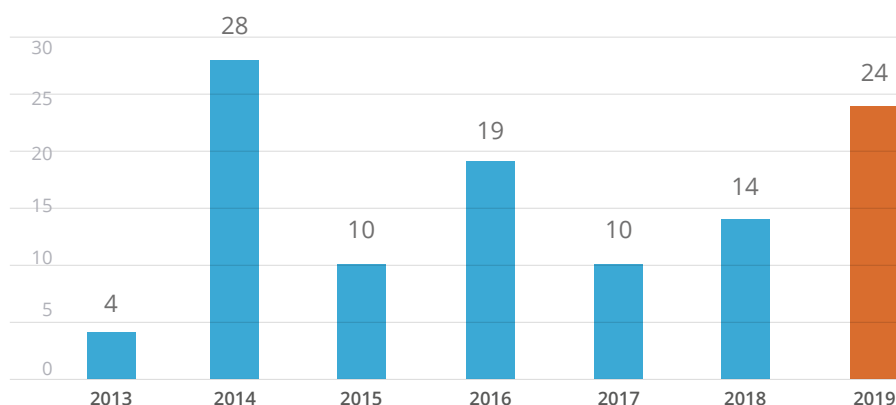
No quesito "Maior Evolução Anual" o destaque foi o [Terminal da Ilha Guaíba](#) ocupando a primeira colocação. O segundo lugar foi para o Terminal Aivel, seguido pelo [Porto Itapoá](#), [Portocel](#) e Terminal Dow Aratu.

1.8 INVESTIMENTOS NO SETOR

Ao longo de 2019, foram assinados 24 novos Contratos de Adesão¹², o segundo maior número desde a publicação da Lei nº 12.815, de 2013, sendo 16 Terminais de Uso Privado (TUPs), seis Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) e duas Instalações Portuárias de Turismo, que trouxeram consigo uma carteira de investimento de **R\$ 1,67 bilhões** em 2019.

A região Norte foi a que apresentou o maior número de novas autorizações de instalações portuárias privadas, totalizando 13 terminais. Logo em seguida estão as regiões Nordeste e Sul, ambas com quatro novos terminais, a Sudeste com dois terminais e a Centro-Oeste com um novo terminal autorizado. O perfil de carga com mais autorizações em 2019 foi o Granel Líquido, com 18 terminais autorizados a movimentá-lo.

GRÁFICO 8: EVOLUÇÃO DOS NOVOS CONTRATOS DE ADESÃO ASSINADOS



Fonte: Dados internos da ATP¹³

12 - Foram considerados apenas os novos contratos com publicação no DOU. Ao longo de 2019 algumas adaptações contratuais foram contabilizadas pelo governo como novos contratos. A ATP não incluiu adaptações nesta contagem.

13 - Os números referem-se apenas aos novos contratos. O gráfico não considera contratos adaptados.

O setor portuário privado no Brasil é formado por 236 Terminais de Uso Privado (TUPs) que, juntos, totalizam uma carteira de investimentos de **R\$ 38,9 bilhões**, incluindo novas instalações, ampliações e alterações de perfis nos últimos sete anos. Ainda estão em análise 45 anúncios públicos para a criação de novos terminais e alterações de perfis. A expectativa de investimento para estes anúncios é de **R\$ 9,7 bilhões**.

Os investimentos (CAPEX e outorga) em leilões de áreas públicas geraram um total de R\$ 1,8 bilhão em 2019. Foram 13 áreas leiloadas nos portos de Cabedelo (PB), Belém (PA), Paranaguá (PR), Santos (SP), Vila do Conde (PA) e Vitória (ES). De 2015 a 2019, foram adjudicados 24 arrendamentos portuários, totalizando um investimento de R\$ 3,6 bilhões.

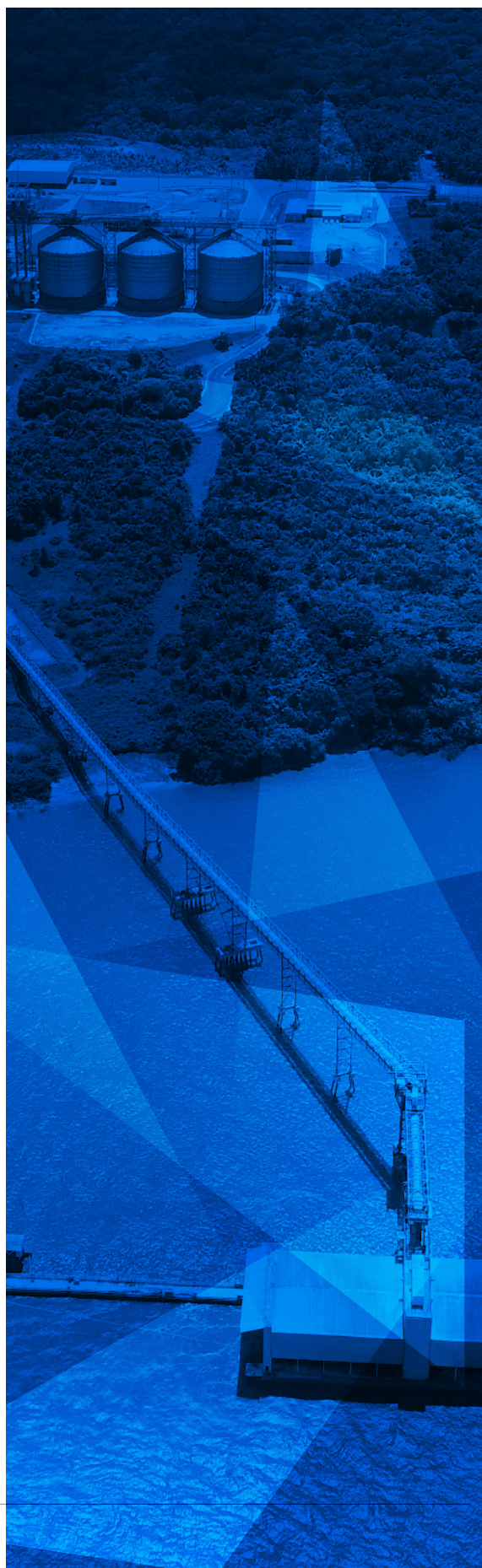
1.9 PERSPECTIVAS PARA 2020

De acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI)¹⁴, estima-se que a economia brasileira terá crescimento de 2,2% em 2020 e 2,4% em 2021 (PIB real). Desta forma, o Brasil mantém o ritmo de evolução, após recessão de 2015/16.

A Reforma da Previdência, recentemente aprovada, e a expectativa de recuperação do setor de mineração estão entre as principais variáveis explicativas da expectativa de crescimento, segundo o FMI. Nesta linha, o Fundo ressaltou algumas recomendações ao país, entre elas: a necessidade da aprovação de reformas estruturais (reforma tributária, privatizações, entre outras) e consolidação fiscal por meio do teto de gastos federais.

Para a economia mundial calcula-se um crescimento de 3,4% para 2020 e 3,6% em 2021. Já para os principais parceiros comerciais do Brasil, China e Estados Unidos, a expectativa de crescimento para 2020 é de 5,8% e 2,1%, respectivamente. A previsão de crescimento da China, no entanto, é a menor desde 1990. A tensão comercial com os Estados Unidos e o recente surto do Corona Vírus podem impactar significativamente a China.

Apesar das baixas expectativas de crescimento da economia brasileira e de seus parceiros comerciais, a projeção da soja brasileira para o ano safra 2019/2020 é de 123 milhões de toneladas, ultrapassando os EUA (104,64 MT) e Argentina (53 MT), e consolidando o Brasil como o maior produtor mundial de soja¹⁵. A alta produção da soja alinhada à conclusão da rodovia BR 163 otimizam o escoamento da safra de grãos que sai do Centro-Oeste do país e potencializam os ganhos com a mercadoria em 2020.



14 - Internacional Monetary Fund – World Economic Outlook: October 2019

15 - Dados: USDA (United States Department of Agriculture) – WASDE597/28 – fevereiro de 2020.

1.10 ESTATÍSTICAS DA ATP

A ATP encerrou o ano de 2019 com 29 empresas associadas e um total de 58 terminais portuários em operação. A associação contou com a adesão de quatro novas empresas: [Alumina Brasil LTDA](#), [Fibria Celulose S.A.](#), [Louis Dreyfus Company Brasil S/A \(LDC\)](#) e [Terminal de Grãos Ponta da Montanha S.A. \(TGPM\)](#). Juntos, os associados da ATP movimentaram 652.586.971 toneladas, o que corresponde a aproximadamente 60% de toda a carga movimentada pelo sistema portuário brasileiro.

29 EMPRESAS
ASSOCIADAS

58 TERMINAIS PORTUÁRIOS
EM OPERAÇÃO



652.586.971
TONELADAS

60%

DE TODA CARGA MOVIMENTADA PELO
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO



Entre os destaques de 2019, estão: o Terminal Ponta da Madeira (Vale) que, pelo sexto ano consecutivo, permanece com a maior movimentação de cargas do Brasil (190,1 Mt); o Terminal de Minério do Porto do Açu, que obteve um crescimento expressivo de 616,3 %; a Portonave, que pelo segundo ano obteve o maior índice de produtividade média (95,3 unidades/hora); o Porto Chibatão com o maior aumento percentual da movimentação de contêineres em TEUS (+ 59,2%); e o terminal da Hidrovias do Brasil em Miritituba que obteve a maior produtividade média de soja (1.703 ton/h).

Os associados da ATP também tiveram prestígio em sua governança sustentável. O Porto do Açu foi o único porto da América Latina indicado na premiação de sustentabilidade da International Association of Ports and Harbors (IAPH). O Terminal Marítimo Ponta da Madeira, a Portonave e o Terminal da Ilha Guaíba (TIG) ocuparam, respectivamente, a 1ª, 2ª e 3ª posição no ranking de Maior Índice de Desempenho Ambiental dos TUPs, e receberam premiação da ANTAQ. O Terminal da Ilha Guaíba e o Porto Itapoá ocuparam, nesta ordem, a primeira e a terceira posição no ranking de maior evolução anual do IDA¹⁶, também recebendo premiação.

Estes são apenas alguns destaques que demonstram a eficiência e produtividade dos TUPs e sua vital importância na cadeia logística e comercial brasileira, contribuindo para a inserção do Brasil no mercado internacional e para o desenvolvimento e crescimento econômico do país.

16 - Categoria dos terminais privados





ATIVIDADES INTERNAS



2 ATIVIDADES INTERNAS

2.1 CONSELHO DIRETOR

LIBERDADE DE EMPREENDER FOI O PROPÓSITO ESCOLHIDO PELO CONSELHO DIRETOR EM 2019



Os Conselheiros da ATP se reuniram no início de 2019 para revisar o Planejamento Estratégico e definir o propósito da associação.

O conceito de propósito indica que o termo representa o significado maior que organiza todos os outros relacionadas a uma marca corporativa, tais como missão, visão e valores. O propósito é a matéria-prima simbólica responsável pela sua fundação ou o sonho original que inspira a criação e a existência da associação.

Além do Propósito, o Conselho estabeleceu os quatro principais pilares de atuação da ATP :

■ INFRAESTRUTURA

■ REGULAÇÃO

■ SEGURANÇA JURÍDICA

■ DESBUROCRATIZAÇÃO/COMPETITIVIDADE

Esses pilares sustentam as frentes de trabalho escolhidas para atuação da ATP no ano de 2019 e tem como objetivo cumprir a missão da ATP. "representar os terminais portuários privados, buscando o desenvolvimento de um ambiente favorável ao investimento e à competitividade do setor".

A ATP atua em mais de 20 frentes de trabalho, com destaque para as principais:

- 1 . Diferenciação Regulatória;
- 2 . Normas resultantes do Decreto 9.048/2017 (Portarias SNP e Contrato de Adesão);
- 3 . Marco regulatório Fase 2 – Proposta de alteração do texto da Lei 12.815/2013 e preferencialmente a Lei 10.233/2001;
- 4 . Poligonal dos Portos Organizados;
- 5 . Participação de TUPs nos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAPs);
- 6 . Tarifa Proporcional para TUPs;

7 . Setor de Contêineres: SSE – Defesa da cobrança dos Serviços de Segregação e Entrega; Defesa a cobrança do serviço de escaneamento de contêineres; Rolagem de Cargas; e armazenagem com base ad valorem, entre outros;

8 . Calado Dinâmico;

9 . Privatização de Serviços de Dragagem;

10 . Praticagem (exclusão de rodízio único, regulação e price cap);

11 . ISPS Code – CONPORTOS – Estudos de Análise de Riscos e Revisão das Resoluções

12 . Resolução do Conama nº 398/2008;

13 . Gerenciamento de Água de Lastro – obrigação IMO;

14 . Obras de Infraestrutura (incluindo Barra Norte); e

15 . Qualificação do Trabalhador Portuário

Alguns destes itens estarão descritos com mais detalhes no Capítulo "Frentes de Trabalho".

2.1.1 CONSELHO DIRETOR DA ATP E MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - MINFRA

O Conselho Diretor esteve reunido em 24 de janeiro de 2019 com o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas e, nesta oportunidade, pôde apresentar a Agenda de trabalho da ATP para os próximos anos. O ministro da Infraestrutura esteve atento a pauta da ATP e deixou claro que o papel de sua pasta será o de "facilitar a vida do setor privado". Isto é, garantir um bom ambiente de negócios para o aporte de investimentos.

O Ministro afirmou ainda que as questões regulatórias têm de ser atacadas imediatamente. Ele

recebeu os pleitos da ATP e ouviu dos representantes de 15 associados como é a atuação e a capacidade de movimentação dos terminais privados.

A intenção do ministério foi saber quais eram os problemas e entraves para o setor a fim de propor melhorias, simplificações, desregulamentação e customização de normas ao longo de seu mandato.

O Conselho da ATP não se limitou a apresentar-se institucionalmente ao Ministério da Infraestrutura, mas também marcou sua presença na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) dando boas-vindas ao Secretário nomeado Diogo Piloni e Silva.



Da mesma forma, o Conselho apresentou ao Secretário um conjunto de assuntos prioritários com destaque a diferenciação regulatória existente no setor, as normas oriundas do Decreto nº 9.048/17, poligonais dos portos organizados, obras de infraestrutura, privatização das Companhias Docas, entre outros.

Além de estabelecer uma agenda constante entre a Diretoria Executiva da ATP e SNPTA, a proposta da associação foi para destravar investimentos, estabelecer melhorias na regulação do setor e desburocratizar processos, além de cobrar medidas para viabilizar acessos terrestres aos portos. O Secretário se mostrou aberto às discussões com o setor e afirmou que a regulamentação do Decreto dos Portos seria feita por meio de portaria única logo após os 100 primeiros dias do novo governo.

2.1.2 O CONSELHO DIRETOR DA ATP PARA O BIÊNIO 2019 - 2022

Em outubro de 2019, na 36ª Assembleia Geral Extraordinária, foram escolhidos os novos Conselheiros que farão frente as necessidades da ATP no Triênio 2019–2022. O novo Conselho ficou assim composto::

TABELA 5 – CONSELHO DIRETOR DA ATP

TITULARES		SUPLENTE	
EMPRESA	CONSELHEIRO	EMPRESA	CONSELHEIRO
Suzano	Patricia Dutra Lascosque	Amaggi/Hermasa	Ricardo Tomczyk
Vale	Roberto Pinto de Almeida	Imetame	Anderson Carvalho
Itapoá	Cássio José Schreiner	Cargill	Sandra S. Francisco
Arcelor Mittal	Armando A. Hosken Neto	Usiminas	Silvio Alves Moraes Filho
Transpetro	Giovanni Calvalcanti Paiva	MRN	Nilo Filho S. Cavalcanti
Porto do Açú	Caio Cunha	Samarco	Marco Antonio Gamaro
Bunge	Níveo Maluf	LDC	George Takahashi
VLI	Fabício R. de Oliveira	Porto Sudeste	Ulisses Oliveira
DPW	Alberto Robinson	Ternium	Carlos Henrique B. Neves

TABELA 6 – CONSELHO FISCAL DA ATP

TITULARES	SUPLENTE
Imetame	Anderson Carvalho
TGPM	Paul M. Steffen
Alcoa	Eduardo Saraiva

Os nomes de Patrícia Dutra Lascosque, representante da Suzano, e de Roberto de Oliveira Pinto Almeida, da Vale, foram escolhidos pelos Conselheiros para ocupar as funções de Presidente e Vice-Presidente do Conselho Diretor, respectivamente.



PATRÍCIA DUTRA LASCOSQUE

Natural do Espírito Santo, é bacharel em Administração de empresas, pós-graduada em Planejamento e Gerência de Operações Logísticas, MBA em Logística Empresarial e MBA em Gestão de Negócios.

Possui 25 anos de experiência portuária. Os últimos 15 anos à frente das atividades de Portocel - terminal privado especializado no manuseio de produtos florestais: celulose e toras. Em 2019 tornou-se responsável por todos os terminais portuários da Suzano S.A. Já fez parte da diretoria do OGMO (ES), atualmente reeleita Presidente do Conselho Diretor da ATP para o triênio 2019-22.



ROBERTO ALMEIDA

Desenvolveu, durante 23 anos, a sua carreira na Marinha do Brasil onde alcançou o posto de Capitão de Mar e Guerra. Seu último período foi direcionado ao comando da Capitania dos Portos do Espírito Santo. Possui doutorado em Política e Estratégia Marítima, MBA em Gestão de Negócios Internacionais e foi condecorado por oito vezes com Medalhas de Mérito.

Desde 2000 atua na Vale S.A. e, atualmente, exerce o cargo de Coordenador de Regulação e Relações Institucionais Logísticas (Mineração, Ferrovias e Portos) da VALE S.A. Já foi Membro do Conselho de Supervisão OGMO (ES); Diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Porto de Itaguaí (SINDOPITA), entre outras atribuições.

2.2 COMITÊ JURÍDICO – COJUR

Ao longo de 2019, o Comitê Jurídico apresentou várias pautas de destaque, entre elas: Análise do Impacto Regulatório (AIR), Módulo APP – Acompanhamento de Preços Portuários, proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados, entre outras que serão apresentadas a seguir:

ENTENDIMENTO SOBRE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO (AIR)



O Comitê Jurídico da ATP recebeu, em Brasília, a Diretora de Programa da Secretaria Executiva do Ministério da Economia, Kelvia Albuquerque, para falar sobre a Análise de Impacto Regulatório, que é um tema extremamente significativo para o âmbito jurídico dos terminais portuários, pois aborda as consequências de novas normas e resoluções.

Segundo Kelvia, a AIR é um processo sistemático de análise baseado em evidências levantadas pelo mercado e pela governança pública. Para a Diretora, a recomendação do AIR é imperativa antes da edição ou alteração de atos normativos que possam influir sobre os direitos ou obrigações dos agentes econômicos, prestadores de serviços, consumidores ou usuários dos serviços. Ainda, segundo a Diretora, a visão dos países que integra a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) é que os avanços regulatórios geram melhorias no ambiente de negócios, aumento nos investimentos, na produtividade, no comércio internacional, na oferta de empregos e, conseqüentemente, crescimento econômico. Existe um cardápio de possibilidades para resolver o problema regulatório. A resposta nem sempre é mais regulação, além disso a agenda da regulação é transversal, não é exclusiva das agências reguladoras e perpassa diversos órgãos do governo.

RESOLUÇÃO NORMATIVA ANTAQ RN 31/2019 – MÓDULO APP – ACOMPANHAMENTO DE PREÇOS PORTUÁRIOS

A tentativa da ANTAQ de regular os preços portuários não é uma novidade e a ATP vem discutindo amplamente este assunto com a Agência desde 2018, pois entende que o sistema de informações pretendido ainda possui muitas inconsistências. Por isso, algumas questões foram levantadas, tais como: a confiabilidade dos dados, relevância de se obter os dados pela média, aumento dos custos que serão gerados pelos terminais para capacitar e alimentar o sistema, qual o direcionamento dos resultados e dados obtidos após aplicação do módulo APP. Também foi ressaltado que, entre as negociações para prestação dos serviços portuários, existem diferentes formas de negociação e, especificamente, sobre preço de armazenagem média, a divisão simples entre receita auferida por número de unidades distorce substancialmente a média dos preços, entre outras questões bem relevantes.

Porém, ignorando os pleitos do setor, a ANTAQ publicou em 15 de abril de 2019 a Resolução Normativa nº 31, que estabeleceu a obrigatoriedade de prestação de informações para a alimentação do Sistema de Acompanhamento de Preços (Módulo APP) da Agência.

O setor portuário reagiu imediatamente. Em 11 de junho 2019, impetrou Mandado de Segurança com pedido de liminar para suspender os efeitos da Resolução n. 31-ANTAq. Os objetivos da medida foram: em sede de cognição sumária, sustar os efeitos da Resolução, de modo que não fosse necessário efetuar o cadastramento no Módulo APP até data aprazada; e anular a Resolução, sob dois fundamentos procedimentais: tratar-se de norma precedida da realização de audiência pública a respeito em meados de 2013, momento em que sequer tinha sido elaborada a análise de impacto regulatório do tema, bem como inexistia o sistema 'Módulo APP'; e considerar que a análise de impacto regulatório foi confeccionada de forma intempestiva, simplificada e sem submissão à audiência pública para debate.

O Juízo Federal de Brasília [DEFERIU O PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA](#) para determinar a suspensão dos efeitos da Resolução Normativa nº 31/2019 da ANTAQ para os representados nos presentes autos, até que seja realizada audiência pública visando o debate, por parte dos interessados, acerca da Análise de Impacto Regulatório (AIR), ou ulterior decisão judicial.

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2019 - PROPOSTA DE METODOLOGIA DE ANÁLISE DE REAJUSTE E ABUSIVIDADE DE PREÇOS DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS AUTORIZADOS E ARRENDADOS.

A ATP participou ativamente da Audiência Pública nº 05/2019 e fez algumas avaliações sobre o assunto, que seguem abaixo:

A proposta de regulação desconsidera por completo a dinâmica de livre precificação inerente ao setor portuário. Diferentemente da maioria dos setores de infraestrutura (public utility), o setor portuário se insere em uma dinâmica de operação e comercialização que não é bilateral, mas sim matricial, onde diversos agentes econômicos se inter-relacionam de modo livre e dinâmico. Engessar a precificação do terminal retira-lhe a própria liberdade comercial, que é condição absolutamente necessária para a viabilização dos

seus investimentos e operações. Em termos práticos, a necessidade dessa liberdade de preços decorre diretamente do fato de que o setor portuário, diferentemente dos demais setores de infraestrutura, é um setor de capital intensivo, com substanciais custos fixos, e submetido a uma elevadíssima incerteza de demanda.

A proposta da Agência não utiliza os termos corretos para tratar do assunto. Revisão e reajuste são termos utilizados para tarifas (e os TUPs trabalham com preços). O reajuste diz respeito à variação inflacionária da tarifa, ao passo que revisão é a modificação, de fato, dos valores cobrados. Nenhum desses termos serve para descrever uma operação privada de preços: o que há nos serviços prestados pelos TUPs é uma **ATUALIZAÇÃO DE PREÇOS E SERVIÇOS PRESTADOS, DIANTE DA PRERROGATIVA LEGAL** de disciplinar sua própria operação e atuar em liberdade de preços (vide art. 43 da Lei nº 10.233, de 2001, art. 30 da Lei nº 12.815, de 2013, bem como art. 35-A do Decreto nº 8.033, de 2013).

A pretensão da agência de abrir um processo administrativo para analisar suposta abusividade toda vez que um serviço ou preço é modificado, não coaduna com o disposto no art. 35-A do Decreto nº 8.033, de 2013.

Para a ATP, a proposta é ilegal pois cria a obrigação dos terminais privados de justificarem qualquer alteração de preço ou inclusão de serviço, bem como entende que a ANTAQ não possui competência legal para determinar metodologia de reajuste dos preços de serviços praticados pelos terminais portuários, sejam privados ou arrendados, e muito menos para recomendar o indeferimento de reajuste ou recomendar qualquer preço de benchmark.

Na análise multicritério, a Agência não determina corretamente questões técnicas a metodologia escolhida. Na opinião jurídica da ATP, contrariando todos os métodos de análise de abusividade, a agência propõe um método que adentra na operação do terminal (que opera em regime de concorrência), colhe dados e custos de sua operação ao invés de avaliar os efetivos fatores que comprovam a existência de qualquer infração econômica. Nesse sentido, a proposta da agência não é aderente às melhores práticas regulatórias e por isso a ATP insiste que esta deve ser revista. A metodologia é incompatível com o setor, dado que Portos Organizados, Arrendatários e Terminais Privados possuem diferenças nas suas estruturas de preços e custos, o que influenciará na remuneração.

LEI 10.233/2001 - ANÁLISE E ENCAMINHAMENTO DAS PROPOSTAS PARA O MINFRA

A sanha regulatória da ANTAQ, muitas vezes respaldada por acórdãos do Tribunal de Contas da União (TCU), resultou em uma série de normas que extrapolam os limites da regulação para fazer ingerência nas atividades privadas dos terminais privados, principalmente e inicialmente nos terminais de contêineres. A ANTAQ tem um cronograma de trabalho fixado com o TCU no qual constam todas as normas do setor que entraram em vigor em 2019, entre elas: a implantação do Módulo APP, a instituição da contabilidade regulatória para arrendatários, a padronização das rubricas dos serviços de contêineres, a análise da abusividade de preços dos terminais e a definição dos conceitos dos indicadores de prestação de serviços adequados.

Dada essa quantidade de normas que exacerbam e limitam o exercício da livre iniciativa, a ATP decidiu iniciar, pelo COJUR, um trabalho de revisão das Lei 10.233/2001 em conjunto com a Lei 12.815/2013.

A sugestão do COJUR foi prontamente acatada pela Assembleia Geral da associação, que determinou que a ATP iniciasse as tratativas com Ministério de Infraestrutura. A ATP emitiu ofício ao MINFRA protocolando as alterações pretendidas na Lei nº 10.233/2001.

APRESENTAÇÃO DA SNTPA SOBRE PORTARIAS 110 E 249

Os membros do Comitê Jurídico estiveram reunidos em junho de 2019 em Brasília, para discutir, entre outros assuntos, as diretrizes para unificação das portarias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNTPA) nº110 e nº249. Na ocasião, puderam contar com a participação do Coordenador Geral de Políticas Regulatórias e Autorizações Portuárias da SNTPA, Luiz Osmar Scarduelli Junior.



A portaria nº 110, de agosto de 2013, trata das hipóteses de dispensa de emissão de nova autorização para instalações portuárias e estabelece os procedimentos para solicitação de alteração do tipo de carga e/ou ampliação da área da instalação portuária, localizada fora da área do porto organizado.

Já a portaria nº 249, de novembro de 2013, estabelece procedimentos para solicitação da transferência de titularidade da autorização, desde que preservadas as condições estabelecidas no contrato de adesão original, bem como, os procedimentos para o aumento da capacidade de movimentação ou de armazenagem da instalação portuária, desde que não haja expansão de área original. A previsão é que a nova portaria que irá unificar as duas anteriores seja publicada nos próximos meses.

Scarduelli falou ainda sobre os princípios que regem a política pública relativa à exploração das instalações portuárias privadas, como liberdade de preços, incentivo à concorrência, aumento da competitividade, fomento à integração logística multimodal, entre outros. Os membros do COJUR ressaltaram a importância da integração e alinhamento entre os órgãos de regulação e de execução de políticas públicas a fim de garantir convergência nas análises e tomada de decisões.

Scarduelli falou ainda sobre os princípios que regem a política pública relativa à exploração das instalações portuárias privadas, como liberdade de preços, incentivo à concorrência, aumento da competitividade, fomento à integração logística multimodal, entre outros. Os membros do COJUR ressaltaram a importância da integração e alinhamento entre os órgãos de regulação e de execução de políticas públicas a fim de garantir convergência nas análises e tomada de decisões.

2.3 COMITÊ DE SEGURANÇA



Dando continuidade ao trabalho desenvolvido ao final de 2018 pelo Comitê de Segurança, o grupo da ATP esteve reunido diversas vezes durante 2019.

A Resolução CONPORTOS 52/2018, de 27/1/2018, que dispõe acerca da consolidação e atualização das Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS, conforme normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações

Portuárias - Código ISPS, foi o tema principal do Comitê no ano de 2019

Mais uma vez a CONPORTOS abriu o diálogo com a ATP no sentido de aprimorar as regras dos planos de segurança. Para os membros do Comitê a Resolução apresentou atualização dos temas, e exigências que convergem com a plena segurança dos terminais portuários privados. Não se observou na Resolução 52/2018 nenhuma extravagância regulatória, até porque a CONPORTOS ouviu o setor e entendeu que na resolução devem existir dispositivos úteis e factíveis. Todavia ainda existe muito espaço para melhorias e redução dos custos com exigências redundantes e obsoletas.

O Comitê de Segurança se apoia no aprimoramento das regras do ISPS Code (Código Internacional de Segurança Portuária) e de segurança dos terminais portuários privados. O grupo revisou e discutiu melhorias aos 97 itens que compõe o checklist do Plano de Segurança e Auditoria, que constam no anexo da Resolução 52/2018.



O time de supervisores, que integra o comitê, também debateu sobre a qualificação dos supervisores de Segurança Pública. Foi unânime a percepção positiva sobre a abertura dada pela CONPORTOS para que os planos possam ser elaborados por profissionais habilitados dos próprios terminais portuários e para que haja possibilidade de aprimoramento dos cursos e certificações.

Nos últimos meses, vários terminais portuários receberam as equipes de Auditoria para os planos. As ações e resultados também estiveram na pauta do Comitê de Segurança.

Os integrantes do Comitê de Segurança trabalharam com afinco analisando os dispositivos da Resolução, como a metodologia da Análise de Risco proposta pela CONPORTOS.

O grupo também avaliou os resultados das Auditorias realizadas nos terminais. Entre os itens fiscalizados estiveram a vegetação adjacente, caixa d'água e cercas no perímetro dos portos, além de análises documentais, comprovantes de treinamento, certidões, entre outros.

Ao final do ano, os membros do Comitê de Segurança se reuniram para debater as sugestões de alteração do texto da Resolução 52/2018 com os principais membros da CONPORTOS. Cerca de 20 representantes de associados da ATP participaram da reunião, que bateu recorde de público. A relação entre o grupo da ATP e a CONPORTOS é transparente e baseada no respeito entre ambas entidades. A CONPORTOS faz o seu papel em ouvir o regulado e trazer para a legislação os tópicos operacionais. A ideia da revisão do normativo é justamente promover o alinhamento entre legislação e prática operacional.

O Comitê definiu ainda o calendário de encontros para 2020, que são sempre seguidos por reuniões institucionais na CONPORTOS.

2.4 COMITÊ DE SUSTENTABILIDADE - SUSTENTAR

PLANO NACIONAL DE AÇÃO DE EMERGÊNCIA PARA FAUNA IMPACTADA POR ÓLEO

Os Terminais de Uso Privado estiveram empenhados em estudar e avaliar uma única proposta para aperfeiçoamento do Manual de Boas Práticas do Plano Nacional de Ação de Emergência para Fauna Impactada por Óleo (PAE-Fauna), elaborado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A ação foi discutida em abril de 2019, em



Brasília, na reunião do Sustentatar, Comitê de Sustentabilidade da Associação de Terminais Portuários Privados - ATP.

Com o objetivo de alinhar os entendimentos sobre o tema, o Sustentatar convidou para a reunião os representantes de autoridades portuárias. Na véspera da reunião, os membros do Sustentatar foram recebidos pela equipe técnica do Ibama para uma ampla discussão sobre o tema. Na ocasião, foram apresentadas evidências, como estudos de caso, que puderam colaborar para o aprimoramento do plano. O setor portuário discutiu as propostas em conjunto e sugeriu ajustes no Manual PAE-Fauna.

Entre os itens avaliados pelo comitê estão a classificação de fauna, de acordo com o nível de exigência aplicável ao empreendimento, além de assuntos relacionados ao sistema de gerenciamento de emergências para animais silvestres.

IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Em novembro, o SUSTENTAR voltou a se reunir, desta vez no Rio de Janeiro, para discutir, entre outros temas, assuntos referentes às exigências da Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês), como água de lastro e espécies bioinvasoras.

O analista Marítimo Portuário da Vale, Péricles Vieira, da área de Relações Institucionais Portuárias, fez uma apresentação sobre os instrumentos normativos da IMO que, apesar de serem voltados às embarcações, geram consequências diretas aos terminais portuários. O grupo, formado por cerca de 20 associados, apontou que é primordial que seja feito o acompanhamento das ações do governo para que as novas regulamentações brasileiras estejam em conformidade com as exigências internacionais. A Bio-incrustação, ou seja, o acúmulo de micro-organismos, plantas, algas ou animais sobre as estruturas molhadas, será um assunto a ser debatido novamente pela IMO na reunião de fevereiro de 2020.



BIO-INCRUSTAÇÃO

Nesta mesma oportunidade, a empresa de consultoria Ecology Brasil foi convidada a apresentar questões relativas à bioinvasão, entre elas, destacou os problemas causados pelo Coral-Sol, espécie de origem Indo-Pacífica introduzida na Bacia de Campos (RJ), com alto potencial de crescimento e expansão pelo território nacional, trazendo impactos para a pesca.

Os consultores também falaram sobre o Mexilhão Dourado, de origem asiática e que afeta, inclusive, tubulações e sistemas de refrigeração em portos e navios. Segundo a Ecology Brasil, 69% da introdução de espécies invasoras ocorrem devido à bioincrustação, mostrando que esse é um vetor mais forte que a água de lastro.

ÓLEO NAS PRAIAS

O Sustentatar debateu ainda sobre o vazamento de óleo na costa brasileira e os planos de Emergência, de Área e de Contingência para esse tipo de ocorrência. Apesar dos portos privados não terem sido diretamente atingidos, os associados da ATP efetuaram trabalhos estratégicos de monitoramento para dar apoio aos órgãos públicos como Ibama, Marinha e Ministério Público.

2.5 COMITÊ DE COMUNICAÇÃO - COMUNICAR

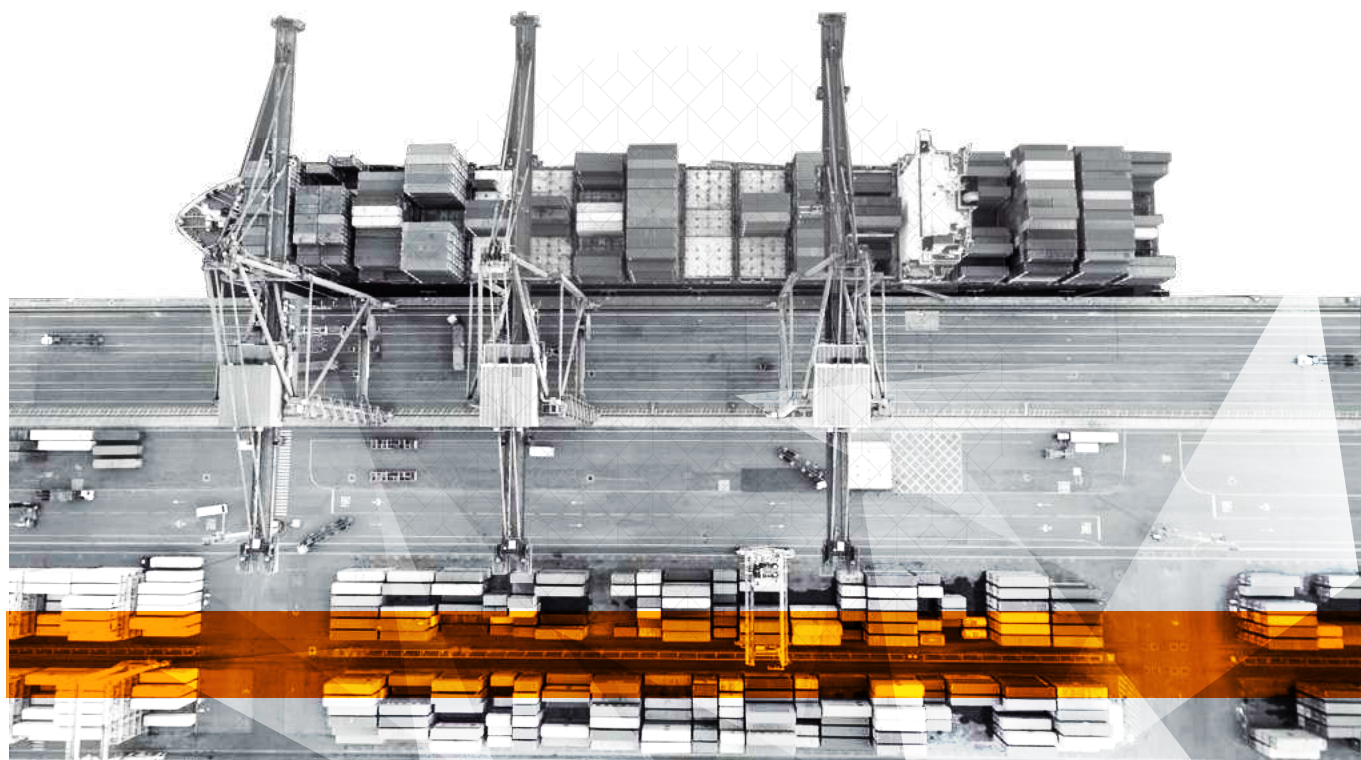
Entre os temas discutidos no Comitê, decidiu-se pela apresentação dos Resultados de Comunicação de 2018 e a realização de uma dinâmica com os participantes para a atualização e acréscimo das mensagens-chave da ATP que fazem parte do Planejamento Estratégico de Comunicação da associação. Também foi definida como prioridade a realização de palestras com especialistas sobre temas relacionados à Comunicação e as Relações Governamentais/Institucionais.

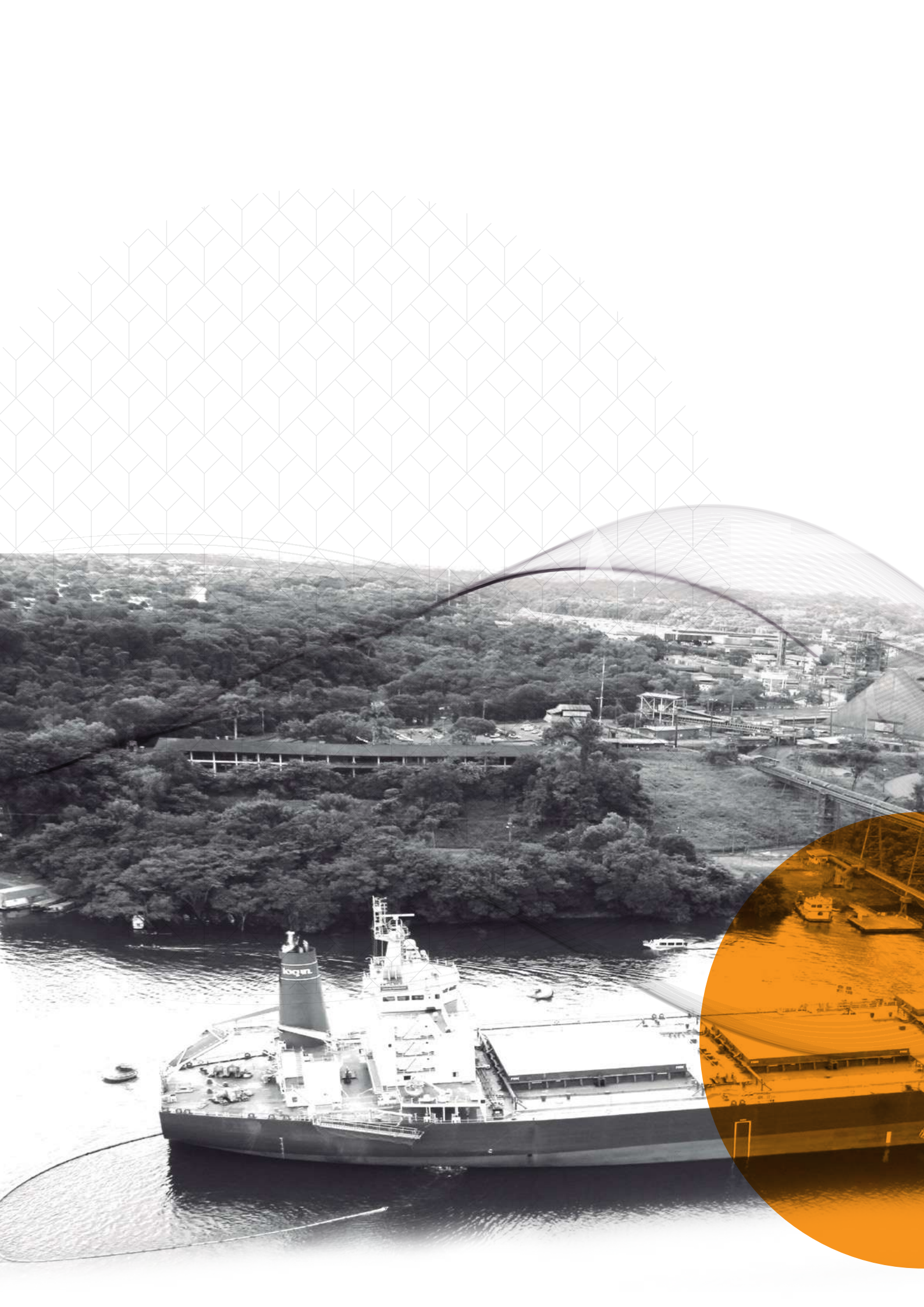
A reunião do Comitê de Comunicação, realizada em 14 de agosto, em Brasília, foi direcionada ao tema "Comunicação em Ambientes de Poder". Um dos palestrantes foi o consultor e professor Leonardo Barreto, da empresa Capital Político. Doutor em Ciência Política pela Universidade de Brasília (UnB) com especialização em comportamento eleitoral e instituições governamentais, Barreto abordou a lógica das ações políticas, usando como exemplo as Eleições Gerais de 2018.

A palestra foi reforçada pela expertise da jornalista e coordenadora do núcleo de Public Affairs da In Press Oficina, Fernanda Lambach, que trouxe sua visão sobre o tema, ressaltando a importância do trabalho de monitoramento de cenários e perspectivas político-econômicas que envolvem as ações do Governo Federal e Congresso Nacional.

O Comitê realizou uma Oficina sobre Mensagens-Chave da ATP conduzida pela Coordenadora de Comunicação da ATP, Joana Wightman, e assessores da In Press Oficina. Os participantes puderam contribuir para atualização das mensagens, inclusão de novos temas de interesse dos terminais, organização de agenda institucional, incluindo a participação em eventos estratégicos e possíveis ações para gestão de crises e atuação integrada em assuntos de interesse comum.

O Comitê de Comunicação foi criado em maio de 2018. Nesta ocasião, o grupo de profissionais de Comunicação discutiu as ações do planejamento anual de comunicação da associação, além de pautas e assuntos comuns a serem trabalhados com a imprensa e nas redes sociais.





RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS



3 RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS

3.1 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

AGENDA DOS TERMINAIS DE USO PRIVADO (TUPs)



Logo no início do mandato do Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, o Conselho Diretor da ATP foi recebido por ele e apresentou uma agenda comum e estratégica para o setor portuário privado, com atenção inicial para a preservação e plena implementação do Decreto nº 9.048.

A agenda apresentada para o Ministro se resumiu em oito itens essenciais que alteram significativamente as políticas públicas do setor e alavancam investimentos privados, uma vez que boa parte da agenda se reflete em segurança jurídica e redução de custos com burocracias que impedem a celeridade dos projetos privados. Os principais itens da agenda foram:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1 . Diferenciação Regulatória | 5 . Tarifa Proporcional |
| 2 . Normas resultantes Decreto 9.048/17 | 6 . Declaração de Utilidade Pública |
| 3 . Poligonal dos Portos Organizados | 7 . Obras de Infraestrutura |
| 4 . Participação de TUP nos CAP | 8 . Privatização das Cia. Docas. |

PRATICAGEM

Além da agenda para os TUPs, a ATP participou, em coalizão, de reunião com Ministro para tratar de assuntos sobre Serviços de Praticagem. Nesta ocasião foram apresentados os principais termos para o início de uma profunda discussão sobre a regulação dos serviços dos práticos. A pauta da coalizão, no início de 2019, tinha cinco itens essenciais: permitir que empresas tomadoras do serviço de Praticagem também tenham o direito de contratação direta de práticos em seu quadro de colaboradores; permitir que o comandante de navio de bandeira brasileira conduza seu navio no interior de uma Zona de Praticagem sem assessoria do prático; permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço; estabelecer preços máximos para cada Zona de Praticagem e criação de uma comissão tripartite que assessorie a reguladora econômica em alguns aspectos.

GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA

OFICINA DE CONSTRUÇÃO DA AGENDA 2020-2022 DAS DIRETRIZES SOCIOAMBIENTAIS E TERRITORIAIS DO MINFRA – MODO AQUAVIÁRIO.

A ATP marcou presença na Oficina de Construção da Agenda 2020-2022 das Diretrizes Socioambientais e Territoriais do Ministério da Infraestrutura (MINFRA), realizada em outubro de 2019, em Brasília. A Diretoria Executiva da ATP e membros dos comitês Jurídico e de Sustentabilidade da associação participaram das discussões com foco no modal Aquaviário.

A oficina fez parte da iniciativa do Ministério de construir uma agenda proativa para os temas de gestão ambiental e territorial. Para a construção da Agenda 2020-2022 estão sendo realizadas reuniões setoriais com representantes dos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e aquaviário.



As discussões para elaboração da agenda permitem uma abordagem reflexiva a partir de diálogos e com foco na lente climática que serve para avaliar, de maneira rápida, se a mudança do clima afeta ou afetará a política pública, o plano, o programa ou o projeto portuário a ser analisado

As diretrizes da agenda são desburocratizar, conhecer e construir os projetos de infraestrutura portuária. O formato das oficinas utiliza a discussão em grupos, formados por participantes de diferentes setores, áreas de interesse e de conhecimento, para gerar consenso sobre informações derivadas de experiências e perspectivas diversificadas.

Os representantes da ATP participaram de diversas discussões, entre elas, o aprimoramento dos critérios adotados para avaliação do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), a simplificação dos procedimentos da Declaração de Utilidade Pública (DUP), a criação de Fóruns Técnicos Socioambientais que incluam as instituições internacionais, como a IMO; a harmonização da burocracia para empreendimentos em um único guichê (one stop shop), além de sugestões inerentes à gestão ambiental nos terminais portuários, tais como padronização das exigências para licenciamento ambiental e investimentos em inovação tecnológica e integrada dos sistemas de licenciamento ambiental.

PROPOSTA DE REVISÃO DA LEI Nº 10.233/2001

A ATP requereu ao MINFRA, em outubro de 2019 apoio à revisão da Lei nº 10.233, de 2001, bem como a necessidade de elaboração de Portaria Ministerial cujo objetivo seja o de vincular o atendimento das políticas públicas pela agência reguladora, considerando a urgente necessidade de compromisso com a segurança jurídica do setor; o atendimento a determinações da OCDE referentes as boas práticas regulatórias; e adequar os normativos aos direitos de liberdade econômica.

As propostas da ATP enviadas ao MINFRA também visam a adequar os normativos à Lei nº 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica e estabeleceu garantias de livre mercado. A Lei nº 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelece como dever da administração pública evitar o abuso do poder

regulatório que, de forma indevida, impeçam ou retardam a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios; aumentem os custos de transação sem demonstração de benefícios.

Nesse contexto, a referida Lei determinou que a interpretação das normas deve ser em favor da liberdade econômica, da boa-fé e do respeito aos contratos, aos investimentos e à propriedade privada. Como princípios norteadores, a Lei ainda traz a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas e a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas.

Tem-se, portanto, a revisão da Lei nº 10.233, de 2001 como necessária para o atendimento da Lei nº 13.874, de 2019, de modo a suprimir qualquer previsão que impeça ou retarde a inovação do setor, sob pena de configurar abuso do poder regulatório.

3.2 SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - SNPTA

Ao iniciar o ano, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, fez questão de reunir o setor portuário e explicar item por item do novo organograma do MINFRA e, principalmente, da nova SNPTA. Assim, o novo Secretário apresentou pormenorizadamente as competências de cada cargo e seus respectivos executivos.

Além desta reunião inicial, a ATP obteve a atenção do Secretário para tratar da agenda cotidiana dos TUP que está resumida em 10 principais itens e seus respectivos pleitos:

DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

No contexto dos projetos de empreendimentos portuários privados em regiões de Bioma Mata Atlântica e que tenham como resultado a supressão de vegetação primária e secundária, especialmente no estágio avançado de regeneração, a autorização deve ser precedida de uma Declaração de Utilidade Pública (DUP). Para a ATP, o Ministério da Infraestrutura e todos os seus órgãos subordinados (Secretarias) são os mais indicados para assinar o documento, uma vez que toda a documentação, inclusive a outorga, é responsabilidade do MINFRA.

Como resultado dos nossos pleitos, o Decreto 9.676/2019 que aprovou no Anexo I que trata da Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura inseriu no Inciso V do § do art. 1º, o seguinte:

Art. 1º O Ministério da Infraestrutura, órgão da administração pública federal direta, tem como áreas de competência os seguintes assuntos:

Parágrafo único. As competências atribuídas no caput compreendem:

V - A declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação, supressão vegetal ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, à manutenção e à expansão da infraestrutura em transportes, na forma da legislação específica; (grifo nosso)

POLIGONAL DOS PORTOS ORGANIZADOS

Dar prioridade a assinatura dos Decretos das poligonais já definidas, bem como iniciar imediatamente as Consultas Públicas das poligonais ainda pendentes ou em análise, levando em consideração a abrangência do espaço terrestre e especialmente os limites do espaço molhado que fica contido na poligonal. Em 2019, o MINFRA assinou 17 decretos de poligonais de portos organizados.

QUALIFICAÇÃO DOTRABALHADOR PORTUÁRIO

Com os mesmos propósitos de melhoria na qualificação dos trabalhadores portuários, a ATP atuou diretamente para eleger o Sistema SEST/SENAT da Confederação Nacional do Transporte (CNT) como a entidade apropriada para abarcar os trabalhadores portuários (pelo menos aqueles em Terminais de Uso Privado) devido a sua estrutura consolidada de cerca de 145 unidades em todo o país, que prestam serviços de assistência e atendimento em saúde, além de cursos técnicos e profissionalizantes.

DIFERENCIAÇÃO REGULATÓRIA

A ATP defende que sejam respeitadas as diferenças dos regimes jurídicos do setor, suprimidos dispositivos redundantes e ineficientes que compõem as normas e que a prática regulatória valorize a livre iniciativa e a livre concorrência, coerente com a figura dos Terminais de Uso Privado.

PARTICIPAÇÃO DE TUPs NOS CAPs

Alteração da norma para prever que, em caso de existir Terminal de Uso Privado que se utilize da infraestrutura mantida pela autoridade portuária, seja conferida à ele representatividade no Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

TARIFA PROPORCIONAL

Pleiteia-se o direito de pagamento proporcional das tarifas públicas com a reintegração deste direito nas cláusulas do contrato de adesão.

OBRAS DE INFRAESTRUTURA

A SNPTA deve atuar para viabilizar as obras de infraestrutura de acessos terrestres e aquaviários essenciais para a atividade portuária brasileira.

PRIVATIZAÇÃO DAS COMPANHIAS DOCAS

Acompanhar e participar das discussões sobre desestatização, concessão (cheia) ou privatização das Companhias Docas, que possuam TUPs em suas áreas de influência.

NORMAS RESULTANTES DECRETO 9.048/17

Retomar a discussão sobre as minutas de Portarias nº 110 e 249 e publicá-las com a urgência que o caso requer.

PRATICAGEM

A ATP, em coalizão, trabalhou incessantemente junto a Diretoria de Navegação e Hidrovias da SNPTA para criar um Projeto de Lei de interesse tanto dos usuários/tomadores dos serviços de Praticagem, como do Governo, e que atendessem aos pleitos comuns direcionados a regulação dos serviços de Praticagem.

3.3 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS – ANTAQ

A ATP esteve presente em mais de 20 ocasiões na ANTAQ, entre reuniões, audiências, workshops e outras. Abaixo registramos os mais importantes eventos de 2019:

TABELA 7 – CONTRIBUIÇÕES DA ATP EM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Audiência Pública	Objeto	Número de Contribuições
1/2019	Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de alteração da norma que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em áreas e águas sob jurisdição brasileira, especificamente quanto ao estabelecimento de procedimentos simplificados para as instalações de apoio ao transporte aquaviário incluídas posteriormente ao escopo normativo, bem como para as Instalações Portuárias de Pequeno Porte – IP4.	2
5/2019	Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados.	6
14/2019	Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de alteração da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de Apoio Marítimo, Apoio Portuário, Cabotagem e no Longo Curso.	3

Elaboração: ATP

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2019-ANTAQ - REVISÃO DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 18 NA ANTAQ. OBTER CONTRIBUIÇÕES, SUBSÍDIOS E SUGESTÕES PARA O APRIMORAMENTO DA PROPOSTA DE METODOLOGIA DE ANÁLISE DE REAJUSTE E ABUSIVIDADE DE PREÇOS DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS AUTORIZADOS E ARRENDADOS

A ATP participou ativamente da Audiência Pública nº 05/2019 e fez algumas avaliações sobre o assunto, iniciando por:

A proposta de regulação desconsidera por completo a dinâmica de livre precificação inerente ao setor portuário. Engessar a precificação do terminal retira-lhe a própria liberdade comercial, que é condição absolutamente necessária para a viabilização dos seus investimentos e operações;

A proposta da Agência não utiliza os termos corretos para tratar do assunto. Revisão e reajuste são termos utilizados para tarifas (e os TUPs trabalham com preços). O reajuste diz respeito à variação inflacionária da tarifa, ao passo que revisão é a modificação, de fato, dos valores cobrados;

Para a ATP, a proposta é ilegal pois cria a obrigação dos terminais privados de justificarem qualquer alteração de preço ou inclusão de serviço, bem como entende que a ANTAQ não possui competência legal para determinar metodologia de reajuste dos preços de serviços praticados pelos terminais portuários, sejam privados ou arrendados, e muito menos para recomendar o indeferimento de reajuste ou recomendar qualquer preço de benchmark;

Na análise multicritério, a Agência não determina corretamente questões técnicas a metodologia escolhida.

Em resumo, a agência propõe um método que adentra na operação do terminal (que opera em regime de concorrência), colhe dados e custos de sua operação ao invés de avaliar os efetivos fatores que comprovam a existência de qualquer infração econômica.

WORKSHOP - PADRONIZAÇÃO DAS RUBRICAS DOS SERVIÇOS BÁSICOS PRESTADOS PELOS TERMINAIS DE CONTÊINERES E DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES ACERCA DOS SERVIÇOS INERENTE, ACESSÓRIOS OU COMPLEMENTARES.

O que a ATP considera como TABELAMENTO DE PREÇOS, a ANTAQ trata como padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres. Em julho de 2019, a Agência realizou um Workshop em conjunto com a consultoria Katalysis para apresentar a sociedade as sugestões apontadas pela própria Agência.

Segundo a ANTAQ, só os serviços básicos prestados pelos terminais serão padronizados. A padronização também não abará valores, mas apenas demonstrará as rubricas dos serviços.

RESOLUÇÃO NORMATIVA ANTAQ Nº 31/2019 – MÓDULO APP – ACOMPANHAMENTO DE PREÇOS PORTUÁRIOS

A tentativa da ANTAQ de regular os preços portuários não é uma novidade e a ATP vem discutindo profundamente este assunto com a Agência desde 2018, pois entende que o sistema de informações pretendido ainda possui muitas inconsistências. Ignorando os pleitos do setor, a ANTAQ publicou, em 15 de abril de 2019, a Resolução Normativa nº 31 que estabeleceu a obrigatoriedade de prestação de informações para a alimentação do Sistema de Acompanhamento de Preços (Módulo APP) da Agência.

O setor portuário reagiu imediatamente e impetrou Mandado de Segurança com pedido de liminar para suspender os efeitos da Resolução.

O Juízo Federal de Brasília DEFIRIU O PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA para determinar a [suspensão dos efeitos da Resolução Normativa nº 31/2019](#) da ANTAQ para os representados nos presentes autos, até que seja realizada audiência pública visando o debate, por parte dos interessados, acerca da Análise de Impacto Regulatório (AIR), ou ulterior decisão judicial

3.4 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE - ANTT



A ATP participou da audiência pública 015/2019 promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Brasília, sobre a concessão da rodovia BR 163 e seus respectivos trechos estaduais e entroncamentos. Na ocasião, destacou-se a importância do trecho rodoviário que integra a Região Sul ao Centro-Oeste e Norte do Brasil.

A ATP solicitou a revisão dos estudos da BR 163 com intuito de incluir trechos de cerca 10 km até o município de Miritituba e mais 16,5 km até Santarenzinho, ambos locais considerados polos de desenvolvimento da área portuária no estado do Pará.

A rodovia é um eixo fundamental para o escoamento da produção de commodities, principalmente da Região Centro-Oeste. As estatísticas mostram grandes quantidades de escoamento da produção pela região do Arco Norte e pela Barra Norte do Rio Amazonas. Apenas no primeiro semestre de 2019, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as instalações portuárias do Arco Norte escoaram 32,6% da exportação de soja e milho.

3.5 AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA - ANVISA

A ATP buscou entender junto ao corpo técnico da Anvisa o novo modelo de POSTOS DE ATENDIMENTO DE FISCALIZAÇÃO (PAF) adotados pela Agência.

Os associados ficaram receosos com o modelo de PAF remoto uma vez que existem muitos TUPs distantes de polos logísticos portuários. A nova modelagem também poderia trazer custos de sobrestadia de navios, bem como a paralisação da operação.

Na visão dos técnicos da ANVISA, não há impacto nas operações dos terminais visto que o modelo de agendamentos já vigente será mantido, tratando-se de um modelo mais "fluido" (deslocamento de fiscais) para substituir o modelo estático vigente atualmente (fiscais subutilizados em postos espalhados). As inspeções continuarão com o modelo de planejamento atual, que já possui fila para atendimento. A equipe também informou que avaliou questões logísticas (e técnicas sobre atracação, calado, etc.) a respeito do caminho seguido pelas embarcações para avaliar formas de fiscalização (se a embarcação passaria por outro porto com posto de fiscalização). Além disso, explicou a equipe que elaborou uma lista de portos autorizados pela Organização Mundial da Saúde (OMS) que leva em conta a capacidade de resposta, incluídos não somente portos públicos por razões históricas, e não comerciais. Asseguraram, portanto, que não há ou haverá prejuízo aos TUPs.

A ATP ainda monitora possíveis interrupções dos serviços da ANVISA, embora não tenha recebido, até o momento, nenhuma reclamação adicional.

3.6 MARINHA DO BRASIL

PRATICAGEM

A ATP atuou diretamente com o Comando da Marinha do Brasil para apresentar os itens que entende como favoráveis quanto a regulação dos serviços de Praticagem. Nesta ocasião foram apresentados os principais termos para o início de uma profunda discussão sobre a regulação dos serviços dos práticos. A pauta da coalizão, no início de 2019, tinha cinco itens essenciais: permitir que empresas tomadoras do serviço de Praticagem também tenham o direito de contratação direta de práticos em seu quadro de colaboradores; permitir que o comandante de navio de bandeira brasileira conduza seu navio no interior de uma Zona de Praticagem, sem assessoria do prático; permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço; estabelecer preços máximos para cada Zona de Praticagem e criação de uma comissão tripartite que assessorie a reguladora econômica em alguns aspectos.



QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

Conforme citado acima, no subitem 3.2, a ATP elegeu o Sistema SEST/SENAT da CNT como a entidade apropriada para abarcar os trabalhadores portuários (pelo menos aqueles em Terminais de Uso Privado). Entre os motivos da escolha, cabe salientar a estrutura de atendimento das mais de 145 unidades do SEST/SENAT na área de assistência social e saúde (odontológico, fisioterápico, psicológico, recreacional, entre outros) para os trabalhadores. Também cabe considerar a arrecadação do Sistema SEST/SENAT que é de R\$ 1 bilhão por ano, enquanto os recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) são de apenas R\$ 50 milhões, sendo 5% destinados à qualificação do trabalhador portuário.

VISITA AO CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA

O Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, e um grupo de associados visitou, no dia 3 de setembro, o Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro. O objetivo da visita foi conhecer e tratar de questões referentes à homologação de batimetrias, que são estudos de medição de profundidade.

Após a apresentação da Marinha do Brasil foi realizado uma visita técnica às instalações do Centro de Hidrografia.



3.7 COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS - CONPORTOS



Durante todo o ano de 2019, a ATP se reuniu com os principais membros da CONPORTOS para debater as sugestões de alteração do texto da Res. 52/2018. Cerca de 20 representantes de associados da ATP participaram da reunião, que bateu recorde de público. A relação entre o grupo da ATP e a CONPORTOS é muito transparente e respeitosa. A CONPORTOS faz o seu papel em ouvir o regulado e trazer para a legislação os tópicos operacionais. A ideia da revisão do normativo é justamente promover o alinhamento entre legislação e prática operacional.

3.8 TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU

No ano de 2019, a ATP iniciou sua participação em reuniões na Tribunal de Contas da União estando presente em, pelo menos, três momentos:

PRATICAGEM

Audidores do TCU visitaram a sede da ATP para discutir os principais pontos do RELATÓRIO DE AUDITORIA OPERACIONAL sob ofício TC 042.971/2018-7 de relatoria do Ministro Bruno Dantas.

O trabalho do tribunal teve por objetivo avaliar se o arranjo institucional e as ações que vêm sendo adotadas pelos diversos órgãos envolvidos no setor asseguram a adequada supervisão e regulação técnica e econômica dos serviços de praticagem, de forma a viabilizar a prestação de tais serviços de modo econômico, eficiente, seguro, contínuo e com qualidade. O trabalho foi desdobrado nas seguintes questões de auditoria: se a gestão e operação das Autoridades Portuárias sobre a infraestrutura e as atividades portuárias contribuem para a adequada operação dos serviços de praticagem nos portos brasileiros; se a regulação técnica exercida pela Autoridade Marítima sobre os serviços de praticagem viabiliza a prestação de tais serviços de modo eficiente, seguro, contínuo e com qualidade; e se o arranjo normativo para a prestação dos serviços de praticagem adotado no Brasil induz à eficiência e à transparência no setor de transporte aquaviário.

Com base na metodologia empregada pelos auditores, foram identificados os seguintes achados:

- (a) As Autoridades Portuárias não vêm exercendo plenamente suas atribuições de forma a proporcionar a adequada gestão portuária frente às atualizações tecnológicas da praticagem;
- (b) A regulação técnica exercida pela Autoridade Marítima sobre o serviço de praticagem apresenta deficiências que comprometem a transparência e a eficiência do setor;
- (c) A Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, a LESTA, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima; e

- (d) O serviço de praticagem é oferecido em situação de monopólio sem regulação econômica e sem transparência nos preços.

O trabalho do TCU concluiu que, apesar de o serviço de praticagem no Brasil ser considerado atividade essencial, devendo estar permanentemente disponível nas Zonas de Praticagem estabelecidas, e não obstante a relevância do serviço e seu impacto na logística nacional, ainda se observa no setor falhas na atuação das autoridades portuárias e marítima, bem como a pouca transparência nas diversas atividades, trazendo insegurança jurídica aos negócios e apresentando, portanto, oportunidades de melhoria por parte dos órgãos públicos envolvidos.

DIFERENÇAS ENTRE TUPs E ARRENDAMENTOS

A ATP esteve presente, em agosto de 2019, na sede do TCU, em São Paulo, para debater pontos específicos da Auditoria Operacional sobre limitações dos portos organizados em comparação aos terminais de uso privado. Sob processo inicial TC 022.534/2019-9. Entre os vários pontos questionados pelos auditores do TCU, destacam-se:

- 1 . Quais são as principais limitações observadas até a celebração de contratos de arrendamento, em contraposição ao processo de obtenção de autorização de implantação de terminal de uso privado?
- 2 . Quais as principais limitações inerentes à execução dos contratos de arrendamento portuário, em comparação à operação de terminais de uso privado? (3) Quais são as principais limitações enfrentadas pelos terminais arrendados relacionadas ao porto organizado e ao modelo de autoridade portuária pública?

Antes do final de 2019 houve uma prévia dos achados, que são: (a) Apesar de ter apresentado avanços, o processo licitatório para arrendamento portuário é complexo, rígido e moroso, incompatível com agilidade necessária para otimização do espaço público. (b) O modelo de contrato de arrendamento não confere à Autoridade Portuária e aos arrendamentos a flexibilidade necessária para permitir adaptações das operações ao dinamismo dos fluxos de comércio e gera consequências negativas durante e após a execução contratual. (c) O monopólio do OGMO sobre o fornecimento de mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos constitui uma limitação imposta aos terminais arrendados. (d) A dificuldade de contratar e a falta de recurso das autoridades portuárias prejudicam a prestação de serviços adequados ao complexo portuário; e (e) nomeações de gestores sem qualificação técnica ou gerencial representam obstáculo à gestão profissional orientada a resultados, transparente e eficiente de autoridades portuárias.

Até a edição final deste relatório, o processo estava em andamento.

REUNIÃO TÉCNICA COM TODO SETOR PORTUÁRIO



Em setembro de 2019, no plenário do TCU, representantes do setor portuário fizeram apresentações à Corte e expuseram, cada qual, suas necessidades e críticas a melhoria da atividade no país. A ATP apresentou 10 pontos principais:

- 1 . Histórico, desde o surgimento dos TUPs;
- 2 . Marketshare dos TUPs na movimentação portuária brasileira;
- 3 . Responsabilidade dos TUPs pela exportação do produto brasileiro;
- 4 . Os terminais privados possuem a maior carteira de investimentos entre os modais logísticos nos últimos seis anos;
- 5 . TUPs são um modelo de negócio com investimento 100% privado;
- 6 . Necessidade de fortalecimento da segurança jurídica nos contratos de adesão;
- 7 . Diferenciação regulatória;
- 8 . Atividade econômica regulada;
- 9 . Liberdade de preços;
- 10 . Livre concorrência.

3.9 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT

As atividades institucionais da ATP com a CNT são diversas e constantes. A ATP participa como membro do Conselho Diretor do SEST/SENAT, do Conselho Fiscal e também da Seção VI. A ATP apoia as iniciativas da CNT e uma delas, em 2019, foi reforçar o empenho da entidade com a qualificação dos trabalhadores portuários.

Na Seção VI, em 2019, a ATP acompanhou pautas de interesse como: [Estudo sobre Terminais e Centros de Distribuição](#) com o objetivo de analisar a infraestrutura logística brasileira sob a perspectiva dos terminais e centros de distribuição, com foco na multimodalidade, detalhando o funcionamento das operações de carga, descarga e transbordo, identificando os principais gargalos à eficiência dessas instalações e propondo soluções para sua expansão e redução dos custos logísticos do país.

Outro assunto de muita importância, foi o Ante Projeto de Lei (APL) de reconhecimento do [Operador Logístico](#) e que foi apresentado pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL). Embora muito importante, não houve consenso sobre o apoio ao APL entre os modais do transporte que compõe a Confederação.

3.10 CONGRESSO NACIONAL

LANÇAMENTO DA FRENTE PARLAMENTAR MISTA DA MARINHA MERCANTE



No dia 28 de maio, a ATP prestigiou a solenidade de lançamento da Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante. Na ocasião, o deputado federal Hugo Leal, presidente da Frente, destacou a ATP como importante aliada para enfrentar os desafios do setor.

O lançamento contou com a participação do presidente da República, Jair Bolsonaro, do ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo e do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Dias Toffoli. Também compareceram representantes do setor de navegação, construção naval, membros do governo e parlamentares, além de representantes do setor portuário.

VISITA AO GABINETE DO DEPUTADO HUGO LEAL (PSD/RJ)



Logo em seguida ao lançamento da Frente, o deputado recebeu os dirigentes da ATP para tratar temas de interesse do setor. O Diretor-Presidente da ATP apresentou os quatro principais pilares de atuação da associação: infraestrutura, desburocratização, regulação e segurança jurídica. E ainda comentou sobre a ATP trabalhar com uma agenda de trabalho baseada nos temas de interesse dos nossos 29 associados que, juntos, são responsáveis

60% de toda a movimentação portuária do país.

O deputado Hugo Leal demonstrou interesse pela agenda do setor portuário privado e colocou a Frente à disposição da ATP para o encaminhamento de pleitos.

FRENTE PARLAMENTAR MISTA DO PORTO DE SANTOS E FRENTE PARLAMENTAR MISTA DOS PORTOS

A Diretoria Executiva da ATP visitou os deputados federais Junior Bozella (PSL) e Rosana Valle (PSB), ambos de Santos (SP) para apresentar pleitos do setor portuário.



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES - CVT

A expressiva movimentação do setor portuário privado chamou a atenção do deputado federal Eli Corrêa Filho (DEM-SP), Presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, em audiência com o Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa.

Na visita ao deputado, a Diretoria Executiva reforçou a necessidade de um ambiente de negócios com segurança jurídica para atração de investimentos estrangeiros. O deputado se interessou pelas frentes de trabalho da ATP e reforçou a atuação do Subcomissão de Portos, que faz parte da CVT.



LANÇAMENTO DA FRENTE PARLAMENTAR MISTA EM DEFESA DOS PORTOS DO NORTE DO BRASIL

Com o objetivo de fortalecer os portos da Região Norte do Brasil foi lançada, em novembro de 2019, uma Frente Parlamentar Mista sob a coordenação da deputada federal do Amapá, Leda Sadala. A iniciativa está baseada na importância estratégica dos portos da região para o desenvolvimento social e econômico do país. Juntos os portos do Norte responderam por 25% do total de soja e milho exportado em 2018, segundo dados da ANTAQ. Os significativos volumes embarcados pelos portos do Arco Norte, localizados acima do paralelo 16, apontam ainda para o aumento e a qualificação da infraestrutura logística, reduzindo custos de exportação das commodities agrícolas, dentre outros produtos.

A ATP participou do lançamento da Frente e tem interesse na participação ativa no grupo para viabilizar

importantes projetos como aprofundamento do calado da Barra Norte do Rio Amazonas, bem como a navegação em lama fluida na região.

3.11 CÂMARA TÉCNICA DE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO – CTLOG, DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO

A ATP é membro e acompanha as discussões da Câmara Técnica de Logística do Agronegócio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Em 2019, acompanhou o debate de vários assuntos, entre os mais importantes destacados abaixo:

DESESTATIZAÇÃO DAS COMPANHIAS DOCAS

A ANUT fez uma contextualização macroeconômica considerando o viés liberal do atual governo e a concentração da economia. Inicialmente apresentou os números para justificar a proposta relacionada às Companhias Docas e lançou algumas ideias para mostrar que o déficit na área portuária ultrapassou R\$ 4 bilhões de reais, passivo elevadíssimo para a assunção por parte do Governo. Considerou que a movimentação pelos portos é muito elevada e se faz necessário dar competitividade a essas estruturas. Mostrou que o setor portuário privado responde de forma relevante para a movimentação portuária, com boa distribuição dos produtos enquanto o setor público carrega o endividamento da ordem de R\$ 4 bilhões, sem geração de caixa, e aportes da União. A Codesp, por exemplo, em 2018 teve uma geração negativa de quase R\$ 400 milhões, enquanto na Docas do Rio de Janeiro foi de R\$ 200 milhões, com uma dívida em relação a receita produzida, que deve alcançar quase 18 vezes o seu valor. Outro cenário é implantar uma nova governança nas Companhias Docas, mas ainda como empresa pública para que “após a arrumação da casa se possa privatizar”.

IMO/SOLAS PESAGEM DE CONTÊINERES

No final de 2019, a ANTAQ proferiu o voto entendendo que a natureza da prestação do serviço é privada e que o serviço está de acordo com a portaria da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha. Além disso, considerou que a certificação pode ser realizada por terminais portuários ou por quaisquer outros agentes habilitados com a livre escolha pelo embarcador. Definiu ainda que os serviços prestados se constituem em preço e não em tarifa, razão pela qual os reguladores entenderam a possibilidade de cobrança.

Mesmo assim a CTLOG, citada acima, insistiu em voltar com assunto para a pauta.

A ANTAQ falou que a certificação da pesagem vem de decisão da IMO. A entidade internacional entende que a natureza da prestação de serviço é privada, podendo assim ser cobrada. Já a cobrança pelo escaneamento foi instaurada em um processo de fiscalização e já ocorreram duas audiências públicas para tratar do tema. A ANTAQ trabalha para a padronização da estrutura tarifária nos terminais de contêineres.

Na reunião com a Agência, a ATP teve a oportunidade de defender que a regulação não pode intervir na atividade privada, mesmo após longo processo de AIR, uma vez que liberdade de preço para TUPs é uma diretriz que já existe nas normas do setor portuário.



FRENTES DE TRABALHO



4 FRENTES DE TRABALHO

4.1 DIFERENCIAÇÃO REGULATÓRIA

A DIFERENCIAÇÃO REGULATÓRIA É A PRINCIPAL BANDEIRA DA ATP. É O TEMA QUE DÁ VIDA AS AÇÕES DA ASSOCIAÇÃO EM TODAS AS INSTÂNCIAS INSTITUCIONAIS.

CONTEXTUALIZAÇÃO: A diferenciação regulatória é um tema basilar para a política setorial que foi instituída pelo legislador e, portanto, de observação obrigatória por parte do regulador. A autorização é um direito à exploração de instalação portuária e não uma cessão onerosa de um bem público, conforme dispõe o inciso XII do artigo 2º da Lei 12.815/13.

É importante saber sobre como deve ser a normatização dos Terminais de Uso Privado, partindo-se do pressuposto **constitucional e legal** que embasam essa forma de exploração. Assim propomos algumas considerações:

A Constituição Federal, em seu artigo 21, inciso XII, prevê que a exploração portuária pode se dar nas modalidades de autorização, concessão e permissão¹⁷. Ao alinhar esse artigo com o artigo 175 da Carta Magna, que dispõe que os serviços públicos serão prestados mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação, **está-se diante do permissivo que possibilita existirem regimes jurídicos distintos para exploração de uma mesma atividade**.

Esse fenômeno, denominado "assimetria regulatória", possibilita coexistirem regimes jurídicos distintos para determinado setor com objetivo de fomentar a competição em determinada atividade econômica: quanto mais agentes, com mesmos ou diferentes regimes jurídicos, maior é a competição e dela se advém os benefícios de melhores serviços a menores preços. Nesse sentido, os TUPs possuem um relevante papel de possibilitar a exploração portuária privada, em bem privado, sem ônus ao poder público.

É necessário entender que se os portos podem ser explorados por meio de autorização, concessão e permissão, e os serviços públicos serão explorados por concessão e permissão, sempre por meio de licitação, logo, os autorizatários (TUPs) **NÃO PRESTAM SERVIÇO PÚBLICO**.

A conclusão indubitável é a de que o que se tutela com a exploração porto é o "bem" e não um "serviço" e a outorga não trata de transferência para exploração de um "serviço público", mas da prerrogativa de explorar o referido bem.

Apenas a título de memória: o texto constitucional, em seu art. 21, XII, "f", diz: *compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos, fluviais e lacustres*.

Porto, como se sabe, é materialmente a coordenação de uma pluralidade de bens e serviços destinados ao atendimento das necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias. Sob o ponto de vista fático, **há o porto e há a atividade portuária**. A Constituição quando quis tratar de serviço, o fez expressamente: serviços de radiodifusão, serviços e instalações de energia elétrica, serviços de transporte rodoviário. Portanto, a clara e incontestável conclusão é a de que, quando diante de portos, a outorga da exploração é a **de um bem, e não a de um serviço**.

17 - Art. 21. Compete à União: (...) XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: (...) c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;

Deste modo, quer-se notabilizar que as instalações de terminais de uso privado, cuja propriedade é privada, receba a mesma regulação de uma outorga para bem público. Não há, por parte do regulador, um entendimento correto sobre os seus limites em atividades que se fundamentam na premissa da liberdade concorrencial, conforme os ditames da ordem econômica constitucional.

Por todo o exposto, a ATP defende que sejam respeitadas as diferenças dos regimes jurídicos do setor, suprimidos dispositivos redundantes e ineficientes que compõe as normas e que a prática regulatória valorize a livre iniciativa e a livre concorrência, coerente com a figura dos Terminais de Uso Privado.

4.2 NORMAS RESULTANTES DO DECRETO 9.048/2017

Desde 10 de maio de 2017, quando foi publicado o Decreto nº 9.048, a ATP vem aguardando a edição de normas infralegais que aperfeiçoarão aspectos regulamentares para os TUPs. Para os Terminais de Uso Privado, essas alterações envolvem:

- 1 . Fim da exigência de aprovação da ANTAQ para ampliações de capacidade de movimentação ou de armazenagem;
- 2 . Fim da exigência de nova autorização para alteração do tipo de carga;
- 3 . Fim do limite de 25% para expansão de área;
- 4 . Criação de hipóteses de dispensa de aprovação para expansões de áreas que não implicarem em nova análise de viabilidade locacional;
- 5 . Possibilidade de início do processo de anúncio público com base em uma certidão de disponibilidade da área a ser emitida pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU);
- 6 . Simplificação documental e de análises do anúncio público, reduzindo o prazo de duração para menos de 100 dias;
- 7 . Exigência de garantia de execução apenas para os empreendimentos que contarem com mais de um interessado (processo seletivo público);
- 8 . Ampliação do prazo de início da operação de três anos, prorrogáveis uma única vez, para o prazo de cinco anos, prorrogáveis;
- 9 . Possibilidade de antecipação de tarifa recolhida à Autoridade Portuária para realização de investimentos imediatos na infraestrutura custeada pela tarifa (apenas no caso de TUPs que recolhem tarifa portuária / compartilham infraestrutura com portos públicos);
- 10 . Reforço expresso do regime jurídico de liberdade de preços e da prerrogativa do terminal privado de disciplinar a própria operação portuária.

Na sequência desses aprimoramentos feitos pelo novo decreto, seguiu-se trabalhando pela harmonização das demais normas infralegais relevantes para os terminais privados, a saber:



A minuta de contrato de adesão, que ainda contém algumas cláusulas que são estranhas ao regime jurídico de exploração dos TUPs (ex.: cláusulas sobre modicidade, eficiência, universalidade, regularidade dos serviços, etc);



As Portarias SEP 110 e 249, ambas de 2013, que estabelecem procedimentos para solicitação de alteração do tipo de carga e/ou ampliação da área da instalação portuária, localizada fora da área do porto organizado, bem como para solicitação da transferência de titularidade da autorização e procedimentos para o aumento da capacidade de movimentação ou de armazenagem da instalação portuária;

Após um ano do novo governo, as propostas de adequação do contrato de adesão e das Portarias da SEP ainda continuam pendentes. Propôs-se ao MINFRA a edição de uma única portaria que, a um só tempo, aprimore, simplifique e unifique as atuais Portarias SEP nº 110 e 249, de 2013; estabeleça uma minuta padrão de contrato de adesão, com cláusulas alinhadas ao regime de exploração comercial dos TUPs. A proposta de portaria foi amplamente debatida com a área técnica e alto escalão da SNTPA. Além de todos os encontros em 2018, durante o ano de 2019 ocorreram duas importantes reuniões para tratar da publicação das portarias, mas todas sem êxito apesar do texto já estar acordado entre as partes.

A ATP insiste na urgência da publicação dessas portarias para dar ao setor maior segurança jurídica e não consegue entender a demora, por parte do governo, para a publicação deste ato.

4.3 POLIGONAL DOS PORTOS ORGANIZADOS

Entende-se ser pertinente a aplicação literal do parágrafo único do artigo 15 da Lei nº 12.815/13, assim disposto:

Art. 15 - Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

O artigo 68 da Lei 12.815/2013 definiu o prazo de um ano para a revisão de todas as linhas poligonais dos portos organizados. Passados sete anos da Lei, ainda existem seis portos que não possuem suas linhas poligonais definidas. Muito embora o MINFRA, em 2019, tenha assinado 17 daquelas que ainda estavam em processo de consulta pública desde o ano de 2018.

A revisão das linhas poligonais se justifica visto que em muitos casos havia, para dentro dessas coordenadas, áreas privadas ou equipamentos urbanos municipais que não mantinham nenhuma relação com a atividade portuária. Já no espaço aquático foram encontrados muitos pontos discrepantes (infinitudes e áreas que não seriam responsabilidade do Estado).

A definição das poligonais dos portos organizados deve levar em consideração, ainda, a preservação dos limites estabelecidos nos

atuais contratos de adesão e a existência de projetos da iniciativa privada que tragam benefícios ao setor portuário, sem distinção em razão da localização (dentro ou fora do porto organizado) ou natureza jurídica (arrendamento ou autorização).

Em todas as audiências públicas de revisão de poligonais percebeu-se uma clara disposição do poder concedente em atualizar o inventário dos bens públicos, mas em algumas situações percebe-se também intenção das Autoridades Portuárias em ampliar a linha poligonal no intuito de arrecadação tarifária, refletindo em claro desvirtuamento da motivação do ato administrativo. Exemplo claro desta situação é a Poligonal de Itaqui que carece ainda de um debate mais aprofundado visto que a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) propôs à SNPTA que seja incluído na poligonal do porto todo o canal de acesso ao Terminal de Ponta da Madeira, um canal de 25 metros de profundidade construído e mantido até hoje pela Vale S.A. Além disso, a profundidade natural para o canal do Porto do Itaqui está em torno de 17 metros e a projeção de visitas dos navios para aquele porto é bem menor do que isso.

Apresenta-se o Quadro 1 sobre a discussão das Poligonais:

QUADRO 1 - ATUALIZAÇÃO DOS PROCESSOS DAS POLIGONAIS

Descrição	Portos
Poligonais demarcadas conforme Lei 12.815	(30) Paranaguá, Vila do Conde, Vitória, Aratu, Salvador, Porto Velho, Antonina, Porto Alegre, Santana, Pelotas, Forno, Cabedelo e Barra do Riacho, Angra dos Reis , Areia Branca , Belém , Ilhéus , Itajaí , Maceió , Itaguaí , Natal , Niterói , Recife , São Chico , Santarém , São Sebastião , Rio de Janeiro , Imbituba , Laguna , Fortaleza .
Consultas Públicas encerradas, mas poligonais não assinadas	Santos
Consultas Públicas das Poligonais em andamento	Rio Grande
Consulta Pública Cancelada / Revogada	Manaus, Estrela
Ainda não iniciado	Suape, Itaqui

Fonte: Secretaria de Portos – atualizado em fev/2020

Outro item de monitoramento constante é a poligonal do Porto de Santos, que teve seu processo alterado logo após a consulta pública encerrada. Fatos como esses preocupam não apenas as associadas daquele porto como também a todos que atualmente queiram realizar novos investimentos, visando o crescimento do país, considerando direitos que lhe foram assegurados seja por meio de contratos, decisões ou consultas.

Assim como a DP World Santos, a ATP não pode aceitar que seja permitido que a Codesp prossiga com sua pretensão sem que haja qualquer consulta ao menos às partes diretamente envolvidas, sob pena de violar os princípios do contraditório, da publicidade e transparência, e inobservadas a segurança jurídica especialmente dos contratos de adesão. A retroatividade de qualquer ato administrativo, por decisão unilateral, é prejudicial ao administrado e a garantia de continuidade dos terminais privados prevista na Lei n. 12.815/2013.

Ainda que hoje o problema seja específico do Porto de Santos e apenas um único TUP, temos no Brasil mais 109 TUPs que estão sob a influência de uma autoridade portuária. Ou seja, mais da metade da carteira de investimentos portuários privados corre o risco de alterações abruptas em seus contratos, o que reforça a tese de insegurança jurídica no setor. O poder concedente, que se reserva a autorizar os TUPs, é o mesmo poder concedente que hoje atua para inibir os investimentos previstos.

Torna-se necessário dar prioridade a assinatura dos decretos das poligonais já definidas, bem como iniciar imediatamente as consultas públicas das poligonais ainda pendentes ou em análise levando em consideração a abrangência do espaço terrestre e, especialmente, os limites do espaço molhado que fica contido na poligonal.

4.4 PARTICIPAÇÃO DE TUPs NOS CAPs

A Lei 12.815/13 define as instalações portuárias que estão dentro e fora das linhas poligonais. Todavia ao definir as cadeiras destinadas ao setor privado nos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) de portos públicos, não se previu a proximidade dos TUPs com vários desses portos organizados. Mesmo os TUPs localizados fora da área do porto organizado podem receber influências das diretrizes e políticas dos portos públicos.

As diretrizes definidas por cada complexo portuário no âmbito do CAP afetam diretamente os TUPs mais próximos, principalmente àquelas direcionadas as obras de infraestrutura portuária de uso comum, pois fazem relação direta com tarifação dos serviços públicos prestados. É válido destacar que os TUPs que utilizam infraestrutura de portos organizados fazem o ressarcimento integral de suas tarifas públicas.

O Decreto nº 8.033/2014 descreve a competência dos CAPs, mas não altera o modo de participação. Os TUPs encontram-se respaldados pela Portaria SEP nº 25, de 7 de fevereiro de 2014, que permitiu a participação dos TUPs nos CAPs como membro convidado, mas isso não resolve o problema da participação efetiva nas tomadas de decisão. Salienta-se a existência de TUPs próximos aos portos organizados que dominam a participação e colaboram predominantemente com tarifas pelo uso de infraestrutura comum e não ao contrário (ex.: São Sebastião/SP e Barra do Riacho/ES). Em resumo, os TUPs, muitas vezes são os mantenedores da infraestrutura de acesso ao porto organizado. Por isso, é legítimo conferir aos TUPs instrumento adequado de participação nesse órgão.

Resta claro no caput do artigo 20 da Lei 12.815/13 que a participação da classe empresarial é somente para aquela que atua no porto organizado, assim descartando a participação dos TUPs. Há casos no Brasil em que o TUP ocupa o lugar de um arrendatário, porque naquele porto não existem interessados em ocupar as duas cadeiras direcionadas ao arrendamento. Existe um vício de origem na determinação dessas representatividades.

Desse modo, não parece justo que os TUPs não possam participar efetivamente das diretrizes do CAP. Além disso, a inclusão de uma representação dos TUPs não fere o poder regulamentador do Ministério. É justamente dentro de sua discricionariedade técnica que esse órgão deve atuar prontamente para corrigir tais lacunas, tão comuns em setores dinâmicos, como o de portos.

Nesse contexto, a proposição resulta em alteração da norma para prever que, em caso de existirem TUPs que se utilizem da estrutura mantida pela autoridade portuária seja conferida a ele representatividade no conselho, segundo algumas alternativas:

- (a) Alteração da norma para que haja previsão de ocupação de vaga dos arrendatários por TUPs sempre que os terminais arrendados não ocuparem as duas vagas, como forma de garantir a efetiva representatividade empresarial;
- (b) Alternância de representação entre os TUPs e importadores/exportadores e;
- (c) A melhor alternativa é a alteração da Lei 12.815/2013 autorizando os TUPs nos CAPs

4.5 TARIFA PROPORCIONAL

Estiveram em curso, perante a ANTAq, processos administrativos cujo objeto foi tratar do pagamento proporcional das tarifas portuárias pelos Terminais de Uso Privado.

Na adaptação de alguns contratos de adesão realizada sob os fundamentos da Lei 12.815/2013 a cláusula que tratava do pagamento de tarifa de forma proporcional foi suprimida e, junto com isso, o direito ao pagamento proporcional das tarifas.

Poucos são os contratos de adesão que possuem este dispositivo. Essa cláusula é a que institui a regra de pagamento proporcional da infraestrutura portuária pública por parte das instalações portuárias autorizadas, assim descrita::

Cláusula oitava

A Autorizada estará obrigada a remunerar a Administração do Porto Organizado, quando for o caso, pela utilização da infraestrutura fornecida e mantida pela administração portuária, de forma proporcional à sua utilização. (grifo nosso)

Embora, alguns contratos possuam a cláusula de proporcionalidade, não significa que as autoridades portuárias quando faturam tarifas aos TUP aplique-a de forma proporcional. Entende-se, portanto, como clara violação à cláusula contratual firmada.

Da leitura da cláusula, depreende-se a prerrogativa dada à autorizada de que essa utilização se dê de forma "proporcional à sua utilização".

Quanto a isso, há de se separar duas questões subjacentes:

- (i) a necessidade de observância da prerrogativa de pagamento proporcional; e
- (ii) a definição do referencial de proporcionalidade (se extensão percorrida, tonelagem, tempo, obra, etc).

A primeira questão subjacente pode ser ilustrada tanto quanto uma prerrogativa da autorizada, quanto uma obrigação imposta

às administrações portuárias. Não importa se há ou não regulamento ou metodologia que estipule a regra de proporcionalidade. Fato é que a proporcionalidade deve ser respeitada, posto que está inserida no instrumento de outorga dos terminais autorizados.

A segunda questão varia de porto a porto: a tabela tarifária aprovada para uma administração portuária pode prever ou deixar de prever uma regra de proporcionalidade própria, geral: pagamento proporcional à extensão percorrida, tonelagem, tempo de permanência, valor transportado.

Em outras palavras, a cláusula contratual de proporcionalidade denota clara política setorial que objetiva excepcionar os terminais autorizados (e apenas eles) de quaisquer cobranças tarifárias que sejam desproporcionais aos efetivos custos de construção e manutenção das utilidades fornecidas pelas Administrações Portuárias. Há uma situação de máximo realismo tarifário para essas cobranças.

A razão para isso é evidente. Os arrendatários são os "moradores naturais" da área do porto organizado, gozando da expectativa de receber certas prestações da Administração Portuária, bem como da possibilidade de reequilíbrio, no caso de inadimplemento. Os autorizatários, por sua vez, usufruem apenas incidentalmente, ainda que constantemente, das prestações da Administração Pública sem contar com nenhum mecanismo jurídico que lhes assegure qualquer compensação por falhas nessas mesmas prestações. Por isso mesmo, as autorizações devem e são excepcionadas de modelos tarifários que trazem subsídios cruzados ou outras distorções em relação aos custos.

Não é uma regra geral, mas na maioria dos casos na tarifa portuária estão incluídos, por exemplo, custos totais de dragagem e não estão excluídos a manutenção de berço, fundeio e bacias de evolução custeadas pelos próprios autorizatários. Resta dizer que ao pagar a tarifa cheia, os TUPs retribuem em duplicidade pelo serviço.

Ao excluir a Cláusula de Proporcionalidade, pode-se sustentar o fato de que o regulador está desrespeitando determinação clara do poder concedente prevista nos contratos de adesão.

O objeto discutido não se resume em mais uma regulação por parte da ANTAQ, mas sim de política pública setorial que deve ser definida pelo poder concedente. Esse entendimento está ancorado no fato de que a amplitude da cláusula torna impossível definir um critério técnico inquestionável.

Pleiteia-se o direito de pagamento proporcional das tarifas públicas com a reintegração deste direito no clausulado do contrato de adesão.

4.6 OBRAS DE INFRAESTRUTURA

O Ministério da Infraestrutura sinalizou, no início de 2019, a possibilidade imediata de concessão de mais de 23 projetos de infraestrutura em todo o Brasil. Somente no setor portuário foram realizados 13 leilões de arrendamentos em diversos estados brasileiros.

Entre os projetos que atendem direta ou indiretamente os terminais portuários, citam-se algumas prioridades:



Rodovias: Concessão das Rodovias de Integração do Sul (BR101/290/386/448) e o trecho das BR 364/365 que liga Goiás a Minas Gerais; Pavimentação e extensão do trecho Norte da BR 163



Ferrovias – Ferrogão e Rio-Vitória;

Não foram feitas obras de dragagem de aprofundamentos e lançamento de projetos de hidrovias.

A necessidade de expansão da malha terrestre para escoamento do produto brasileiro é urgente. Temas conhecidos como exportação de grãos em direção a região Norte, principalmente, permeiam as páginas da grande mídia. Após a pavimentação da BR 163, o governo precisa dar início aos trechos marginais que ligam esta rodovia aos portos locais a fim de garantir eficiência no escoamento dos grãos brasileiros.

É necessário ainda desenvolver os trechos de navegação para dar sustentação ao escoamento dos grãos rumo a Região Norte. Uma das iniciativas nesse sentido é o Projeto Barra Norte.

O **PROJETO BARRA NORTE**, idealizado pela ATP, trata da necessidade de melhorar a segurança da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas. Ciente da importância da região para o cenário logístico brasileiro, a ATP vislumbrou a oportunidade de colaborar com o estudo capitaneado pela Professora Dra. Susana Vinzon, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). A proposta da associação é transformá-lo em um projeto que vai proporcionar ganhos econômicos e sociais diversos aos setores que atuam na Região Amazônica.

O estudo pretende avaliar soluções que garantam melhor navegabilidade com foco no aumento da competitividade entre os terminais portuários que já operam na região. Essa medida vai permitir que os navios trafeguem com a sua capacidade total, o que hoje ainda não acontece. Desse modo mais cargas poderão ser transportadas, proporcionando a redução de custos operacionais e logísticos. Além disso, o trabalho tem por objetivos específicos: aumentar a frequência dos levantamentos batimétricos na região dos bancos de areia; melhorar a precisão da previsão das marés na região do arco lamoso e possibilitar a navegação em lama fluida.

Ao longo do ano de 2019, outros dois estudos foram custeados pela iniciativa privada: levantamento batimétrico e de determinação de maré na região do arco lamoso conduzidos pela Marinha do Brasil com apoio da UFRJ.

Já para estudar a navegação em lama fluida, existe uma proposta de convênio entre a SNTPA e a UFRJ que não se concretizou em 2018 e teria sido orçamentada para 2019, mas também não foi viabilizada a assinatura do convênio.

4.7 PRIVATIZAÇÃO DAS COMPANHIAS DOCAS

Um dos temas principais e recorrentes na agenda do novo governo é a privatização. Neste cenário, incluem-se a privatização das Administrações Portuárias.

Seguindo a linha do trabalho elaborada em 2012 pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sob o título "Análise e Avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário Brasileiro", sabe-se que mais da metade das administrações portuárias possuem elevados passivos financeiros e boa parte delas se quer se auto sustentam. Portanto, as administrações portuárias são passíveis de concessão (cheia) ou mesmo de privatização.

O trabalho aborda, em linhas gerais, a tipologia da gestão, a autossuficiência econômico-financeira e de seus passivos, o grau de empregabilidade versus entregas por parte do corpo funcional, medidas de desempenho e os KPIs (key performance indicators).

Pelo exposto no trabalho, acredita-se que a privatização ou concessão de algumas administradoras portuárias seja um caminho de mão única, uma vez que na amostra analisada os resultados mostram insuficiência financeira e elevados passivos trabalhistas, por exemplo. Todavia, é válido lembrar que existem ao longo da costa brasileira mais de 100 TUPs que recebem influência direta dessas administrações e qualquer alteração no modelo de gestão altera a segurança jurídica dos terminais.

Em 2019, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimento do Ministério da Economia lançou, por meio do BNDES, o edital para a contratação de estudos de consultoria técnica especializada no setor portuário para realizar os estudos de desestatização do Porto Organizado de Santos e da Codesp, da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e do Porto Organizado de São Sebastião/SP.

Os projetos de desestatização visam modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor que tem aderência com a política setorial e às diretrizes do Governo Federal na busca por investimentos em infraestrutura por meio de parcerias com o setor privado.

Para o governo, a participação da iniciativa privada nesses projetos se revela como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, a garantia da regularidade e o provimento e manutenção da capacidade portuária adequada por meio de investimentos e melhores prática de gestão.

O objeto do edital é a contratação de serviços necessários para a realização de estudos para a desestatização das Companhias Docas. Os serviços necessários à desestatização da COMPANHIA foram separados em dois SERVIÇOS TÉCNICOS: "SERVIÇO A" (avaliação econômico-financeira da COMPANHIA) e "SERVIÇO B" (due diligences jurídica e contábil-patrimonial; avaliação de recursos humanos, gestão e governança; estudo de mercado; avaliação técnico operacional; avaliação ambiental; avaliação para proposição do MODELO INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO da CONCESSÃO dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS; avaliação econômico-financeira; e modelagem de venda para fins da ALIENAÇÃO DAS AÇÕES da COMPANHIA e/ou da CONCESSÃO dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS, além dos serviços jurídicos e demais serviços profissionais especializados necessários à desestatização da COMPANHIA e/ou à CONCESSÃO dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS).




O pleito da ATP junto ao MINFRA e a SNPTA é acompanhar e participar das discussões de desestatização, concessão (cheia) ou privatização das Companhias Docas que possuam TUPs em suas áreas de influência.

4.8 ISPS CODE

A Resolução CONPORTOS nº 52/2018, de 27/1/2018, que dispõe sobre a consolidação e atualização de resoluções em conformidade com as normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) foi o tema principal da ATP em 2019.

Mais uma vez, a CONPORTOS abriu o diálogo com a ATP no sentido de aprimorar as regras dos planos de segurança. Para os membros do Comitê de Segurança da ATP, a resolução apresentou atualização dos temas e exigências que convergem com a plena segurança dos terminais portuários privados. Não foram observadas nenhuma extravagância regulatória, já que a CONPORTOS ouviu o setor e entendeu que na resolução devem existir dispositivos úteis e factíveis. Todavia ainda existe muito espaço para melhorias e redução dos custos com exigências redundantes e obsoletas.

A equipe de supervisores do Comitê de Segurança da ATP enviou a CONPORTOS uma série de sugestões para o aprimoramento da Resolução 52. Entre as quais, destacam-se:

-  Modo de contratação do Supervisor de Segurança Portuária;
-  As atribuições do SSP, profissional previsto no código ISPS;
-  A validade do certificado de conclusão do curso de formação de SSP;

- ✓ Sobre a Organizações de Segurança;
- ✓ Sobre Estudo de Avaliação de Riscos e Plano de segurança de instalação portuária;
- ✓ Detalhes do Plano de segurança portuária;
- ✓ Hipótese de ser constatada a existência de não conformidades julgadas capazes de comprometer a segurança da instalação portuária e prazo para saneamento das irregularidades.

Um detalhe importante da análise dos técnicos da ATP é diminuir a incerteza das fiscalizações com relação as não conformidades que estejam fora da área do ISPS CODE, visto que, a definição da área do ISPS CODE já considera questões de segurança e os requisitos cobrados para o monitoramento dessas áreas e já abrangem todas as questões de segurança necessárias para evitar os riscos de ações de sabotagem.

4.9 CANAL DO PANAMÁ

No início de 2019, a ATP empenhou-se em estudar a possibilidade de realização de um acordo tarifário com Autoridade Portuária do Canal do Panamá, principalmente para os navios que partem da Barra Norte do Rio Amazonas em direção aos portos da China e Japão.

Os principais produtos analisados pela ATP foram a soja e o milho. Isto porque, desde os anos 80, o Brasil vem expandindo a sua produção de grãos. Atualmente, o país se destaca no cenário mundial do agronegócio com perspectivas de tornar-se o maior abastecedor mundial de alimentos. O processo brasileiro de expansão agrícola teve origem no Sul do país. Mas com todas as inovações tecnológicas aplicadas na agricultura do país, tornou-se viável o plantio em solo ácido, principalmente na região do Cerrado brasileiro (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul). Atualmente, a expansão alcança estados do Norte e Nordeste do país, como Maranhão, Pará, Tocantins, Piauí e Bahia.

O trabalho, ainda em desenvolvimento, pretende avaliar as opções de rotas marítimas existentes para a exportação do complexo milho e soja, investigando qual a rota mais rápida, segura e com menor custo. Estudam-se alternativas de escoamento da soja brasileira produzida na Região Centro-Oeste pelos portos do Norte do país.

A metodologia utilizada é, essencialmente, qualitativa em um primeiro momento. A pesquisa é realizada por meio de análises bibliográficas e documentais. Apresenta três fontes primárias: dados da ANTAQ, do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) e do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). A extensa literatura sobre as rotas marítimas e sobre a produção da soja e do milho aparecem como fontes secundárias no trabalho.

Por fim, avalia-se qual a melhor rota marítima a ser utilizada por meio da análise da viabilidade técnica e econômica da utilização do Canal do Panamá. São avaliados fatores como o tempo de trajeto até os principais importadores da soja e do milho nacionais, a capacidade de incremento de fluxo em cada rota, o calado atual e os custos (taxas) da navegação pelas rotas existentes.

4.10 PRATICAGEM

Os pleitos da ATP para a regulação dos serviços de Praticagem, elaborados em conjunto com a Coalizão formada por ABTP, CLIA, CENTRONAVE, ABAL e ABAC são:

- ✓ Permitir que empresas tomadoras do serviço de Praticagem também tenham o direito de contratação direta de práticos em seu quadro de colaboradores;
- ✓ Permitir que o comandante de navio de bandeira brasileira conduza seu navio no interior de uma ZP, sem assessoria do prático;
- ✓ Permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço;
- ✓ Estabelecer preços máximos para cada ZP;
- ✓ Criação de uma comissão tripartite que assessorie a reguladora econômica em alguns aspectos.

Muito embora seja necessário alterar diversos dispositivos normativos de natureza técnica para o aperfeiçoamento da prestação do serviço de Praticagem, a decisão da Coalizão foi focar, em um primeiro momento, na precificação do serviço. E, em menor intensidade, em eliminar o caráter monopolista da Praticagem por meio da eliminação de regras contidas na Norma da Autoridade Marítima (Norma 12), estabelecida pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha, que determina que o atendimento de práticos em todas as Zonas de Praticagem deve obedecer o regime de rodízio único e que a contratação direta de práticos só é permitida por empresas de Praticagem.

A Coalizão entende que regras infralegais contribuem, em muito, para o encarecimento do serviço ao eliminar a possibilidade de concorrência entre os profissionais.

No início de 2019, o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, solicitou à Coalizão uma proposta de alteração legislativa com ajustes tanto para regulação econômica, como para a regulação técnica. O Ministro solicitou também proposta para o rodízio único e a contratação de práticos por empresas.

Assim, a Coalizão intensificou o rol de discussões e visitou diversas instituições: SNPTA, MINFRA, ANTAQ, Ministério da Economia e até o próprio Conselho Nacional de Praticagem (Conapra).

Entre as posições apresentadas pela SNPTA, por meio de sua Diretoria de Navegação e Hidrovias, a Secretaria se mostrou contra a regulação econômica, mas, caso seja necessária, deva ser realizada pela ANTAQ. Considerou ainda que a Comissão Tripartite é uma ideia interessante e que a Marinha deve ser qualificada no tema. Também informou que iria solicitar que fossem apresentados os custos por parte da Praticagem.

Além dessas Instituições, a Coalizão reuniu-se com Cesar Mattos, SECRETÁRIO DE ADVOCACIA DA CONCORRÊNCIA E COMPETITIVIDADE do Ministério da Economia, vários deputados e senadores. A impressão é que todos reconhecem os custos elevados do serviço da Praticagem.

Ao final do ano, os Projetos de Leis que defendem a liberdade da atividade econômica de Praticagem, o rodízio único e maior número de práticos voltaram à mesa de votação do parlamento. A ATP somou todos os esforços para evitar que os projetos fossem votados.

4.11 QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

Por decisão assemblear, a ATP trabalhou e trabalhará junto ao Sistema SEST/SENAT para que a CNT seja a entidade apropriada para abarcar os trabalhadores portuários (pelo menos aqueles em Terminais de Uso Privado – TUPs) e atuar na qualificação da mão obra portuária. Entre as razões da decisão, elencamos:

- ✓ O SEST/SENAT possui a maior rede de cursos de capacitação de transportes do Brasil com cerca de 145 unidades em todo o Brasil (3,8 milhões de trabalhadores atendidos em desenvolvimento profissional);
- ✓ Possui diversos cursos presenciais e de EAD com infraestrutura completa para as aulas sem necessidade de convênios com outras instituições de ensino ou similares;
- ✓ Já desenvolveu projeto-piloto de capacitação para trabalhadores portuários, além dos cursos já existentes, como os de operador de empilhadeira, arrumação e conferência de carga, manuseio de cargas perigosas e transporte de cargas;
- ✓ Fornece assistência social e de saúde como: odontológica, fisioterápica, psicológica, recreacional, entre outras, inclusive da saúde de trabalhadores portuários e caminhoneiros;
- ✓ Arrecada anualmente o montante de R\$ 1 bilhão, enquanto os recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) são de apenas R\$ 50 milhões, portanto 5% destinados à qualificação do trabalhador portuário.

4.12 ALTERAÇÃO DA LEI 10.233/2001

A ATP requereu ao MINFRA, em outubro de 2019, apoio à revisão da Lei nº 10.233, de 2001, bem como a necessidade de elaboração de portaria ministerial cujo objetivo seria o de vincular o atendimento das políticas públicas pela agência reguladora, considerando a urgente necessidade de compromisso com a segurança jurídica do setor; o atendimento a determinações da OCDE no que tange às boas práticas regulatórias; e adequação dos normativos aos Direitos de Liberdade Econômica.

Pela segurança jurídica entende-se que é um dos principais, senão o principal fator de decisão do investidor, nacional e internacional, em um contrato de longo prazo, como os do setor portuário brasileiro. Assim, a ATP entende ser indispensável ressaltar o compromisso do MINFRA com a segurança jurídica do setor portuário. Tal segurança jurídica se traduz em um ambiente estável, desprovido de mudanças abruptas na atuação do poder público, no qual se garanta, ao final, previsibilidade de retorno dos investimentos no segmento portuário. Nesse contexto, a ATP recorreu ao Ministério da Infraestrutura a fim de sugerir as intervenções normativas capazes de resguardar a estabilidade jurídica no setor.

Sob a ótica da modernização regulatória, para a ATP:

REGULAR NÃO SIGNIFICA INTERVIR.

Inicialmente, cumpre registrar que o setor portuário opera em um regime de grande concorrência, sendo o mercado o grande regulador dessa atividade. Já a competência da agência reguladora é de atuar para coibir falhas no mercado. Mesmo assim, atuando em regime de alta concorrência (algo diferente do que acontece em outros setores de infraestrutura), o poder público vem, em reiteradas ações, intervindo demasiadamente na atividade do particular.

Nesse contexto, cabe informar que os TUPs são investimentos privados e não envolvem dinheiro público que demande uma intervenção contínua nestes terminais. Nessa análise do que deve ser regulado, o Banco Mundial¹⁸ elenca parâmetros para medir a qualidade regulatória. Entre os parâmetros estão a importância de: diminuir o controle de preços, diminuir o excesso de proteção de mercado e gerar liberdade de investimentos.

Já a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), elenca sete princípios basilares para governança regulatória. Entre eles, **estão clareza e manutenção da confiança**. A associação vislumbra que algumas medidas atualmente tomadas não seguem esse padrão. Pelo contrário, há falta de clareza do que pode ser feito por meio da regulação, o que gera falta de confiança, fator necessário e decisivo para o desenvolvimento do setor. CONSTANTES INGERÊNCIAS DO ESTADO NA VIDA DO PARTICULAR ACARRETAM INSEGURANÇA JURÍDICA, AFASTANDO O PARTICULAR DE INVESTIR EM DETERMINADO SETOR.

O excesso de regulação do setor gera custos elevados que, em contrapartida, não justificam os benefícios de uma atuação mais incisiva do Estado. Desse modo, o atual modelo de regulação deve ser revisto, de modo a atender às previsões da Lei de Liberdade Econômica e os princípios da boa regulação, de acordo com a OCDE.

Regular é diminuir falhas de mercado, gerar incentivos para entrada de novos atores, atrair capital privado. E isso só é possível diante de um órgão regulador que entenda que a melhor regulação é aquela que considera o mercado.

18 - Disponível em: <https://info.worldbank.org/governance/wgi/pdf/rq.pdf>

As propostas da ATP enviadas ao MINFRA também visam a adequar os normativos à Lei nº 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica e estabeleceu garantias de livre mercado. A Lei nº 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelece como dever da administração pública evitar o abuso do poder¹⁹ regulatório que, de forma indevida, impeça ou retarde a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios; ou que aumentem os custos de transação sem demonstração de benefícios.

Nesse contexto, a referida Lei determinou que a interpretação das normas deve ser em favor da *liberdade econômica, da boa-fé e do respeito aos contratos, aos investimentos e à propriedade privada*. Como princípios norteadores, a Lei ainda traz a *liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas e a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas*.

Tem-se, portanto, a revisão da Lei nº 10.233, de 2001, como necessária para o atendimento da Lei nº 13.874, de 2019, de modo a suprimir qualquer previsão que impeça ou retarde a inovação do setor, sob pena de configurar abuso do poder regulatório. Tal adequação à Lei de Liberdade Econômica se mostra necessária, inclusive, para o crescimento internacional do país. Pretende-se, assim, revogação de disposições contrárias à Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, bem como a proposição de políticas públicas que efetivamente consubstanciem na liberdade econômica pretendida na Lei nº 13.874, de 2019.

19 - Art. 4º É dever da administração pública e das demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de regulamentação de norma pública pertencente à legislação sobre a qual esta Lei versa, exceto se em estrito cumprimento a previsão explícita em lei, evitar o abuso do poder regulatório de maneira a, indevidamente:

I – criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico, ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes; II – redigir enunciados que impeçam a entrada de novos competidores nacionais ou estrangeiros no mercado; III – exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado; IV – redigir enunciados que impeçam ou retardam a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios, ressalvadas as situações consideradas em regulamento como de alto risco; V – aumentar os custos de transação sem demonstração de benefícios; VI – criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros; VII – introduzir limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas; VIII – restringir o uso e o exercício de publicidade e propaganda sobre um setor econômico, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei federal; e IX – exigir, sob o pretexto de inscrição tributária, requerimentos de outra natureza de maneira a mitigar os efeitos do inciso I do caput do art. 3º desta Lei.



4.13 SETOR DE CONTÊINERES

INSPEÇÃO NÃO INVASIVA DE CONTÊINERES – INI (ESCANEAMENTO DE CONTÊINERES)

Em outubro de 2019, a ANTAQ expediu a Resolução nº 7321/2019, rejeitando a denúncia da Confederação Nacional da Indústria (CNI) que originou o outro processo de regulação da Inspeção Não Invasiva de Contêineres (INI).

O artigo 2º da Resolução reconhece a legalidade e conformidade regulatória da cobrança estratificada da rubrica "Inspeção Não Invasiva de Contêineres" por parte das instalações portuárias que operam em regime de arrendamento ou em regime autorizativo.

Mesmo assim, a Diretoria da ANTAQ determinou à Superintendência de Regulação (SRG) que promovesse a análise em relação à aderência regulatória da cobrança ora deliberada em relação aos termos da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ. O objetivo é avaliar a necessidade e conveniência de inserir o assunto no rol de providências subsequentes à aprovação da referida norma.

Por sua vez, a SRG reconheceu que não é necessário a alteração da Resolução 34/2019 e propôs cronograma de trabalho para realização de AIR com objetivo de analisar possíveis falhas de mercado e de custos regulatórios que condigam com uma estipulação de "price-cap" para a INI.

PADRONIZAÇÃO DOS SERVIÇOS BÁSICOS PRESTADOS PELOS TERMINAIS DE CONTÊINERES

O que a ATP considera como TABELAMENTO DE PREÇOS, a ANTAQ trata como padronização dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres. Em julho de 2019, a Agência realizou um Workshop em conjunto com a consultoria Katalysis para apresentar a sociedade as sugestões apontadas pela própria Agência. A diretoria afirmou que o objetivo da padronização é garantir maior transparência sobre os serviços dos terminais. Segundo a Antaq, a tutela será sobre o pequeno empreendedor, aquele que traz um e, às vezes, meio contêiner, ou seja, a menor parte do todo influenciará no tabelamento de preços.

De acordo com a Agência, só os serviços básicos prestados pelos terminais serão padronizados. A padronização também não abarcará valores, mas apenas demonstrará as rubricas dos serviços.

A proposta apresentada para solução regulatória sobre o tema contempla oito diretrizes, entre as quais destacam-se a padronização da nomenclatura de todos os serviços; adoção de sistemática de "armazenagem/permanência temporária" (free time), com prazo máximo para retirada de cargas de/para instalações de retroárea (contígua ou remota); pseudo liberdade para os terminais definirem valores para cada uma das rubricas, e pseudo liberdade para os terminais definirem "pacotes de serviços", condicionado a valores igual ou menor à somatória dos serviços da tabela e divulgação no site do terminal/empresa.

O rol de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres prevê 23 itens, conforme QUADRO 2. Entre eles, serviços de carga e descarga; transporte interno; utilização de portêiner ou guindaste; colocação/remoção da pilha; emissão de documentos; armazenagem; posicionamento para vistoria; pesagem; utilização de tanques de contenção de resíduos; fornecimento e colocação de rótulos; e inspeção não-invasiva (*scanner*).

QUADRO 2 – TABELAMENTO DE PREÇOS DOS TERMINAIS DE CONTÊNERES

TERMIANIS DE CONTÊNERES					
SERVIÇOS BÁSICOS					
Serviço	Medição	Modalidade	Obrigatório?*	Exclusivo? **	
1	Serviço de carga e descarga	unidade	x	x	
2	Peação ou desapeação a bordo	unidade	x	x	
3	Engate ou desengate em terra	unidade	x	x	
4	Transporte interno	unidade	x	x	
5	Recebimento ou entrega de/para vagões ou caminhões	unidade	x	x	
6	Utilização de portainer ou guindaste	unidade	x	x	
7	Colocação/remoção de pilha	unidade	x	x	
8	Armazenagem	unidade/período	Free time	x	x
			Pós-Free Time	x	N
10	Emissão de documentos	unidade	x	N	
11	Estufagem ou desestufagem	unidade	N	N	
12	Posicionamento para vistoria	unidade	x	x	
13	Pesagem	unidade	x	x	
14	Fornecimento de tomada e consumo de energia elétrica	unidade/período	x	x	
15	Monitoramento de temperatura	unidade/período	x	x	
16	Vistoria/aplicação de lacre	unidade	x	x	
17	Fornecimento de fotografias	unidade	N	N	
18	Utilização de tanque de contenção de resíduos	unidade	x	x	
19	Limpeza do tanque e destinação do resíduo gerado	unidade e volume	N	N	
20	Inspeção não invasiva (escaner)	unidade	x	x	
21	Fumigação	unidade	N	x	
22	Fornecimento e colocação de rótulos	unidade	x	N	
23	Permanência de veículos		N	N	

* OBRIGATORIEDADE do serviço (para, em qualquer situação ou hipótese, transitar do portão do terminal ao portão do navio; ou V.V.

** EXCLUSIVIDADE da prestação do serviço dentro das fronteiras do terminal (dado que ele seja demandado: obrigatório ou não)

Fonte: penúltimo slide apresentado no Workshop Agenda Regulatória para o Biênio 2018/2019 realizado na sede da ANTAq - Brasília - em 11/07/2019

RESOLUÇÃO NORMATIVA 34/2019

A Resolução Normativa nº 34/19, publicada em agosto de 2019, em substituição à Resolução ANTAQ 2.389/2012, aprovou a norma que estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos Serviços de Movimentação e Armazenagem de Contêineres e Volumes nas Instalações Portuárias. Para esse tema, a ATP defende a diferenciação regulatória dos TUPs. Porém, a nova Resolução, diferentemente da anterior, incluiu os TUPs em seu escopo regulatório, gerando equivalência indevida entre instalações autorizadas e arrendadas. Outros aspectos relevantes incluem o reconhecimento do SSE como rubrica não coberta pelo Box Rate e a possibilidade de imposição de preço-teto pela ANTAQ em caso de verossimilhança de abusividade.

A ATP tem atuado junto à ANTAQ para o aperfeiçoamento e esclarecimento das premissas e etapas da metodologia de aferição de abusividade, alternativas regulatórias à imposição de preço-teto e eventual cálculo do preço-teto, além da exclusão dos TUPs da norma.

4.14 RESOLUÇÃO DO CONAMA Nº 398/2008

A Resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama) nº 398/2008, que trata do Plano de Emergência Individual (PEI) para incidentes de óleo em água, é constituída por cenários acidentais, recursos materiais e humanos, procedimentos, modelagens e mapas para que toda instalação tenha um conjunto de respostas a vazamentos de óleo. O normativo começou a ser revisado em novembro de 2016 após consulta do Ministério de Meio Ambiente (MMA) ao Instituto Brasileiro do Petróleo, Agência Nacional do Petróleo, Marinha do Brasil, IBAMA e outros órgãos ambientais. A partir do questionamento foi criado um Grupo de Trabalho Interministerial coordenado pelo MMA.

A ATP participou de algumas reuniões que tratam dos dispositivos iniciais da resolução nas quais foram tratados assuntos técnicos inseridos nos anexos da norma.

O setor produtivo pleiteia a adoção de melhores práticas internacionais, absorvendo avanços na própria regulamentação e principalmente corrigir distorções ao passo que os órgãos ambientais, como o IBAMA, tendem a ter uma visão mais conservadora e acabam por exigir a inclusão de mais obrigações no atendimento ao PEI. Entre elas, inserir no PEI um requisito para atendimento à fauna oleada, disciplinar o compartilhamento de recursos entre instalações, disciplinar requisitos de dimensionamento (redundância e tempo de resposta) e disciplinar o conteúdo do plano.



As preocupações constantes se dão em torno das exigências dos Planos de Áreas e da necessidade do uso do Plano Nacional de Contingência.

O tema NAVIOS também é assunto de interesse no GT do CONAMA e atualmente encontra-se em discussão na resolução. O GT quer discutir como encaminhar o vazamento de óleo a partir de navios. Destacam-se os principais pontos de alerta:

- ✓ A revisão da norma possivelmente incorporará várias inovações de metodologia;
- ✓ Terá maior foco em risco;
- ✓ Trará mudança de foco em recursos materiais para eficiência de resposta: priorização de resposta, treinamento, organização e comunicação.
- ✓ Inserção de regramento para compartilhamento de recursos
- ✓ Inserção de regras diferenciadas para navios de carga geral
- ✓ Responsabilidades em relação a resposta a vazamento de navio
- ✓ Necessidade imperiosa de adequação às novas regras dos planos e documentos aprovados

Ao final de 2018, a ATP criou o Comitê de Sustentabilidade para discutir, entre outros temas, a minuta da Resolução CONAMA 398/08. A associação continuará acompanhando a discussão do tema.





EVENTOS



5 EVENTOS

5.1 SEMINÁRIO "ASPECTOS GERAIS DA NAVEGAÇÃO EM LAMA FLUIDA E SUA APLICABILIDADE NO ARCO LAMOSO DA REGIÃO DA BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS"

A Barra Norte do Rio Amazonas é uma região promissora para o escoamento de grãos e minérios produzidos no país. Mas no local existe um arco lamoso, uma área com fundo de lama e com restrições à navegação. Para discutir o assunto, a Marinha do Brasil promoveu, em julho de 2019 em Macapá (AP), o Seminário sobre Aspectos Gerais da Navegação em Lama Fluida e sua Aplicabilidade no Arco Lamoso da Região da Barra Norte do Rio Amazonas.

Trabalhando no Projeto Barra Norte desde 2016, a ATP foi uma das instituições convidadas para o evento. Na ocasião, a associação apresentou os ganhos econômicos gerados a partir do aumento do calado na Barra Norte, que permitiria o carregamento de quase 100% de um navio Panamax e uma economia de mais de US\$ 57 milhões em frete.

Atualmente, os navios que passam na região têm uma "folga" de 20% em sua capacidade para que trafeguem sem risco na Barra Norte. A ATP destacou que a movimentação dos terminais que operam na região da Barra Norte é de cerca de 42,4 milhões de toneladas de produtos por ano e que esse total poderia ser ainda maior.

Os estudos para aumento do calado estão sendo conduzidos por uma equipe de pesquisadores da UFRJ coordenados pela professora Doutora Suzana Vinzón. Durante o Seminário, a professora explicou que a equipe procura identificar o "comportamento" da lama do Rio Amazonas a partir da coleta de amostras para avaliar a densidade e rigidez do material. Além disso, o estudo também avalia o padrão de mobilidade dos bancos de areia que se movem na região a partir das marés e correntezas.

Além da apresentação da ATP, o Seminário contou com diversos temas técnicos importantes, como:

- ✓ Visão geral do problema da navegação envolvendo o Canal Grande do Curuá e a Barra Norte.
- ✓ Apresentação de aspectos envolvendo a NPCP da Capitania dos Portos do Amapá.
- ✓ Visão da Praticagem sobre a navegação na Barra Norte
- ✓ Aspectos envolvendo o estudo da Lama Fluida e estudos realizados para a navegação na Barra Norte
- ✓ Estudo maregráfico para a região da Barra Norte e instalação de marégrafos na região.
- ✓ Parceria com o Serviço de Praticagem. Convênio com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- ✓ Emprego de simuladores para verificação de navegação em Lama Fluida (parâmetros de navegação)



5.2 GLOBAL GRAIN SOUTH AMERICA



A edição de 2019 do Global Grain South America, evento realizado nos dias 11 e 12 de setembro em São Paulo, discutiu temas estratégicos para o setor do agronegócio. A ATP participou da mesa de debates com o tema "A infraestrutura de transporte da América do Sul: superando desafios ferroviários, aquaviários e rodoviários".

As discussões abordaram, entre outros assuntos, melhorias na infraestrutura para a região do Arco do Norte, que engloba estados do Norte e Nordeste, para facilitar o aumento da área cultivada, as consequências para os pontos de exportação agrícola no Brasil e a possibilidade de redução dos custos de frete no transporte de cargas.

A agenda do evento foi bem diversificada. A ATP comentou sobre o Projeto Barra Norte que se baseia em melhorar a segurança da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas especificamente com balizamento e levantamento batimétrico na região dos bancos de areia, determinação do arco lamoso e a possibilidade da navegação em lama fluida.

É a segunda vez que a ATP participa do Global Grain, evento internacional que reúne players e representantes do setor de grãos e oleaginosas e é realizado a mais de 14 anos. O evento ocorre anualmente na Europa, Ásia, América do Norte e América do Sul e discute novas tecnologias, regulamentações e perspectivas de mercado.

5.3 4º FÓRUM LATINO-AMERICANO DE PORTOS

O Brasil já é o maior produtor e exportador de soja do mundo e, em 2019, deve se consolidar como o segundo nas exportações de milho. São milhões de toneladas de grãos que deixam o país em navios graneliros com grande capacidade e que navegam longas distâncias em direção a China, principal mercado consumidor. A rota mais usual para esse tipo de embarcação passa pelo Cabo da Boa Esperança e demora cerca de cinco dias a mais, além de exigir maior consumo de combustível, em comparação com o trajeto pelo Canal do Panamá.

Para colaborar com a discussão sobre alternativas para o escoamento da produção brasileira, a ATP apresentou no 4º Fórum Latino-americano de Portos, realizado na Cidade do Panamá em abril 2019, um breve estudo de caso que avalia possibilidades de transporte da safra pelo arco norte brasileiro até Shanghai, na China.

A ideia central é a utilização do antigo canal panamenho para o escoamento dos grãos a partir de um acordo tarifário entre as autoridades do Panamá e representantes do agronegócio brasileiro. A ATP considera um bom negócio para os dois lados, pois hoje o Panamá deixa de receber grande parte dos navios de grãos brasileiros com destino à China por conta da inexistência de um acordo tarifário que mantenha essa rota viável do ponto de vista econômico. Menores custos de transporte geram maiores receitas e ainda



se somam ao aumento da produtividade, redução de viagens de retorno, melhoria na utilização do porte dos navios e diminuição do uso de combustível. A economia pode ser ainda maior se considerarmos a movimentação de outras gigantes do agronegócio que operam no Brasil.

Para ATP, a redução nas tarifas do Canal é imperativa e necessária para aproveitar o bom momento da exportação brasileira que, ano a ano, bate recordes de movimentação. Além disso, dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) revelam um excedente na produção da soja de quase 76 milhões toneladas, que escoam pelos portos do Sul e Sudeste. Esse excedente poderia ser transportado pelos portos do Norte e Nordeste do Brasil com o aproveitamento da rota em direção ao Canal do Panamá.

Ou seja, com a utilização do Canal do Panamá e o maior uso dos portos do Arco Norte do país, o custo dos produtos brasileiros poderia ser substancialmente menor. A questão do abastecimento é importante não apenas para o Brasil, mas para o mundo tendo em vista que a demanda por alimentos se torna relevante ao considerarmos o aumento crescente da população.

5.4 6º CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO - CIDESPORT

"A Contribuição dos Terminais de Uso Privado (TUPs) para a Melhoria do Setor Portuário" foi o tema da apresentação da ATP na sexta edição do Congresso Internacional de Desempenho Portuário (Cidesport), realizado em novembro de 2019, em Florianópolis (SC).

A ATP participou do painel "O investimento privado no setor portuário: tendências e perspectivas". A apresentação abordou a evolução da movimentação portuária desde 2010, enfatizando o crescimento de 37,4% nos últimos nove anos. Em 2018, a movimentação dos TUPs atingiu o dobro da movimentação dos portos públicos, o que demonstra a eficiência desse modelo. A carteira de investimentos dos terminais privados, de cerca de 35 bilhões reais nos últimos seis anos, por si só, já mostra a pujança econômica dos TUPs no setor portuário e na economia brasileira.



5.5 VIII CONGRESSO NACIONAL DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E ADUANEIRO

Pela primeira vez, o Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro aconteceu na região Centro-Oeste brasileira. Esta foi a oitava edição e, desta vez, sediado no auditório do Superior Tribunal de Justiça – STJ entre os dias 03 e 04 de outubro de 2019.

A ATP participou do painel que discutiu as reflexões sobre o regime de liberdade de preços. Também participaram o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários Diogo Piloni; o Diretor-Geral da ANTAQ, Mário Povia; o Presidente do Conselho Deliberativo da ABTP, Clythio Buggenhout; e o advogado Marçal Justen Filho, do escritório Justen, Pereira, Oliveira & Talamini Advogados. O painel teve como mediadora a advogada Beatriz Gallotti, que é Presidente da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/DF e sócia do escritório Gallotti Advogados.

Outros painéis do evento discutiram temas como análise econômica e jurídica das decisões dos órgãos de controle e do poder judiciário sobre o setor portuário, análise jurídica da sobrestadia de armazenagem de carga por omissão de porto, tendências do setor portuário, valor aduaneiro e seus desdobramentos: inclusão da capatazia e despesas aduaneiras

5.6 MEDALHA DA ORDEM NACIONAL BARÃO DE MAUÁ

O Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, foi condecorado com a Medalha da Ordem Nacional Barão de Mauá, na classe Cruz Mauá. A condecoração do Ministério da Infraestrutura homenageia personalidades nacionais e estrangeiras que contribuem para o desenvolvimento e o progresso do setor de transportes e comércio exterior. A solenidade de entrega das comendas ocorreu em agosto de 2019 no Clube Naval de Brasília.

Na ocasião, também foram condecoradas outras autoridades, como ministros de Estado, presidentes de tribunais e parlamentares. Entre eles, o ministro da Economia, Paulo Guedes; o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior; o Presidente do Supremo Tribunal Federal, José Antonio Dias Toffoli; o Presidente do Tribunal de Contas da União, José Mucio Monteiro Filho; o senador Wellington Antônio Fagundes, o presidente da Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante, deputado federal Hugo Leal; o Secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho; o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e Silva e o Diretor-Geral da ANTAQ, Mário Povia.



5.7 17ª EDIÇÃO DA SANTOS EXPORT



Em 2019, o evento Santos Export ganhou abrangência nacional com múltiplos temas. Realizado em outubro, em Brasília, contou com parceria de mídia e conteúdo do Grupo Folha de São Paulo. A viagem técnica foi para o Porto de Singapura, o terceiro maior complexo portuário do Sudeste Asiático em movimentação de cargas.

A comitiva da Santos Export visitou a PSA, empresa que opera o porto, e pode conhecer a sala de controle, onde operadores acompanham à distância a movimentação de contêineres, num processo 85% automatizado. Também foram apresentadas as iniciativas para ampliar ainda mais a automação da operação.

Conheceram também a PSA Unboxed, centro de inovação que trabalha com mentoria e aceleração de startups que vão moldar o futuro do porto, e visitaram a PSA University, criada em 1962 e que já treinou mais de 700 mil pessoas para os trabalhos do dia a dia do porto.

A visita incluiu também a Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), órgão regulador subordinado ao Ministério dos Transportes do país, que define as regras de utilização do porto e também está cuida de sua ampliação. A Comitiva também realizou visita técnica a empresa CrimsonLogic, que desenvolve projetos de soluções digitais na área portuária em 43 países.

5.8 14ª FEIRA INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA - EXPOLOG



Em novembro 2019, a ATP participou da 14ª edição da Expolog, em Fortaleza (CE), um dos mais renomados eventos sobre logística do país. Na ocasião, a ATP falou sobre o setor portuário privado, responsável por investimentos que ultrapassam R\$ 10 bilhões nos últimos anos somente na Região Nordeste.

A Expolog teve cinco painéis de discussão:

[PAINEL I - MERCADOS INTERNACIONAIS: OS CORREDORES LOGÍSTICOS DO NORDESTE;](#)

[PAINEL II – INOVAÇÃO E INTEGRAÇÃO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO;](#)

[PAINEL III - LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL;](#)

[PAINEL IV - PLANOS DE INVESTIMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE; e](#)

[PAINEL V – INTERSETORIALIDADE E MULTIMODALIDADE](#)

5.9 GESTÃO FEMININA NA ATIVIDADE PORTUÁRIA



A terceira edição da Conferência sobre Desenvolvimento Portuário do Maranhão, realizada entre os dias 6 e 8 de novembro em São Luís (MA), debateu, entre outros temas, a Gestão Feminina na Atividade Portuária. O tema foi apresentado pela ATP, que abordou o significativo aumento de 24% na representação das mulheres em altos cargos executivos e também destacou um maior comprometimento das empresas com a

diversidade de gênero. Por outro lado, a representação das mulheres negras em cargos de gerência teve crescimento menor que 5%. O cenário ainda é majoritariamente masculino, porém vem se transformando nos últimos anos permitindo maior ascensão das mulheres a cargos de gestão. A ATP lembrou que já houve avanços, mas ainda falta um longo percurso pela frente. Também foram abordadas as políticas inclusivas praticadas por empresas associadas da ATP, como Vale, DP World Santos, Porto Itapoá, VLI e Samarco.

Segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), existem, atualmente, 1,2 milhões de pessoas trabalhando na área marítima. Desse total, apenas 2% são mulheres e a grande maioria delas trabalham em navios de cruzeiro. No Brasil, os cargos efetivos por gênero se dividem em 76% de homens e 24% de mulheres, de acordo com dados da ANTAQ.

A Região Sul é a que concentra maior quantidade de mulheres empregadas, 17,3%, em relação às outras: Nordeste (14,5%), Norte (12,2%) e Sudeste (8,8%). A inserção das mulheres no mercado de trabalho é muito importante, pois está diretamente ligada a exigência de um maior grau de qualificação profissional para ocupar os postos de trabalho.

A Conferência reuniu representantes da comunidade marítima e portuária, especialistas e estudantes. As discussões do evento se basearam em três pilares: Indústria 4.0, Indústria Criativa e Porto Cidade.

5.10 BRAZIL GLOBAL CONNECTION

A ATP participou, no início de dezembro de 2019, do Seminário Brazil Global Connection que ocorreu na Cidade do Panamá. O seminário foi realizado dentro de um evento maior, a Expo Logística Panamá, que este ano homenageou o Brasil como País Convidado.

O seminário, organizado pela Câmara de Comércio e Investimento Brasil-Panamá (CCIBP), teve como propósito incrementar o comércio entre os dois países e propor a utilização do canal do Panamá como rota de escoamento de produtos brasileiros. A ideia é viabilizar a movimentação, principalmente, de cargas de grãos embarcadas nos terminais portuários do Arco Norte.



O Diretor Presidente da ATP foi moderador do painel "Sinergia entre portos", no qual foi abordado o potencial dos portos do Arco Norte brasileiro e a viabilidade de utilização do canal do Panamá para o escoamento dos grãos exportados pelo Brasil para o continente asiático.

Paralelo a programação do evento, o Diretor Presidente da ATP se reuniu com a Gerente da Seção de Relações com o Cliente da Autoridade do Canal do Panamá (ACP), Marianela Abadia, para tratar da possibilidade de assinatura de um Acordo de Cooperação entre as duas entidades. A proposta acordada pela ATP e ACP foi de marcar nova reunião para discutir o tema após a conclusão do estudo em andamento pela ATP, com o apoio da Aprosoja e da Cargill, que irá verificar a viabilidade de utilização do canal para o escoamento dos grãos brasileiros.



COMUNICAÇÃO E ASSESSORIA DE IMPRENSA



6 COMUNICAÇÃO E ASSESSORIA DE IMPRENSA

6.1 6º ENCONTRO ATP



A sexta edição do Encontro ATP, que ocorreu no dia 24 de outubro de 2019, no Clube Naval de Brasília, contou com um total de **184 participantes**. O tema debatido foi "[Inovação- como as transformações mundiais impactam modelos de negócios](#)".

O evento contou com a participação de autoridades do governo federal, representantes do Ministério da Infraestrutura e o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, além de empresários, investidores, acadêmicos, especialistas do setor e imprensa especializada.

A abertura foi feita pelo Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, que destacou em seu discurso a evolução do evento que passou a abordar temas mais amplos, em aspectos que ultrapassam o setor portuário. Para ele, as discussões iniciadas no encontro servirão de base para que os representantes dos portos aprimorem suas iniciativas de inovação em prol da modernização e desenvolvimento do segmento em consonância com as tendências atuais.

A palestra magna do evento ficou a cargo da Secretária Executiva Adjunta do Ministério da Infraestrutura, Viviane Esse e do Secretário de Portos, Diogo Piloni. Ambos abordaram as ações de inovação do governo para os setores de infraestrutura e transportes.

Após a participação do governo, a programação do 6º Encontro ATP contou com o Painel Inovação, que trouxe como palestrante principal o professor, empreendedor e futurista brasileiro, Tiago Mattos. Com seu olhar diferenciado sobre iniciativas inovadoras no mundo e um panorama de como as empresas estão sendo impactadas, Mattos fez provocações sobre o futuro das cadeias de suprimentos e logística, assim como as barreiras que impedem as companhias de se prepararem para o que está por vir.

Logo após, ocorreu o painel de debates que teve como moderadora a Diretora-Executiva da ATP, Luciana Guerise. Como debatedores, além do professor Tiago Mattos, participaram o Diretor de Tecnologia e Inovação da Suzano, Fernando Bertolucci, que foi responsável pela liderança corporativa do processo de inovação tecnológica da empresa, e o Diretor Executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, responsável pela execução de pesquisas, estudos, projetos técnicos, econômicos e ambientais da entidade.

Após os debates, houve a cerimônia de encerramento do evento conduzida pela Presidente do Conselho Diretor da ATP, Patrícia Dutra Lascosque. Em seguida, os participantes foram convidados para o coquetel de comemoração ao 6º aniversário da ATP.

A edição de 2019 do Encontro ATP teve como patrocinadores na categoria Prata, Porto Itapoá e Piacentini do Brasil; e na cota Bronze: Confederação Nacional do Transporte (CNT), Boskalis, SDC do Brasil, Ocean Pact, Ternium, Etermar e os escritórios de advocacia: Gallotti e Kincaid Advogados.

6.2 ATIVIDADES DA COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO

O ano de 2019 teve como destaque a continuidade do crescimento das inserções da ATP na mídia em geral, incluindo imprensa e redes sociais, gerando aumento da visibilidade da associação perante os seus diversos públicos de interesse. Os investimentos na área de Comunicação foram mantidos e reorganizados por prioridades a fim de gerar melhorias na performance dos canais de comunicação da ATP, como aperfeiçoamento do seu website e maior produção de conteúdo para as redes sociais.

O Planejamento Estratégico de Comunicação também foi atualizado considerando as diretrizes gerais do Planejamento da ATP e definição do propósito da associação: Liberdade de Empreender. Além disso, o Comitê de Comunicação da ATP, importante fórum de discussão para assuntos da área, criado em 2018, também manteve suas atividades em consonância com as diretrizes de ambos os planejamentos.

Em 2019, a Coordenação de Comunicação a ATP atuou em cerca de 10 frentes de trabalho, entre elas, cabe destacar:

1

REFORMULAÇÃO DO SITE DA ATP

O projeto de aprimoramento do site da ATP incluiu as etapas de planejamento, aprovação, execução e testes para transformar o site da ATP em uma plataforma mais interativa. O endereço eletrônico foi mantido (www.portosprivados.org.br), porém foram efetuadas mudanças de layout e conteúdo para deixar o canal mais moderno e funcional para os usuários e associados.

Os conteúdos foram agrupados para facilitar o acesso às informações sobre a associação, como história, áreas de atuação e vantagens de ser uma empresa associada. Outra novidade ao abrir o novo site é a exibição em primeira tela do vídeo institucional da ATP, que aborda o panorama do setor portuário privado e as linhas de ação da associação.

2

RENOVAÇÃO DO CONTRATO DE ASSESSORIA DE IMPRENSA E REDES SOCIAIS

Em março de 2019, a ATP negociou a renovação do contrato de serviços da agência de comunicação In Press Oficina, que desde **março de 2018** passou a ser responsável pelas ações de assessoria de imprensa e gestão de redes sociais da ATP, com supervisão da Coordenação de Comunicação. A In Press está entre as maiores agências de comunicação do país. Em junho de 2019, foi eleita a Melhor Agência do Brasil pelo Prêmio Top Mega Brasil.

3

RENOVAÇÃO DO CONTRATO COM EMPRESA DE CLIPPING

O Clipping de notícias da ATP, elaborado diariamente pela empresa Fábrica de Ideias, é uma ferramenta de monitoramento do setor de extrema importância para o dia a dia dos executivos e associados. Por este motivo e levando em consideração o desempenho satisfatório da ferramenta, optou-se pela renovação do contrato com a empresa de clipping.

4

ORGANIZAÇÃO DO MAILING INSTITUCIONAL

A atualização da lista de contatos da ATP é feita periodicamente para inclusão e exclusão de nomes e e-mails. Atualmente o mailing institucional da associação possui **190 contatos** de profissionais ligados às empresas associadas e parceiros para envios de notícias e informativos.

5

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE COMUNICAÇÃO

O plano de ações de Comunicação para 2019 foi reformulado pela coordenadora de Comunicação em conjunto com os profissionais da In Press Oficina para atender as atualizações do Planejamento Estratégico da ATP, que definiu o propósito da associação. O documento traz, além de ações de assessoria de imprensa e redes sociais, atividades de Marketing (patrocínios, apoios institucionais e eventos) e Relações Institucionais com stakeholders, posicionamentos e mensagens-chave da ATP.

6

CAPTAÇÃO DE PATROCÍNIO PARA O 6º ENCONTRO ATP

A sexta edição do evento anual da ATP bateu recorde de empresas patrocinadoras dentre todos os eventos até hoje realizados. Com o total de **10 patrocinadores**, sendo que a metade deles, cinco empresas, participaram pela primeira vez: Porto Itapoá (associado), Etermar, Ocean Pact, Piacentini do Brasil e SDC do Brasil. Entre os associados, a Ternium também participou como patrocinadora pela segunda vez consecutiva.

Vale destacar que o Caderno de Patrocínio do evento, elaborado pela Coordenação de Comunicação, em suas versões impressa e digital, se consolidou como peça fundamental de divulgação e captação de recursos de possíveis empresas interessadas em investir no evento.

O material foi distribuído em eventos estratégicos do setor e em reuniões presenciais com representantes de empresas, instituições e escritórios de advocacia. Além disso, os associados da ATP participaram diretamente da indicação de empresas com interesse no patrocínio.

7

ATUALIZAÇÃO DE MATERIAIS INSTITUCIONAIS

A partir da definição do propósito da ATP, em janeiro de 2019, a associação pode atualizar os seus materiais institucionais e de folheteria para contemplar essa nova e importante mensagem-chave sobre seu papel e atuação.

Foram produzidos **quatro novos materiais** da ATP: o Relatório Anual de Atividades 2018, a Agenda Portuária do Setor Privado, o novo folder da ATP com atualização da missão, visão, valores e propósito, e o encarte com todos os 29 associados, incluindo logomarca e texto de apresentação de cada empresa.

Além disso, a ATP produziu novos modelos de caneta com layout mais moderno e que teve boa aceitação do público. Também foram feitos guarda-chuvas com a logomarca da ATP para serem distribuídos a visitantes, público interno e stakeholders.

8

CANAIS DE COMUNICAÇÃO INTERNA

Ao longo do ano, foram produzidas pela Coordenação de Comunicação **46 edições do Informe ATP**, uma média de quase quatro notícias ao mês. O canal interno de notícias, enviado por email e WhatsApp, foi lançado em abril de 2018 e se consolidou como importante ferramenta de comunicação para o público interno.

9

ACOMPANHAMENTO EM EVENTOS ESTRATÉGICOS

A área de Comunicação, em conjunto com os profissionais da Assessoria de Imprensa, participou ativamente de cerca de **13 eventos** nos quais a ATP esteve em 2019 (Santos Export,- Feira Intermodal,- Solenidade da entrega de Medalha do Mérito Mauá,- Lançamento da Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante,- 7º Fórum Caminhos da Safra,- 6º Encontro ATP,- Reunião da Frente Parlamentar Mista da Agricultura), realizando cobertura jornalística, divulgação de releases para a imprensa e mensagens para as redes sociais.

10

PATROCÍNIOS

A ação de patrocinar eventos estratégicos traz bastante visibilidade à marca da ATP. Em 2019, a associação patrocinou **três eventos** de instituições parceiras, entre eles, a solenidade de Lançamento da Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante, realizada em maio, no Clube Naval; o Congresso de Direito Portuário e Marítimo, realizado no início de outubro pela OAB/DF; e o Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária, promovido pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). A parceria com a Conportos se consolidou pela segunda vez consecutiva tendo em vista a importância da entidade no quadro de stakeholders da ATP e a abertura de diálogo para melhoria de ações de segurança estabelecida com a entidade.

11

APOIOS INSTITUCIONAIS

A ATP tem como diretriz de atuação estratégica apoiar eventos do setor que reúnam públicos de interesse da associação. Neste sentido, realizou apoio institucional a **sete eventos**, sendo eles: II Simpósio Internacional de Segurança, Painel 2019 (com direito a publicação de artigo na revista do evento), Eventos Boskalis (2), Cidesport, Portos e Costas do Brasil, Santos Export.

Cabe dizer que a ação de apoio institucional não envolve custo e proporciona visibilidade à marca ATP sem necessidade de investimentos financeiros. Além disso, o apoio institucional fortalece as relações da ATP com seus stakeholders e gera divulgação da marca nos materiais do evento.

12

RESPONSABILIDADE SOCIAL

Anualmente a Coordenação de Comunicação sugere à Diretoria Executiva um modelo de ação institucional que coloque em prática um dos principais valores da ATP, a responsabilidade socioambiental. Em 2018, a ATP contribuiu para a campanha de doação de fraldas e leite em pó organizada pelo Sest/Senat. Já em 2019, a ação escolhida foi a doação de roupas, produtos de higiene pessoal e fraldas geriátricas para o Lar da 3ª Idade Samaritanos, que fica na cidade de Águas Lindas (GO), a 45 quilômetros de Brasília. A instituição, fundada em 2003, atende cerca de 40 idosos.

6.3 ASSESSORIA DE IMPRENSA

A imagem da ATP na imprensa geral e especializada se consolidou em 2019 e manteve percentual de crescimento. Em 2019, a ATP alcançou **182 inserções** em **90 veículos** do país. Se comparado a 2018, houve **aumento de 64% na quantidade de inserções**, o que comprova que o potencial de visibilidade e qualidade do conteúdo da associação.

Durante o ano de 2019, os porta-vozes da ATP, membros da Diretoria-Executiva, concederam **18 entrevistas** à imprensa nacional, regional e especializada. Além dos veículos nacionais, a ATP esteve presente em veículos de **18 estados do país**, sendo eles: São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Pernambuco, Bahia, Ceará, Amazonas, Amapá, Tocantins, Rio Grande do Norte e Maranhão.

Foram realizados **quatro encontros** de relacionamento com jornalistas de grandes veículos que fazem a cobertura do tema portuário, negócios e infraestrutura em geral. Entre eles: Ana Mano, da Reuters; Daniel Rittner, do Valor Econômico; Laís Lis, do G1, e Meire Bertotti, da CBN.

Vale destacar que do total de conteúdos que citaram a ATP, 77% foram estimulados pela assessoria de imprensa e 23% foram espontâneos, o que mostra como a ATP já é reconhecida como fonte do setor.

Os principais conteúdos trabalhados com a imprensa foram Projeto Barra Norte, 6º Encontro ATP, Resoluções da Antaq, eventos, pautas setoriais e desburocratização.

6.4 VALORAÇÃO DAS INSERÇÕES NA IMPRENSA – R\$ 6.091.891,00

Os veículos em que a ATP foi mencionada possuem serviços publicitários, responsáveis por custear suas edições, sejam impressas ou online. Para compreensão da valoração das inserções espontâneas da ATP nos jornais, blogs, portais e revistas em questão, a metodologia requer a conversão dos custos de publicidade de mídias pagas, conforme tabelas dos próprios veículos.

Assim, somam-se os valores referentes às **182 citações** da entidade na imprensa. Ou seja, para alcançar a visibilidade conquistada em 2019, a entidade desembolsaria o montante projetado acima em espaço pago.



6.5 REDES SOCIAIS



Em 2019, a ATP passou a figurar também no LinkedIn para o alcance de um público maior e mais qualificado, além dos outros três canais que já possuía nas mídias sociais: Facebook, Twitter e Youtube. A associação teve evolução nas principais métricas em todas as redes sociais. Passou de 921 seguidores em 2018 para 1.397 em 2019, **aumento de 52%**. Já na quantidade de interações (comentários, curtidas e compartilhamentos), o crescimento foi ainda mais considerável, de 84%, passando de 2024 interações em 2018 para 3.716 em 2019. Tal aumento demonstra o maior engajamento e consequente interesse do público nos conteúdos da ATP.

6.6 PRINCIPAIS INSERÇÕES DA ATP NA MÍDIA

Abaixo, alguns dos destaques da ATP na imprensa nacional, regional e especializada:





O desenvolvimento que vem pelas águas

Murilo Barbosa*
17 de abril de 2019 | 05h00

Muito do que conhecemos hoje como civilização só existe pela relação entre as cidades e seus portos. O encantamento que sentimos pelo novo e a beleza das águas se encontram nos terminais portuários, que transformam realidades e criam alguns dos mais belos e interessantes cenários do mundo, como Nova York, Hong Kong, Veneza e Santorini, na Grécia.

Já o Brasil, um país que ocupa o 16.º lugar no planeta em extensão litorânea e possui 42 mil quilômetros de rios potencialmente navegáveis, coleciona histórias que comprovam a atualidade dessa vitoriosa relação. Dentro do território nacional, diversos municípios que abraçaram as instalações portuárias obtiveram benefícios diretos e indiretos, trazendo modernidade e desenvolvimento para comunidades inteiras e influenciando diretamente os resultados econômicos de seus estados.

EXAME

Operadores de portos do Brasil buscam menores tarifas no Canal do Panamá

Mesmo oferecendo um caminho de 5 dias mais curto, tarifas do Canal não compensam

Por Reuters
2 de abril de 2019, 17h21



REUTERS

Brazil's Amaggi and Big 4 grain traders mull road, railway venture

Asia Minto

3 MIN READ

SAO PAULO (Reuters) - The world's big four agriculture traders and Brazilian rival Amaggi could make a joint bid to operate a road connecting the country's grain belt to northern ports, while also considering an investment in a parallel railway, the firm that conducted a study on the potential venture said on Monday.



Brazil ports linked to Bunge, Cargill seek lower Panama Canal fees

Asia Minto

3 MIN READ

SAO PAULO (Reuters) - Brazilian port operators including units of global grain traders Cargill Ltd and Bunge Ltd will unveil a proposal this week to lower Panama Canal tariffs and cut their costs in shipping agricultural commodities to their main market China.



CORREIO BRAZILIENSE

Em fase de teste, ônibus autônomo vai circular na Esplanada dos Ministérios

Inovações nos portos

A velocidade nas operações de embarque e desembarque de cargas nos navios é fundamental, por isso, reduzir o tempo que as embarcações ficam paradas nos portos é alvo de pesquisas contínuas. Em Cingapura, já existe um porto totalmente automatizado. No Brasil, isso ainda não é realidade, mas a tecnologia avançou muito, tanto nos navios quanto nos terminais, explica Murillo Barbosa, presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP).

a TRIBUNA



CBN DIÁRIO

740 AM

"Santa Catarina não deve a ninguém no segmento portuário", afirma presidente da associação do setor

Florianópolis recebe nesta semana o 6º Congresso Internacional de Desempenho Portuário (Cidesport), evento que fomenta e estimula a discussão sobre o desempenho do setor. O encontro começou na quarta-feira (30) e vai até sexta (1) no Majestic.

Mais de 90% do comércio exterior brasileiro é feito pelos portos. Em entrevista ao Estúdio CBN Diário, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados, Murillo Barbosa, destacou que o Portonave e o Porto de Itapoá são considerados modelo do segmento para o país. O Estado conta ainda com três portos públicos.

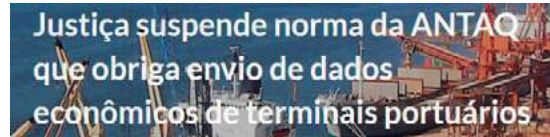
— Santa Catarina não deve a ninguém no segmento portuário.

A TRIBUNA



iNFRA

AGENCIAINFRA.COM



A Justiça Federal em Brasília determinou na última segunda-feira (16) a suspensão cautelar da resolução 31/2019 da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), norma que previa que arrendatários e permissionários de terminais portuários do país deviam informar uma série de dados econômicos sobre as atividades deles.



portosenavios

6º Encontro ATP vai abordar inovação no setor portuário e no mercado de trabalho

▲ Danilo Oliveira 23/10/2019 - 12:19



A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) realiza, nesta quinta-feira (24), a 6ª edição do 'Encontro ATP', que esse ano tem como tema "Inovação: como as transformações mundiais impactam os modelos de negócios". O evento, que ocorrerá no no Clube Naval de Brasília, pretende trazer um olhar diferenciado sobre o status da

diversidade de profissionais conectados com as mudanças mais atuais.

Terminais privados dialogam sobre inovação no setor portuário

▲ Danilo Oliveira 23/10/2019 - 12:08



Competitividade de terminais passa pela transformação digital, aponta MInfra

▲ Danilo Oliveira 23/10/2019 - 16:19



BLOG DE
Jamildo

Associação de portos privados comemora MP que desburocratiza setor

Publicado por Fillipe Vilar em Notícias às 17:18



A Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP) divulgou uma nota nesta quinta (22) comemorando a aprovação no Senado da medida provisória conhecida como MP da Liberdade Econômica. Para a ATP, a medida representa "avanços na diminuição da burocracia para a atuação do setor portuário privado".

A associação destacou o estabelecimento do tempo máximo para análise de pedidos referentes à autorização, licença, registro e alvará.



OPINIÃO

Resolução 31/2019 da Antaq interfere diretamente na atividade privada

3 de julho de 2019, 17h25

Imprimir Enviar Facebook Twitter WhatsApp

Por Claudia Petit Cardoso


A Resolução 31/2019, que obriga a prestação de informações sobre os preços praticados pelos terminais portuários, está gerando polêmica no setor. A ideia é que os dados sirvam para a alimentação de um sistema da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), a Associação Brasileira dos Terminais de Líquidos (ABTL) e a Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop) já se posicionaram contra a nova regra.




SAUS Quadra 1 - Bloco J – Torre B - 7º andar. Ed. CNT
CEP: 70.070-944 – Brasília/DF

(61) 3032-1931 - (61) 3201-0880
atp@portosprivados.org.br

www.portosprivados.org.br

@ATPAssociacao 

@atpportosprivados 

ATP - Associação de Terminais Portuários Privados 

@ATPAssociacaoTUPs 