

# RELATÓRIO ANUAL

ANÁLISE DO SETOR, DAS ATIVIDADES  
E DAS FINANÇAS



2020

# RELATÓRIO ANUAL

ANÁLISE DO SETOR, DAS ATIVIDADES  
E DAS FINANÇAS



# 2020

## RESUMO

O Relatório de Atividades da ATP traz um conjunto de dados e informações referentes à gestão da entidade em 2020, além de análises do setor, descrição das atividades desempenhadas e prestação de contas.

## EQUIPE RESPONSÁVEL:

Murillo Barbosa – Diretor-Presidente

Luciana Guerise – Diretora-Executiva

Aline Borges – Coord. de Administração e Finanças

Joana Wightman – Coord. de Comunicação

Bárbara Rosa – Analista de Mercado

Joelma Miranda – Assistente Administrativo

## 1 - ANÁLISE SETORIAL 9

- 1.1 - CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO E INTERNACIONAL 10
- 1.2 - ANÁLISE DO SETOR PORTUÁRIO 12
- 1.3 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR PERFIL DE CARGA 14
- 1.4 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR REGIÃO 16
  - 1.4.1 - ARCO-NORTE E BARRA NORTE 17
- 1.5 - NAVEGAÇÃO E SENTIDO DA CARGA 18
- 1.6 - INDICADORES DE EFICIÊNCIA 19
- 1.7 - RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL 22
- 1.8 - INVESTIMENTOS NO SETOR 22
- 1.9 - PERSPECTIVAS PARA 2021 23
- 1.10 - ESTATÍSTICAS DA ATP 24
- 1.11 - DATAPORT 25

## 2 - A ATP NO COMBATE AO COVID 28

## 3 - ATIVIDADES INTERNAS 34

- 3.1 - CONSELHO DIRETOR 34
- 3.2 - COMITÊ JURÍDICO 35
- 3.3 - COMITÊ DE SEGURANÇA 36
- 3.4 - COMITÊ DE SUSTENTABILIDADE 37
- 3.5 - COMITÊ DE COMUNICAÇÃO 38
- 3.6 - GT DE PRATICAGEM 39
- 3.7 - GT DE INFRAESTRUTURA 41

# SUMÁRIO

## 4 - RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS 44

- 4.1 - BREVE PANORAMA DO SETOR 44
- 4.2 - MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO – MAPA 46
- 4.3 - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - MINFRA 46
  - 4.3.1 – IMPACTOS DO CORONAVÍRUS NO SETOR 47
- 4.4 - SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – SNPTA 47
- 4.5 - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ) 50
- 4.6 - MARINHA DO BRASIL 52
- 4.7 - COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS (CONPORTOS) 54
- 4.8 - COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS) 54
- 4.9 - TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU) 55
  - 4.9.1 - ACHADOS TUP X ARRENDAMENTOS 55
  - 4.9.2 - RELATÓRIO DA PRATICAGEM 57
- 4.10 - CÂMARA TÉCNICA DE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO (CTLOG/ MAPA) 58
- 4.11 - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT) 58
- 4.12 - CONGRESSO NACIONAL 59

## 5 - FRENTES DE TRABALHO 68

- 5.1 - DIFERENCIAÇÃO REGULATÓRIA 68
- 5.2 - LEI 10.233/01 69
- 5.3 - LEI 12.815/13 70
- 5.4 - SNPTA 1.064/2020 71
- 5.5 - PARTICIPAÇÃO DOS TUP NOS CAPS 74
- 5.6 - DESESTATIZAÇÃO DAS CIA. DOCAS 75
- 5.7 - ISPS CODE 77
- 5.8 - OBRAS DE INFRAESTRUTURA (PRO BRASIL) 80
- 5.9 - PRATICAGEM 92
- 5.10 - QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO 93
- 5.11 - NORMA REGULAMENTADORA 29 – SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO 93
- 5.12 - REPORTO 94
- 5.13 - CONTÊINEIRES 94
- 5.14 – FUNDO ESPECIAL DE DESENVOLVIMENTO E APERFEIÇOAMENTO DAS ATIVIDADES DE FISCALIZAÇÃO (FUNDAF) 95
- 5.15 – BARRA NORTE 95

## 6 - EVENTOS 100

- 6.1 - 5ª EDIÇÃO DO FÓRUM LATINO-AMERICANO DE PORTOS 100
- 6.2 – BRASIL EXPORT 2020 100
- 6.3 - COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA OAB – SÃO PAULO 101
- 6.4 - ATP E CONPORTOS – METODOLOGIA ARESP 102
- 6.5 – ARENA DAS IDEIAS 103
- 6.6 – INVEST IN BRASIL INFRASTRUCTURE – PORTS EDITION 104
- 6.7 - ENCONTRO ATP 104

## 7 - ATIVIDADES DA COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO 108

- 7.1 - ASSESSORIA DE IMPRENSA 110



ANÁLISE  
SETORIAL

**AATP**  
Associação de Terminais Portuários Privados

# 01 ANÁLISE SETORIAL

## 1.1 - CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO E INTERNACIONAL

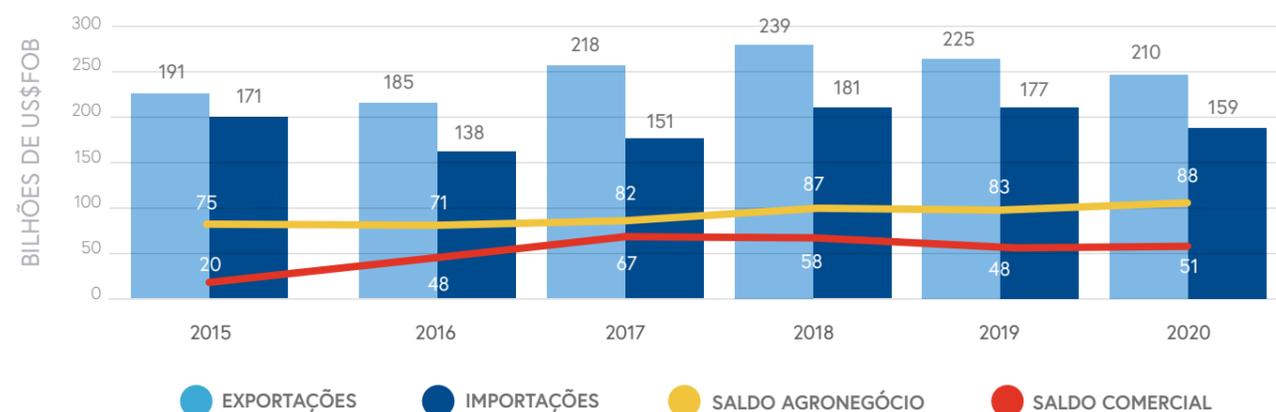
Segundo o Ministério da Economia<sup>1</sup>, em 2020, a corrente de comércio brasileira<sup>2</sup> somou US\$ 368,8 bilhões (FOB – Free on Board). O número apresentou uma variação negativa de -8,4 % quando comparado com 2019. A queda é reflexo da redução tanto das exportações (-6,9%) quanto das importações (-10,38%).

A corrente de comércio brasileira seguiu a tendência mundial de desaceleração econômica. A pandemia da Covid-19 afetou o mercado internacional de maneira drástica, trazendo consigo uma recessão global. O ano também contou com o Crash do Petróleo, em que se observou uma queda abrupta do preço

do barril de petróleo devido à guerra de preços entre Rússia e Arábia Saudita.

A balança comercial brasileira, no entanto, aumentou em 6,05%, atingindo um superávit de US\$ 50,94 bilhões. O Gráfico 1 apresenta as exportações e importações do Brasil, com os saldos da balança comercial e do agronegócio. Os números mostram que o comércio brasileiro ainda é muito dependente das exportações de commodities e pouco competitivo no mercado de produtos manufaturados e de maior valor agregado. O agronegócio, por exemplo, representa 47,9% do total exportado pelo Brasil em 2020 (em US\$ FOB).

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



Fonte: ComexStat e AgroStat - 02/03/2021. Elaboração: ATP

1 - Via Comex-Stat.

2 - Soma das exportações e importações de um país

A análise da corrente de comércio brasileira demonstra que a **via marítima** é a mais expressiva, representa **72,8%** de todas as transações de 2020, em US\$ FOB. As exportações por via marítima totalizaram US\$ 164,8 bilhões e as importações US\$ 103,9 bilhões. O resultado é um superávit de US\$ 61 bilhões.

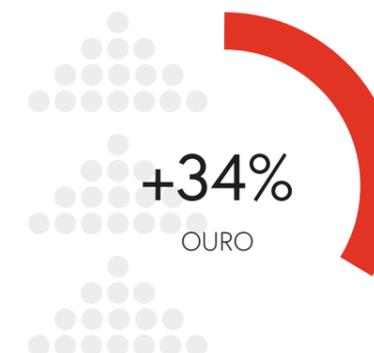
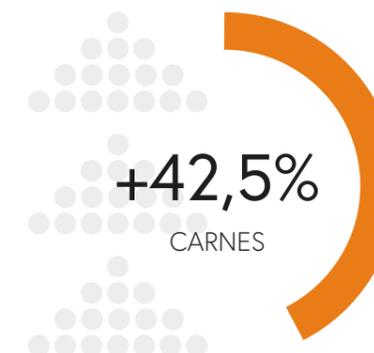
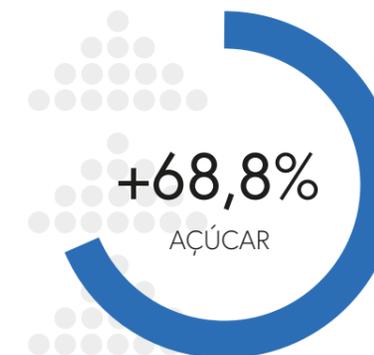
O açúcar, os óleos brutos de petróleo e a soja foram as mercadorias de destaque na exportação sob a perspectiva da movimentação em toneladas. Ao longo de 2020, foram movimentadas para a exportação 30,6 milhões de toneladas de açúcar, número 71,2% maior que o registrado em 2019. No total, a receita com exportações de açúcar alcançou US\$ 8,7 bilhões. A depreciação da moeda brasileira e a queda na safra da Tailândia foram alguns dos fatores que influenciaram o aumento da exportação do açúcar brasileiro.

Já a exportação dos óleos brutos de petróleo e da soja aumentou em 16,5% e 12%, respectivamente. O crescimento da movimentação de óleos brutos de petróleo foi de 9,9 milhões de toneladas. Na soja, o aumento foi de 8,9 milhões de toneladas.

Além da análise da exportação pela perspectiva da movimentação (em toneladas), também é válido efetuar a avaliação das informações sob o ponto de vista da geração de receita em US\$ FOB. Os infográficos ao lado trazem as três mercadorias com os maiores crescimentos percentuais em sua receita de exportação<sup>3</sup>.

Apesar da pequena queda no preço médio do açúcar, a receita com a exportação dessa commodity cresceu mais de 68% em 2020, devido ao aumento da venda da mercadoria. O aumento da receita com carnes<sup>4</sup>, por sua vez, está ligado não só ao aumento da quantidade exportada (244 mil toneladas a mais), mas também ao aumento do preço médio no mercado.

No que tange às importações, os adubos (fertilizantes) ocupam o lugar de destaque. Foram 3,1 milhões de toneladas importadas a mais que em 2019, um aumento de quase 10%. O segundo grupo de mercadorias com maior aumento em toneladas é o de sementes e frutos oleaginosos, como a soja, com um acréscimo de 683 mil toneladas importadas.



3 - Utilizada linha de corte de receita mínima de US\$ 1 bilhão FOB.

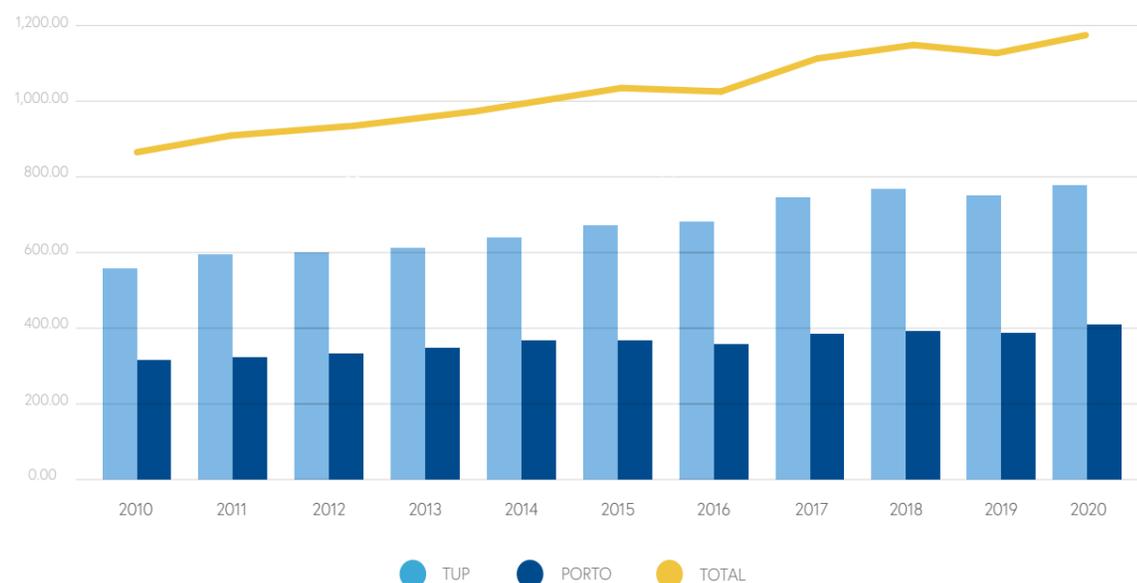
4 - SH4 - 0203 - Carnes de animais da espécie suína, frescas, refrigeradas ou congeladas

## 1.2 - ANÁLISE DO SETOR PORTUÁRIO

Segundo dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o sistema portuário brasileiro movimentou **1.152.736.364** toneladas em 2020. Foram 48,6 milhões de toneladas movimentadas a mais que em 2019, um recorde de movimentação e um crescimento de 4,4%.

Os Terminais de Uso Privado (TUP) movimentaram 760,8 milhões de toneladas ao longo de 2020, registrando um crescimento de 3,8%. O Gráfico 2 mostra a evolução da movimentação portuária nos últimos 10 anos. Observa-se que os TUP vêm mantendo a sua posição de destaque, representando 66% do total movimentado em 2020.

GRÁFICO 2 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM 2020  
MILHÕES DE TONELADAS



Fonte: Estatístico Aquaviário – ANTAQ 02/03/2021. Elaboração: ATP

A Tabela 1 apresenta o ranking de movimentação de carga nos TUP, em toneladas, e a variação percentual de 2019 para 2020. Das 25 instalações que compõem a listagem, 23 são de empresas associadas à ATP, que juntas movimentaram 622,9 Mt. Isto corresponde a 54,1% do total movimentado pelo sistema portuário nacional.

Alguns terminais merecem destaque no que tange à movimentação de 2020. O **Terminal de Petróleo do Porto de Açu (T-PET/T-**

**OIL)** saiu da 7ª posição para a 5ª, com um crescimento de 53,2%, e 10,3 milhões de toneladas movimentadas a mais que em 2019. Ao longo de 2020, a Açu Petróleo assinou aditivo ao contrato com a Petrobras com a previsão de dobrar o volume de óleo movimentado no terminal privado do Porto de Açu. Vale lembrar que o TPET é o único terminal privado brasileiro com capacidade para receber navios da classe Very Large Crude Carrier (VLCC), que têm capacidade de armazenamento de até dois milhões de barris de óleo cru.

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

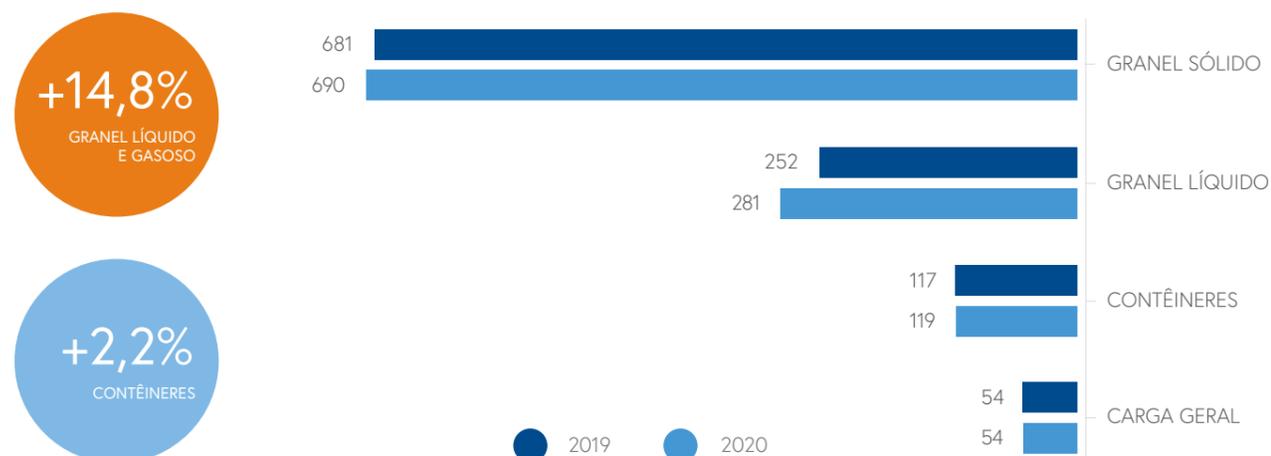
Ranking	Nome da Instalação	2020	%
1°	Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (Vale)	191.321.793	0,64%
2°	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (Transpetro)	60.250.095	16,08%
3°	Terminal de Tubarão (Vale)	56.177.117	-26,42%
4°	Terminal Aquaviário de São Sebastião - Alte. Barroso (Transpetro)	52.218.514	20,98%
5°	Terminal de Petróleo TPET/TOIL - Açu	29.611.392	53,18%
6°	Porto do Açu - Terminal de Minério	23.849.335	3,50%
7°	Terminal da Ilha Guaíba - TIG (Vale)	23.743.666	13,02%
8°	Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Transpetro)	19.773.916	19,30%
9°	Porto Sudeste do Brasil	19.320.398	17,48%
10°	Terminal Aquaviário da Ilha D'Água (Transpetro)	18.116.245	11,99%
11°	Terminal Portuário do Pecém	15.894.291	-12,09%
12°	Terminal Portuário Privativo da Alumar	15.268.027	6,74%
13°	Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita - TIPLAM	12.834.722	16,29%
14°	Terminal Trombetas	12.449.286	2,24%
15°	Terminal Aquaviário de Osório	11.982.962	10,40%
16°	Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	10.767.108	25,52%
17°	Terminal Vila do Conde	10.755.527	34,27%
18°	DP World Santos	10.524.034	32,47%
19°	Terminal de Praia Mole	10.074.322	-18,69%
20°	Terminal Graneleiro Hermasa	9.329.100	0,03%
21°	Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho	9.119.189	12,02%
22°	TERNIUM BR	8.334.028	3,50%
23°	Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	8.230.092	5,03%
24°	Porto Itapoá Terminais Portuários	8.026.562	0,30%
25°	Terminal Fluvial de Juruti (Alcoa)	7.098.264	3,87%

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

### 1.3 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR PERFIL DE CARGA

Ao longo de 2020, a movimentação portuária de três perfis de cargas obteve variação positiva: Granel Líquido e Gasoso (+14,8%), Contêineres (+2,2%) e Granel Sólido (+1,3%). O aumento da movimentação do Granel Líquido e Gasoso é reflexo do crescimento da movimentação de combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação (+16,2%), além de bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres (+9,2%).

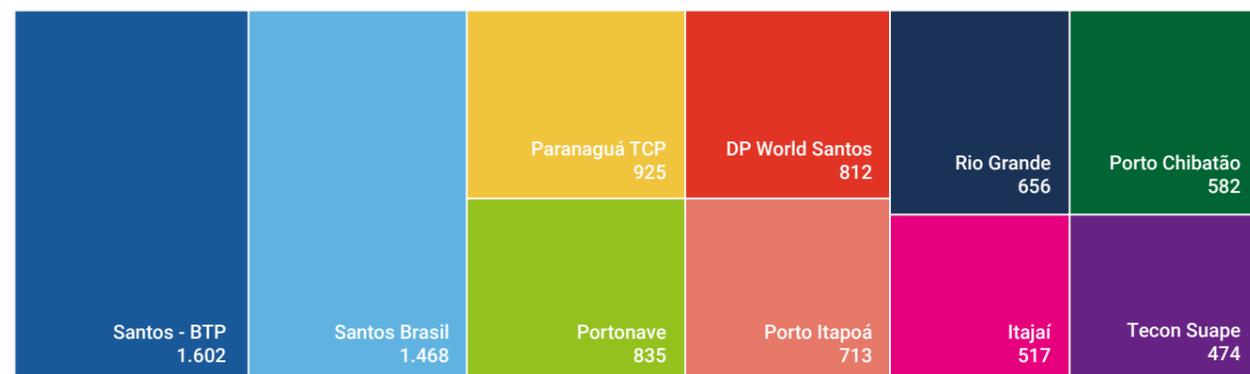
GRÁFICO 3: MOVIMENTAÇÃO POR PERFIL DE CARGA – 2020



Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 22/03/2020. Adaptado: ATP

Já o aumento da movimentação de contêineres está relacionado ao acréscimo da movimentação de produtos químicos orgânicos (+24,2%), madeira, carvão vegetal e obras de madeira (+6,4%) e carnes e miudezas, comestíveis (+2,3%). Ao todo foram 6,4 milhões unidades de contêineres movimentadas, que totalizaram 10,6 milhões de TEUs. O Gráfico 4 traz as 10 melhores movimentações dos terminais de contêineres em 2020.

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

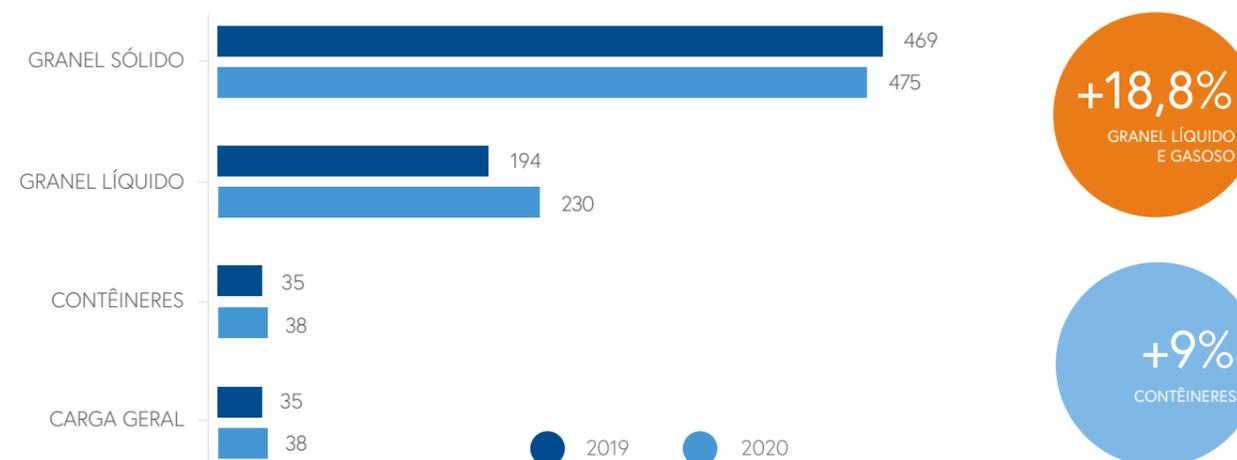


Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 22/03/2020. Adaptado: ATP

São destaques na movimentação de contêineres o terminal da **Portonave**, que saiu da 5ª posição para a 4ª e o terminal da **DP World** em Santos, que foi do 7º para o 5º lugar.

No que tange ao granel sólido, houve queda na movimentação de minérios (-2,1%). Mas essa queda foi compensada pelo fortalecimento da movimentação de sementes e frutos oleaginosos como a soja (+13,8%), de adubos (+10%) e de açúcares e produtos de confeitaria (+64,8%). Assim, o saldo de 2020 foi positivo em relação ao ano anterior. Vale ressaltar que a movimentação de cargas gerais praticamente permaneceu estática (-0,3%). Nota-se uma redução da movimentação de ferro e aço (-15%), que foi parcialmente compensada pelo aumento da movimentação de pastas de madeira (+6,5%), com destaque para o Terminal Especializado de Barra do Riacho da Portocel, que aumentou sua movimentação de pastas de madeira em 6,9%.

GRÁFICO 5: MOVIMENTAÇÃO DOS TUP POR PERFIL DE CARGA – 2020



Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 22/03/2020. Adaptado: ATP

A análise da movimentação por perfil de carga dos TUP mostra algumas diferenças em relação ao global do setor portuário. A Carga Containerizada e o Granel Líquido e Gasoso foram os dois perfis de carga com destaque na movimentação de 2020 entre os terminais privados. O Granel Líquido e Gasoso foi o perfil com o maior aumento percentual e em tonelada, crescendo 18,8% e movimentando 36,3 milhões de toneladas a mais que em 2019. O Terminal de Petróleo TPET/TOIL – Açúcar e o Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso) foram os que mais contribuíram para esse crescimento, movimentando 10,3 e 9 milhões de toneladas a mais, respectivamente.

Dessa forma, pode-se dizer que os terminais privados foram os maiores responsáveis pelo aumento da movimentação de granéis

líquidos. Já a movimentação de contêineres nos terminais privados cresceu 9%, com um acréscimo de 3,1 milhões de toneladas.

A movimentação de Carga Geral permaneceu basicamente a mesma para os TUP, com leve queda de 0,01%. O granel sólido foi o perfil mais afetado ao longo de 2020, com queda de 2,5% na movimentação. Isto ocorreu porque a pandemia da Covid-19 afetou o desempenho do setor mineral brasileiro por meio da redução da demanda por exportações de minérios, uma das principais mercadorias movimentadas pelos terminais privados.

## 1.4 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR REGIÃO

Ao longo de 2020, a região Sul liderou o crescimento percentual da movimentação de cargas, registrando aumento de +9,6% em comparação com o ano de 2019. A região movimentou 164,7 milhões de toneladas, e teve como destaque a movimentação dos seguintes perfis de carga: Carga geral (+13,1%), Granel líquido e gasoso (+10,8%) e Carga containerizada (+6,4%). O **Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul** apresentou um dos maiores crescimentos: elevou sua movimentação de cargas em +25,5%. Outro destaque foi o **Terminais Portuários de Navegantes (Portonave)**, com crescimento de +16,4%.

A região Norte foi a que registrou o segundo maior crescimento percentual. Foram 9,11 milhões de toneladas movimentadas a mais que em 2019, um crescimento de 7,6%. A região apresentou aumento em todos os perfis de carga movimentados, com destaque para a Carga Geral que teve o maior aumento percentual (+10,6%) e para o Granel Sólido que obteve o maior aumento em toneladas (7,5 milhões de toneladas movimentadas a mais que em 2019).

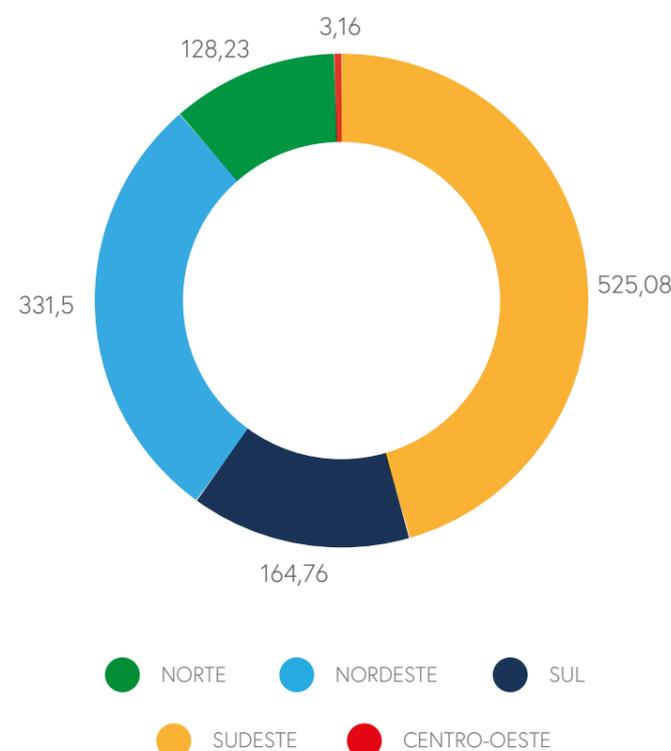
O terceiro maior crescimento percentual foi o da região Sudeste (+6,2%). Vale ressaltar que esta região obteve o maior aumento em toneladas, movimentando 30,5 milhões de toneladas a mais que em 2019.

Por fim, observa-se um crescimento de 1,2% na região Nordeste e uma queda de 37% na região Centro-Oeste. A redução abrupta nesta região é reflexo da queda na movimentação de todos os terminais da região, com exceção do terminal de São Simão, da LDC, que apresentou um crescimento de 1,2%, fugindo da tendência dos outros terminais da região. Também é válido pontuar que o terminal de São Simão da Caramuru Alimentos não apresentou movimentação em 2020.

Dentro da categoria dos terminais privados, a região Norte obteve a maior variação positiva em 2020. Foram 92,1 milhões de toneladas movimentadas, um acréscimo de 7% em relação a 2019. Entre as principais mercadorias movimentadas pelos TUP da região, estão: a soja (26,9 milhões de toneladas), os minérios de alumínio (19,5 milhões de toneladas) e o milho (18 milhões de toneladas).



GRÁFICO 6: MOVIMENTAÇÃO POR REGIÃO – 2020



Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 02/04/2020. Adaptado: ATP



IMAGEM 2. Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 22/03/2020.

As regiões Sudeste e Sul obtiveram aumento de 5,4% e 3,6% na movimentação, respectivamente. Nessas regiões, as cargas mais movimentadas pelos TUP foram os óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos. Juntos, os terminais privados dessas regiões movimentaram 162,6 milhões de toneladas desta mercadoria.

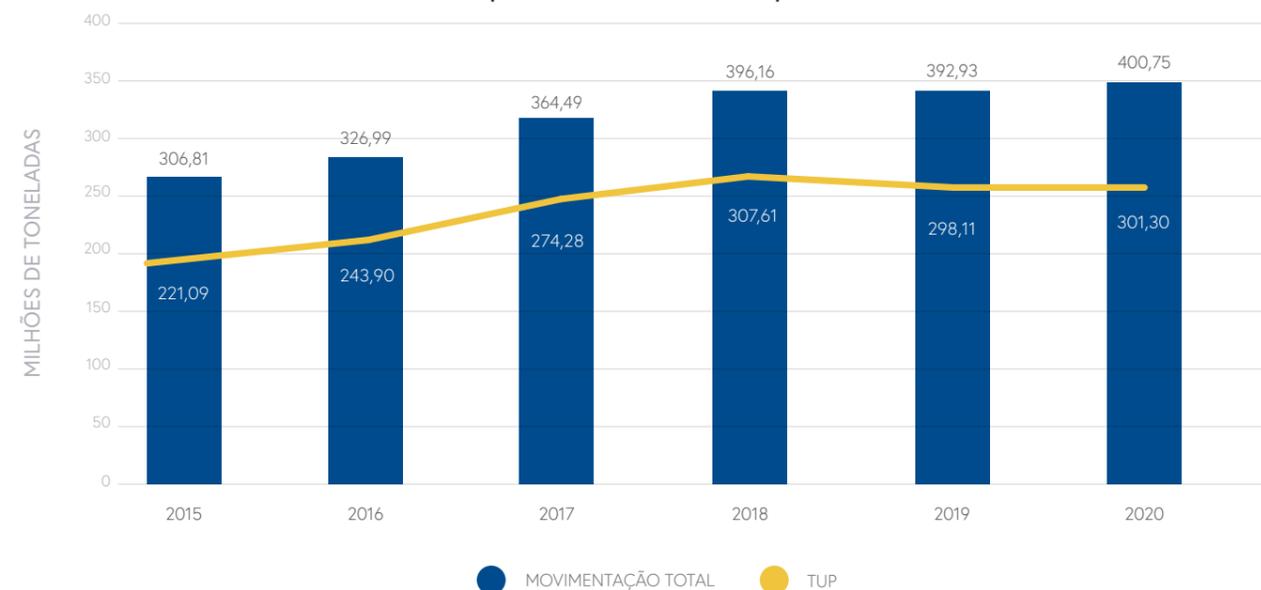
A movimentação dos terminais privados do Nordeste também mostrou alta de 0,9%, atingindo 255 milhões de toneladas movimentadas. É a segunda maior movimentação do país, atrás apenas do Sudeste. Já na região Centro-Oeste, observa-se uma queda significativa de 37%. A diminuição da movimentação de minérios de ferro na região (-40,45%) e de soja (-33,6%) é o principal fator que ajuda a explicar essa queda.

### 1.4.1 - ARCO-NORTE E BARRA NORTE

A região do Arco Norte é aquela onde se encontram os terminais portuários localizados acima do paralelo 16° S. Engloba a região Norte e quase todo o Nordeste. O Arco Norte vem ganhando destaque cada vez maior na movimentação de mercadorias e é um dos principais pontos de escoamento de grãos no país. Ao longo de 2020, os terminais portuários movimentaram 400,7 milhões toneladas pelo Arco Norte<sup>5</sup>, um crescimento de 2% quando comparado com 2019.

O Gráfico 7 mostra a evolução da movimentação de cargas da região, incluindo Portos Públicos e Terminais Privados. Os terminais privados respondem por mais de 75% do total movimentado na região. Atualmente, a região do Arco Norte conta com 85 TUP e 31 ETC.

GRÁFICO 7: EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO NO ARCO NORTE



Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 02/04/2020. Adaptado: ATP

Outro recorte regional importante é o da Barra Norte. Os terminais que se encontram ao longo das margens do Rio Amazonas pertencem à Barra Norte. Importante ressaltar que os terminais localizados na Baía de Marajó e em Itaqui não são considerados pertencentes à Barra Norte para fins deste relatório.

Ao longo de 2020 foram movimentadas 45,1 toneladas pela Barra Norte (considerando longo curso e cabotagem). O crescimento da movimentação da região foi de 3,8% quando comparado com 2019. Já os terminais privados movimentaram 36,8 milhões de toneladas (+4%).

## 1.5 - NAVEGAÇÃO E SENTIDO DA CARGA

A Tabela 2 mostra o total movimentado em 2020 por tipo de navegação e instalação portuária. Também apresenta a variação percentual em relação a 2019. A movimentação portuária para a navegação por cabotagem foi o grande destaque do ano, com aumento de 12,6%, atingindo mais de 271 milhões de toneladas. A navegação de cabotagem é realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

A região Sudeste aumentou em mais de 21 milhões de toneladas a sua movimentação por cabotagem, com crescimento de 17,9%. Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação foram as mercadorias mais movimentadas por esta via de navegação, atingindo um total de 176 milhões de toneladas em 2020, número 18,2% maior que em 2019.

TABELA 2 – MOVIMENTAÇÃO POR TIPO DE NAVEGAÇÃO E TIPO DE INSTALAÇÃO – 2020

	Cabotagem			Longo Curso			Interior		
	2019	2020	Var	2019	2020	Var	2019	2020	Var
TUP	187.233.039	212.914.639	13,7%	494.244.707	492.462.185	-0,4%	50.284.901	54.129.810	7,6%
Porto	53.708.145	58.460.774	8,8%	299.759.987	316.090.418	5,4%	15.134.295	15.265.838	0,9%
Total	240.941.184	271.375.414	12,6%	794.004.694	808.552.603	1,8%	65.419.195	69.395.647	6,1%

Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ – 07/04/2021. Elaboração: ATP

A movimentação para a navegação interior teve um aumento de 6,1%. Os terminais portuários privados foram os maiores responsáveis por esse aumento. Os TUP movimentaram mais de 54 milhões de toneladas via navegação interior (aumento de 7,6%). A Hidrovias do Brasil, empresa associada à ATP, foi o grande destaque da movimentação para navegação interior com os dois terminais que mais movimentaram: Terminal da Hidrovias do Brasil em Miritituba (5 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 40,3% em relação a 2019) e o Terminal da Vila do Conde (4,9 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 44%).

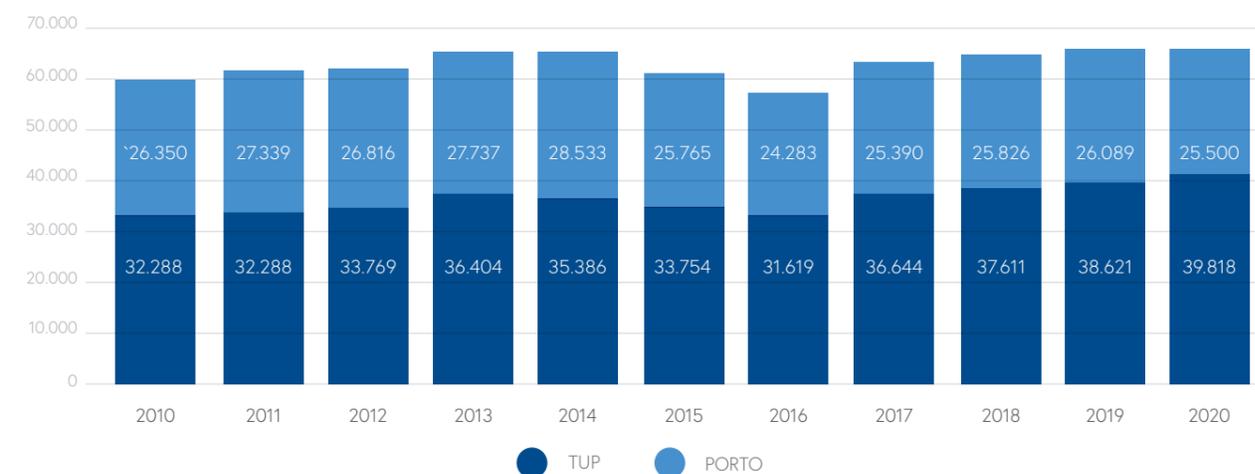
A navegação para longo curso também cresceu em 2020. Foram 14,5 milhões de toneladas movimentadas a mais. Evidencia-se os seguintes terminais, pelo aumento da movimentação: Santos (7,1 milhões de toneladas a mais, crescimento de 7,5%), Terminal de Petróleo TPET/TOIL – Açú (5 milhões de toneladas a mais, crescimento de 51,9%) e Paranaguá (3,5 milhões de toneladas a mais, crescimento de 7,5%).

## 1.6 - INDICADORES DE EFICIÊNCIA

A análise de indicadores de eficiência foi uma novidade trazida no relatório de 2019 da ATP. 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. Daí a necessidade de indicadores que ajudem a analisar a evolução dessa eficiência.

Ao longo de 2020 foram contabilizadas 65.318 atracções em terminais portuários. Deste total, 61% foram atracções em TUP. Entre os terminais de uso privado, o **Terminal Graneleiro Hermasa**, associado à ATP, obteve maior número de atracções, atingindo 2.567. O Terminal de Expedição de Grãos Portochuelo, da Amaggi, ficou em segundo lugar com 1.742 atracções e crescimento de 11% no número de atracções. O Gráfico 8 traz a evolução das atracções ao longo dos últimos 10 anos, para TUP e Portos Públicos.

GRÁFICO 8: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ATRACÇÕES



Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ – 07/04/2021. Elaboração: ATP

Importante ressaltar que o número de atracções, por si só, não traz muitas informações. Um terminal pode, por exemplo, aumentar a sua capacidade para receber navios maiores, e diminuir a necessidade de atracções (a movimentação de cargas feita para dois navios passa a ser feita para apenas um maior, por exemplo).

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

TABELA 3 – RANKING DE PRODUTIVIDADE MÉDIA  
POR PERFIL DE CARGA

Contêineres	
Nome da instalação	Unid./hora
Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	103,1
Santos	75,4
Porto Itapoá Terminais Portuários	66,3
DP World Santos	64,8
Rio Grande	62,8
Carga Geral <sup>6</sup>	
Nome da instalação	Unid./hora
Norte Log	982,2
TERNIUM BR	546,3
Niterói	532,4
DP World Santos	427,9
Chibatão Navegação e Comércio	424,2
Granel Líquido e Gasoso	
Nome da instalação	Unid./hora
Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	5.175,1
Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	4.426,0
Terminal Aquaviário de Osório	2.997,1
Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso)	2.739,8
Terminal Flexível de GNL da Baía da Guanabara	2.031,5

6 - O Estatístico Aquaviário da ANTAQ colocou o Terminal de Minério do Porto do Açu e o Terminal de Santa Clara, entre os terminais que movimentam carga geral. Sabe-se, no entanto, que estes terminais movimentam granel sólido e líquido, respectivamente. Desta forma, para evitar possíveis distorções, optou-se pela retirada destes terminais.

Granel Sólido - Minério	
Nome da instalação	Unid./hora
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	6.684,8
Porto do Açu - Terminal de Minério	5.799,0
Porto Sudeste do Brasil	4.533,6
Terminal da Ilha Guaíba - TIG	3.314,6
Terminal de Tubarão	3.229,9
Granel Sólido - Cereais e Sementes	
Nome da instalação	Unid./hora
Hidroviás do Brasil Miritituba	2.541,6
Terbian - Terminal Bianchini	1.381,3
Itaqui	1.292,7
São Francisco do Sul	1.180,9
Paranaguá	1.161,3

Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ – 09/04/2021. Elaboração: ATP

Os terminais privados ocuparam posição de destaque em todos os perfis analisados. Entre os terminais que movimentam cargas containerizadas três associados da ATP foram notórios em produtividade: A **Portonave**, que ocupou a primeira colocação pelo terceiro ano seguido; o **Porto do Açu**, que passou da quarta posição para a terceira; e a **DP World** que ocupou a quarta colocação.

O aumento da produtividade média do Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul, da **Transpetro**, também foi notório, passando de 4.230 toneladas/hora em 2019 para 5.175 toneladas por hora em 2020. Um crescimento de 22,3% em sua produtividade média. O Terminal Aquaviário de Osório (**Transpetro**) também merece destaque. Passou da 5ª posição para a 3ª, com um crescimento de 53,8%.

Para melhor compreensão da prancha operacional média dos terminais que movimentam granel sólido, optou-se por segregar os terminais que movimentam minério daqueles que movimentam cereais e sementes como o milho e a soja. Dentro do grupo de terminais do setor mineral, as cinco melhores pranchas são de terminais associados à ATP.

Entre os terminais que movimentam cereais e sementes, a melhor prancha operacional média foi a da associada **Hidroviás do Brasil Miritituba**. Sua produtividade média em 2019 foi de 1.702,7 toneladas por hora. Em 2020 observa-se um aumento de quase 50%.

Por fim, a análise da produtividade média dos terminais que movimentam cargas gerais merece algumas considerações. A grande diversidade de cargas operadas por cada deles dificulta a comparação. O terminal da Norte Log, por exemplo, realiza operações de caminhões e semirreboque baú. Já a Ternium, associada à ATP, movimenta produtos semimanufaturados de ferro. A Ternium obteve um aumento de 8,11% na produtividade média.

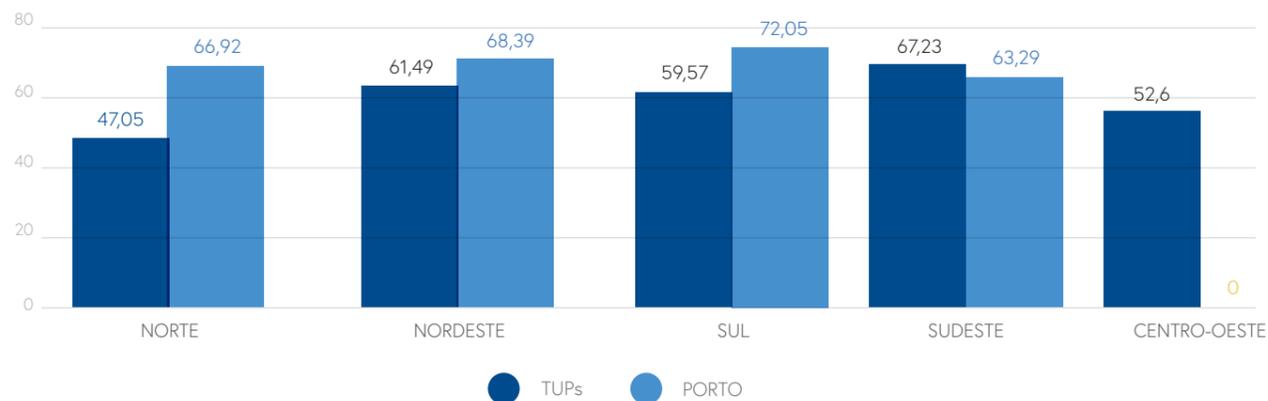
Outro destaque é o Terminal da **Portocel**. Se considerássemos apenas as operações com pastas de madeira, a produtividade da Portocel seria de 436,8 toneladas por hora, ocupando a 4ª posição.

## 1.7 - RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

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 TUP 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. Dessa forma a análise aqui feita tem como base o exercício de 2019. A média geral do IDA em 2019, incluindo TUP e Portos, foi de 62,57, um aumento de 7,2%. A média dos TUP cresceu de 56,51 para 57,35.

O **Porto Itapoá** foi o grande destaque do Índice de Desempenho Ambiental da ANTAQ, saindo da sexta posição para a primeira, e atingindo 99,26 pontos (+17,95%). Também merece reconhecimento o terminal de Passarão que teve o maior aumento percentual (+173%) e o Terminal **Portuário Bunge Alimentos**, com o segundo maior aumento percentual (+121,1%).

GRÁFICO 9: MÉDIA DO IDA POR REGIÃO E TIPO DE INSTALAÇÃO



Fonte: Estatístico IDA da ANTAQ. Elaboração: ATP – 11/04/2021

O Gráfico 9 apresenta a média do IDA por região e tipo de instalação. Nos terminais privados, a região de destaque foi a Sul com um crescimento de 14,6% na média dos TUP. A região Sudeste também apresentou crescimento de 3,9% na média do IDA de seus TUP.

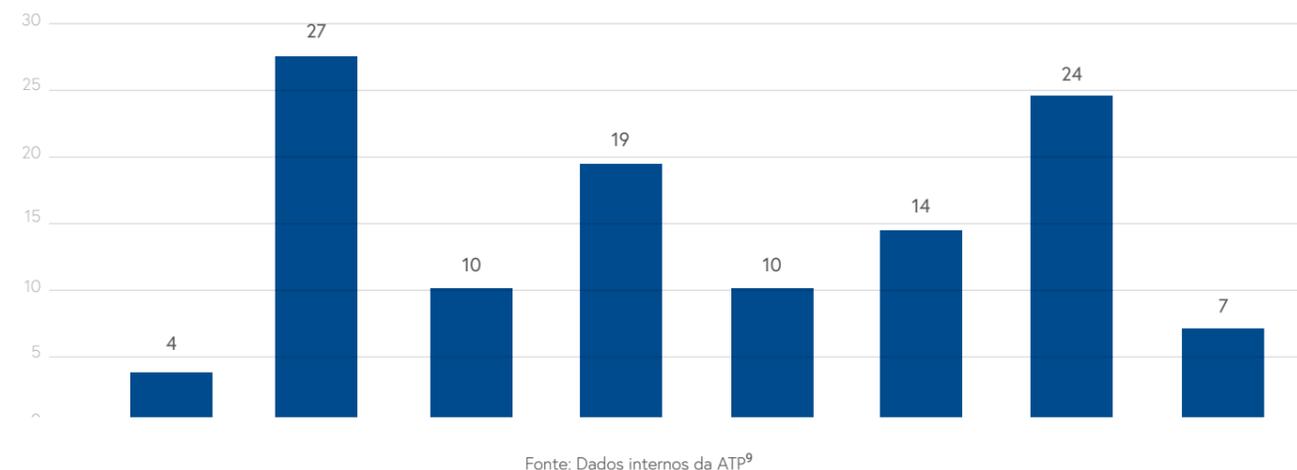
## 1.8 - INVESTIMENTOS NO SETOR

Ao longo de 2020, foram assinados 10 Contratos de Adesão<sup>8</sup>, sendo sete novos terminais autorizados e três contratos de adaptação para terminais já existentes e autorizados. As novas autorizações trouxeram uma carteira de investimentos de R\$ 3,4 bilhões. Entre as novas autorizações estão a do Terminal da Petrocity, em São Mateus (ES), com a maior carteira de investimento (R\$ 3,1 bi), o Terminal da Mac Laren Oil, em Niterói (R\$ 195 milhões) e o Terminal Dock Brasil, em São Gonçalo (R\$ 100 milhões).

7 - A nota máxima para o IDA é 100. O relatório da ANTAQ considerou o Terminal Portuário de Pecém como Porto Público. Sabe-se, no entanto, que se trata de TUP detentor do Contrato de Adesão 113/2016. Para fins deste relatório este terminal foi considerado como privado e não público.

A região Sudeste foi a que apresentou o maior número de novas autorizações de instalações portuárias privadas, totalizando quatro terminais: Petrocity Portos, MAC Laren operações offshore, Terminal Dock Brasil e TBV - Brasbunker Participações. As regiões Sul, Nordeste e Centro-Oeste contaram com uma autorização cada. São elas, respectivamente: Terminal Portuário Estrela, Terminal MFX e TUP Itahum Export.

GRÁFICO 10: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE NOVOS CONTRATOS DE ADESÃO



Fonte: Dados internos da ATP<sup>9</sup>

O setor portuário privado fechou o ano de 2020 com um total de 240 terminais privados autorizados, e uma carteira de investimento de R\$ 43,4 bilhões, incluindo novas instalações, ampliações e alterações de perfis, nos últimos oito anos. Ainda estão em análise 42 anúncios públicos para a criação de novos terminais e alterações de perfis. A expectativa de investimento para estes anúncios é de R\$ 10,4 bilhões.

Em relação aos terminais públicos, ao longo de 2020 foram abertos 11 leilões de arrendamentos portuários. O investimento (CAPEX) total foi de R\$ 1,3 bilhão. O Nordeste foi a região de destaque, com sete leilões (IQI 03, IQI 11, IQI 12, IQI 13, ATU 12, ATU 18 e MAC 10). A região Sul realizou dois leilões (PAR 12 e PEL 01) e a Sudeste também dois leilões de arrendamento (STS 14 e STS 14A).

## 1.9 - PERSPECTIVAS PARA 2021

A pandemia da Covid-19 foi marcante e impactou a vida e a economia de diversos países do mundo. Após a forte contração do PIB brasileiro em 2020, o Fundo Monetário Internacional (FMI)<sup>10</sup> estima que a economia do país terá crescimento de 3,7% em 2021 (PIB real).

Para a economia mundial, calcula-se um crescimento de 6% para 2021 e 4,4% em 2022<sup>11</sup>. Já para os principais parceiros comerciais do Brasil, China e Estados Unidos, a expectativa é que o crescimento de 2021 seja de 8,4% e 6,4%, respectivamente.

8 - Para a contagem foram considerados os terminais com contrato assinado e publicados no Diário Oficial da União. Importante ressaltar que, com muita frequência, contratos são assinados no ano em análise, mas são publicados só no ano posterior, muitas vezes antes da elaboração deste relatório. O relatório não considera essas autorizações, uma vez que o rito completo não foi realizado.

9 - Os números referem-se apenas aos novos contratos. O gráfico não considera contratos adaptados. Aproveitamos para retificar o número apresentado no relatório de 2019. Foram contabilizados 27 novos contratos em 2014, e não 28, como apresentado no último relatório.

10 - Internacional Monetary Fund – World Economic Outlook: April 2021

11 - World Economic Outlook, April 2021: Managing Divergent Recoveries

Ainda dentro da análise de crescimento da economia brasileira, dados da CONAB mostram uma previsão de produção de 265 milhões de toneladas de fibras e grãos – aumento de 3,5% em relação à produção anterior, com destaque para o milho e a soja, que juntos somam 89% da produção nacional. No que tange à soja, estima-se a produção de 133,9 milhões de toneladas. Na região Centro-Oeste a colheita avança em todos os estados, com boa produtividade. Na região Sul as chuvas recentes melhoraram a umidade nos solos, mas preocupam em relação à incidência de doenças fúngicas.

Outra mercadoria vital à economia brasileira é o minério. A forte crise sanitária e econômica de 2020 afetou a produção e o comércio de diversas commodities, entre elas o minério. Segundo

o IPEA<sup>12</sup> os principais impactos da pandemia da Covid-19 no setor mineral foram: redução da demanda por exportações dos minérios brasileiros no 1º trimestre e recuperação no 2º trimestre; queda no preço dos minérios (com exceção do ouro) e piora nos termos de troca devido ao aumento da volatilidade nos mercados; redução no fluxo de pessoas e mercadorias em decorrência das políticas de distanciamento social.

Dessa forma, é essencial que os problemas causados pela pandemia sejam sanados para que se possa reorganizar o setor mineral. Além disso, a retomada do mercado de mineração depende, fortemente, da recuperação dos principais importadores (com destaque para a China).

## 1.10 - ESTATÍSTICAS DA ATP

A ATP encerrou o ano de 2020 com 28 empresas associadas e um total de 55 terminais portuários operantes. Juntos, os associados da ATP movimentaram 675.906.708 toneladas, um aumento de 3,6% em relação a 2019. O total movimentado pelas associadas da ATP corresponde a, aproximadamente, 60% de toda a carga movimentada pelo sistema portuário brasileiro.

Ao longo de 2020, o Terminal Aquaviário de Ilha Redonda e o Terminal Aquaviário Ilha Comprida, ambos da Transpetro, foram fundidos em um só terminal (Contrato de Adesão 01/2020). Além disso, o Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena (TERFRON) transferiu a sua titularidade para a empresa Navegações Unidas Tapajós, e a empresa Veracel deixou a ATP. Esses acontecimentos causaram uma queda de 58 para 55 no número de associados.

Entre os destaques de 2020, estão: o Terminal Ponta da Madeira (Vale), que pelo sétimo ano consecutivo permanece com a maior movimentação de cargas do Brasil (191,3 Mt), e a **Portonave** que pelo terceiro ano obteve o maior índice de produtividade média (103,1 unidades/hora) e, além disso passou a ocupar a 4ª posição de terminais que mais movimentam contêineres no Brasil (perdendo apenas para os dois terminais arrendados de Santos – BTP e Santos Brasil).

Dentro dos terminais que movimentam granel líquido, os grandes destaques foram: o Terminal de Petróleo TPET/TOIL do **Porto de Açu**, e Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso) da **Transpetro**. O TPET/TOIL movimentou 10,3 milhões de toneladas a mais (+53,2%) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião aumentou em 9 milhões de toneladas a sua movimentação (+21%).



Os associados da ATP também tiveram prestígio na governança sustentável. O Porto Itapoá ganhou o prêmio Via Viva de 2020, concedido pela Subsecretaria de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura. Além disso, foi o grande destaque do Índice de Desempenho Ambiental da ANTAQ, saindo da 6ª posição para a 1ª, e atingindo 99,26 pontos. O Terminal Marítimo Ponta da Madeira, da Vale, e a Portonave ocuparam, respectivamente, a 2ª e 3ª posição no ranking de maior IDA dos TUP.

## 1.11 - DATaPort

A área técnica da ATP trouxe diversas novidades ao longo de 2020. A mais marcante foi o lançamento do DATaPort, o novo banco de dados do setor portuário. A ferramenta tem como principal objetivo reunir todos os dados do setor portuário em um só local, facilitando a busca por informações e a análise do setor. Para isso, foram criadas visualizações interativas por meio de recursos de business intelligence, com uma interface simples e funcional.

A Associação de Terminais Portuários Privados acredita que a informação é um ativo de grande valor agregado. O novo banco de dados é fruto de um longo trabalho da ATP, idealizado há alguns anos. Agora conseguimos torná-lo real. O DATaPort já está disponível pelo site da ATP e via aplicativo.

Estes são apenas alguns destaques que demonstram a eficiência e produtividade dos terminais de uso privado, e sua vital importância na cadeia logística e comercial brasileira. Ilustram também a contribuição do setor para a inserção do Brasil no mercado internacional, com o desenvolvimento e crescimento econômico do país.

O banco destaca-se por possuir informações que vão além das disponíveis no anuário estatístico da ANTAQ. No sistema é possível encontrar informações como: movimentação do Arco Norte e Barra Norte, informações sobre as estruturas físicas das instalações (calado, canal de acesso, estruturas de atracação, entre outros), acessos terrestres e aquaviários, novas autorizações e anúncios públicos, investimentos e muito mais.

O DATaPort já possui um plano de crescimento e desenvolvimento para 2021. A perspectiva é que até o fim de 2021 o banco já contenha informações e dados do Fórum Econômico Mundial, novos índices de eficiência dos terminais e o índice ambiental.





# A ATP NO COMBATE AO COVID

**ATP**  
Associação de Terminais Portuários Privados

# 02

## A ATP NO COMBATE AO COVID

No ano de 2020, vivemos uma crise sanitária sem precedentes. Mas ela não veio sozinha. Veio acompanhada de muitos aprendizados para a vida em sociedade. E, no bojo das necessidades imediatas, as associadas da ATP não se furtaram em tomar providências no âmbito interno e se reuniram para oferecer ações emergenciais no combate à Covid-19 que, cotidianamente, são parte integrante da saúde e segurança de todos aqueles que labutam no setor portuário.

A combinação de esforços das associadas da ATP efetivou um conjunto de práticas, padrões, diretrizes, métricas, ferramentas e metodologias para ajudar imediatamente os governos, agências, autoridades portuárias e a comunidade empresarial

como um todo no combate à pandemia. As práticas adotadas se assemelharam ao Building Port Resilience Against Pandemics (BPR), programa desenvolvido pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). O projeto inclui o intercâmbio das melhores práticas e novos padrões de segurança, bem como a entrega de um pacote de treinamento para desenvolver habilidades essenciais para gestores de toda a comunidade portuária para proteger as pessoas e assegurar o comércio nos portos e terminais.

A exemplo do que ocorreu no mundo, as ações das associadas da ATP foram:

### ORGANIZAÇÃO DOS EMPREGADOS ADMINISTRATIVOS

- regime de trabalho por domicílio (home office);
- adoção do rodízio de funcionários.

### ORGANIZAÇÃO DE TIMES DE REDUNDÂNCIA

- rodízio das equipes em turnos 4X4 ou 3X3;
- grupos de risco de quarentena;
- distribuição de EPI's.

### RESTRICÇÕES/SUSPENSÕES DE VIAGENS, REUNIÕES E EVENTOS

- suspensão de viagens nacionais e internacionais, isolamento domiciliar por 7 dias, mesmo dos que não apresentarem sintomas de COVID-19;
- quarentena de 14 dias para os que chegaram de regiões com alto índice de transmissão (nível 3);
- cancelamento das reuniões presenciais, quando possível, primando pela realização via videoconferência;
- workshops, simpósios ou feiras externas sendo cancelados, ou realizados via web.

### ORGANIZAÇÃO DOS TIMES OPERACIONAIS

- afastamento dos colaboradores com perfil de risco;
- escalas (rodízios) semanais, com divisão em até três times;
- adequação dos restaurantes e ônibus para manter condições de segurança sanitárias;
- controle da temperatura no acesso ao terminal;
- eliminação do uso da biometria para o acesso de funcionários;
- revezamento para uso dos vestiários nas trocas de turno;
- rotas de transporte coletivo segregadas por áreas operacionais;
- trocas de turno realizadas sem contato direto entre as equipes;
- disponibilização de álcool em gel nas instalações;
- serviço de alimentação self service substituído por marmitas para evitar a manipulação dos alimentos;
- utilização obrigatória de máscaras;
- aplicação de questionário de saúde, visando verificar as condições de saúde dos colaboradores e visitantes.

### COOPERAÇÃO COM OUTROS PORTOS. RECURSOS COMPARTILHADOS

- os associados ATP efetuaram o compartilhamento de melhores práticas com demais portos e colaboração com autoridades locais, realizando benchmark com portos da Europa, EUA e Ásia.

### NÍVEL DE ENGAJAMENTO/AÇÕES DE SUPORTE PARA COMUNIDADES LOCAIS

- participação em Comitê Municipal de Crise para Enfrentamento da Emergência de Saúde Pública;
- comunicação diária com stakeholders locais;
- distribuição de cartazes e materiais informativos quanto à prevenção e sintomas;
- alta frequência de comunicação e divulgação das medidas de prevenção e protocolos, tanto na comunidade próxima como para todas as contratadas e fornecedores.

### NOVAS RESTRIÇÕES IMPOSTAS PARA ATRACAÇÃO POR AUTORIDADES LOCAIS

- Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) fez controle sanitário e passou a pedir, além da Declaração Marítima de Saúde o livro médico de bordo com o registro dos últimos 30 dias;
- transmissão de avisos sonoros, conforme texto repassado pelas autoridades sanitárias

### PRATICAGEM E REBOCADORES

- realização de reuniões diárias de alinhamento com praticagem e rebocadores para troca de informações e criação de diretrizes;
- práticos com acesso restrito ao Navio;
- a depender da instalação, dormitório específico. Em caso de sintomas, o trabalhador deverá permanecer isolado no dormitório, seguindo protocolo da ANVISA. Casos informados às autoridades.

## CUIDADOS ESPECIAIS COM ESTIVA, OPERADORES PORTUÁRIOS (MÃO DE OBRA QUE INTERAGE DIRETO COM A TRIPULAÇÃO)

- instalação de Comitê de Resposta à Crise para avaliar os cenários e delegar medidas de controle e segurança referente ao combate da Covid-19;
- distribuição de álcool gel e reforço de rotinas de higienização de áreas;
- reforço de comunicações internas acerca da prevenção e sintomas da Covid-19;
- operações segregadas das demais atividades e seguindo as determinações da ANVISA;
- área de atendimento médico para diagnósticos e orientações;
- aumento da frequência de limpeza para quatro vezes ao dia, bem como utilização de produtos de higienização mais efetivos ao combate do coronavírus;
- aquisição pela equipe de medicina Portuária de "Kits Coronavirus" e máscaras/aventais avulsos para uso imediato em caso de necessidade, de acordo com as recomendações da ANVISA;
- intervalos mais espaçados de almoço, separação e distanciamento de mesas. Marmitas para visitantes e motoristas, evitando aglomeração no restaurante;
- manobras que eram realizadas previamente no passado do navio estão sendo realizadas remotamente no terminal;
- os planos de carga continuamente revisados de forma a evitar necessidade de mão-de-obra própria para "recheio" (acomodação de carga) nos porões com carga total (full);
- levantamento de grupo de risco direto com OGMO;
- recomendação de distância social mínima de 1,8 a 2 metros;
- transporte contratado para os colaboradores com ventilação natural (sem ar-condicionado) e disponibilidade de álcool gel no veículo;
- medição de temperatura dos tripulantes que eventualmente desçam dos navios;
- reforço de comunicação com a equipe do rodoviário para manter distância nos processos (lonamento, desenlonamento, etc);
- uso de luvas nos acessos ao navio e porões, e posterior higienização, inclusive dos talabartes duplos (cintos de segurança);
- implantação de "máscara de papel e filme plástico" nos rádios comunicadores portáteis e fixos, com higienização e troca a cada passagem de turno ou usuário.

## SUSPENSÃO PROATIVA DE ATIVIDADES

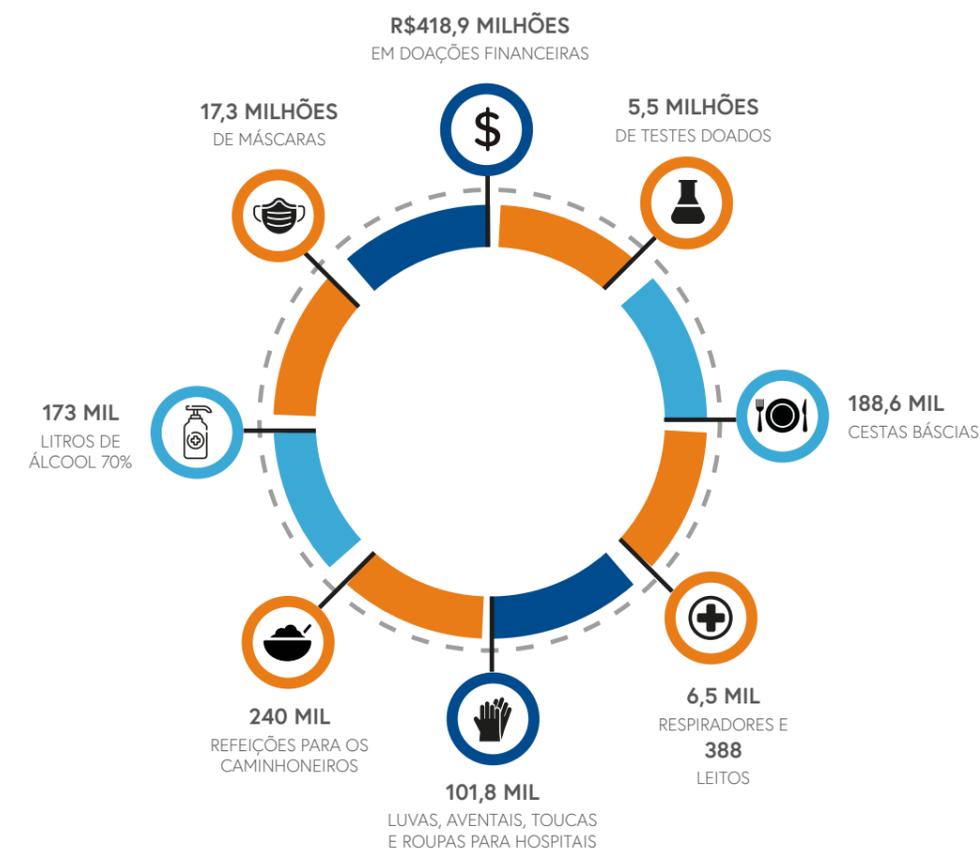
- suspensão atividades não essenciais de manutenção e operação;
- reorganização do planejamento de atividades para execução somente de tarefas imprescindíveis à operação;
- trabalho remoto das atividades não associadas à operação do terminal;
- fechamento temporário das áreas comuns, tais como o Centro de Condicionamento Físico, a área de lazer, a quadra de futebol e os Espaços *Innogate*.

## NOTAS ADICIONAIS / PRINCIPAIS ACHADOS

- canal de Atendimento 24h implantado;
- proibição uso de copos compartilhados, priorizando o uso de descartáveis;
- aquisição de recursos adicionais para a área ambulatorial e a criação de instrução técnica específica para rotinas da medicina do trabalho;
- ampliação dos horários de refeições e alternância das turmas para o almoço com o objetivo de reduzir o fluxo de pessoas;
- participação dos colaboradores em treinamentos com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), para manutenção de respiradores;
- plano de ação Regional que permita a continuidade das operações. Este plano inclui iniciativas de "cross training" para as posições de trabalho críticas e algumas operações remotas desde outros terminais para ajudar aqueles que eventualmente tenham um número grande de afastamentos;
- plano de Contingência em Saúde Pública, validado pela ANVISA, e um Comitê de Gerenciamento de Crise instalado, com reuniões periódicas. Acompanhamento psicológico dos colaboradores e suas famílias. Acompanhamento social dos jovens aprendizes em situação vulnerável;
- monitoramento diário dos fornecedores essenciais para a continuidade da operação e elaboração de um planejamento de estoque operacional para garantir até três meses de operação.

Além de todas as ações imediatas nos Terminais Privados ao longo de todo o ano de 2020, as associadas reunidas fizeram doações locais, estaduais e federais, somando-se:

### IMAGEM 3 DOAÇÕES DAS ASSOCIADAS DA ATP





# ATIVIDADES INTERNAS

**ATP**  
Associação de Terminais Portuários Privados

# 03

## ATIVIDADES INTERNAS

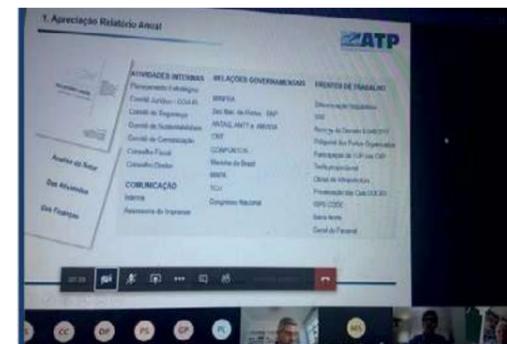
### 3.1 - CONSELHO DIRETOR

Todo ano, o Conselho Diretor da ATP aprova o planejamento estratégico da Associação, bem como plano de metas<sup>14</sup> com as diretrizes da ATP. São elas:

TABELA 4 – ITENS DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

1	Diferenciação Regulatória
2	Normas resultantes do Decreto 9.048/2017 (Portarias SNP e Contrato de Adesão)
3	Proposta de alteração do texto da Lei 10.233/2001
4	Proposta de alteração do texto da Lei 12.815/2013 (preferencialmente)
5	Setor de Contêineres: Defesa da cobrança dos Serviços de Segregação e Entrega (SSE); Tabelamento de Preços e Franquias de Serviço
6	Poligonal dos Portos Organizados
7	Participação de TUP nos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAP)
8	Praticagem (exclusão de rodízio único, regulação e price cap)
9	ISPS Code – CONPORTOS – Estudos de Análise de Riscos e Revisão das Resoluções
10	Gerenciamento de Água de Lastro – obrigação IMO
11	Obras de Infraestrutura (incluindo Barra Norte)
12	Secretaria de Patrimônio da União (SPU)
13	Qualificação do Trabalhador Portuário
14	Projeto Barra Norte

14 - Alguns desses itens estarão descritos com mais detalhes no capítulo "Frentes de Trabalho"



Além dessas frentes de trabalho, o Conselho da ATP discutiu os efeitos econômicos aos terminais resultantes dos Estudos de Impacto de Vizinhança. Deliberou sobre a participação da Diretoria Executiva em eventos internacionais, a aprovação das contas e do relatório anual; discutiu e deliberou sobre os termos da Portaria 1.064/2020; decidiu pelo formato virtual do 7º Encontro da ATP, realizado em 28 de outubro de 2020, em Brasília; discutiu a destinação do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), entre outros tantos assuntos de interesse dos Terminais Privados.

### 3.2 - COMITÊ JURÍDICO

A primeira reunião do ano do Comitê Jurídico da ATP ocorreu presencialmente, em Brasília, para discutir, entre outros temas, a Agenda Regulatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para o biênio 2020/2021. Na pauta do órgão regulador, há importantes temas para os terminais, como os Indicadores de Medição de Desempenho, a padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e o aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239, referente ao transporte de cargas perigosas.



O grupo debateu ainda sobre as frentes do Planejamento Estratégico da ATP, que têm convergência com o trabalho do Comitê. Entre elas, a alteração da Lei 10.233/2001 e o enfrentamento de qualquer iniciativa de governo que indique tabelamento de preços nos serviços prestados pelos Terminais de Uso Privado. Ao longo do ano, já em reuniões on-line, o COJUR discutiu também as alterações da Lei 12.815 por meio da Medida Provisória (MP) 945, transformada na Lei 14.047/2020. Também entrou na pauta do COJUR a possível reforma tributária que está em curso no Congresso Nacional. A estratégia do governo para Reforma Tributária, diferentemente das Propostas de Emendas Constitucionais (PECs) originadas no Congresso Nacional que tratam da matéria, é fazê-la em etapas. O que se tem hoje é um projeto do tipo "abre-alas" e, na sequência, ter-se-ão propostas específicas para discutir outros temas tributários. Uma das grandes balizas do projeto é a ampliação da base tributária, na qual setores isentos passarão a contribuir e a carga tributária vai aumentar.

O Comitê analisou também a portaria do Ministério da

Infraestrutura 1.064 de 14 de maio de 2020, que estabeleceu normas para a autorização de exploração de instalações portuárias e alterações em contratos de adesão – a Portaria dos TUP. Alguns dispositivos necessitam de melhoria sob o ponto de vista de políticas públicas. Temas como: a adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário; o prazo de validade para declaração de adequação às políticas públicas (que não existem); níveis de exigência para transferência de controle societário; exigências para ampliação de área; análise da viabilidade locacional; e outros, que foram inseridos em um único Ofício da ATP e encaminhado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

O Comitê Jurídico da ATP inaugurou, em 2020, seu braço de Relações Governamentais, tendo como ponto de partida a escolha de projetos de Lei prioritários no Congresso Nacional e a análise do Mapa do Poder para os assuntos relacionados aos terminais de uso privado.

Outros assuntos foram debatidos no Comitê, a saber: Agenda Regulatória da ANTAQ biênios 2019/2020 e 2020/2021; Agenda COJUR x Planejamento Estratégico ATP; Estudo de Impacto de Vizinhança; as mudanças na Resolução 3.274/14; Covid-19 e normas para terminais portuários; Projeto de Lei (PL) da BR do Mar; minuta de Contrato de Adesão, entre outros.



### 3.3 - COMITÊ DE SEGURANÇA

#### PANDEMIA E ADAPTAÇÃO DOS PRAZOS DO SETOR PORTUÁRIO

A primeira reunião do Comitê de Segurança da ATP ocorreu em maio e foi marcada pelas discussões sobre as normativas que regulam as medidas de segurança para o combate à Covid-19. O setor portuário reuniu mais de 10 normas relativas à Segurança Pública Portuária e, dentre elas, aquelas que tratavam do acesso com biometria e da entrada e saída de tripulantes. As associadas seguiram todas as medidas de segurança exigidas para cumprir as regularidades durante a pandemia.

#### ANÁLISE DE RISCOS COM ÊNFASE EM SEGURANÇA PORTUÁRIA (ARESP)

A Análise de Risco com Ênfase em Segurança Portuária foi tema de uma Live promovida pela ATP em parceria com a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), transmitida no dia 30 de junho pelo canal da Associação no YouTube.

A nova resolução foi publicada em setembro de 2020 e recebeu o nº 53. A legislação prevê que toda instalação deve cumprir um roteiro para elaboração do Plano de Segurança Portuário, que engloba as etapas de: Estudo de Avaliação de Riscos; Plano de Segurança Portuária; e Declaração de Cumprimento, que é atestada pelas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS). Já a CONPORTOS

é responsável por atestar que a instalação cumpre os padrões exigidos internacionalmente e autorizá-la a operar.

Entre os participantes da Live, o professor Felipe Scarpelli, agente da Polícia Federal, detalhou o escopo e a metodologia de aplicação da ARESP. O grande desafio na elaboração da metodologia, para o pesquisador, é trazer as questões técnicas e acadêmicas para os diversos tipos de terminais portuários, atendendo ao ISPS Code e todos os normativos da CONPORTOS. A avaliação de riscos deve levar em consideração as ameaças à instalação, as prováveis vulnerabilidades e o cálculo das consequências de um incidente. A avaliação de proteção, com base em análise de riscos, é a premissa para a elaboração do plano de segurança portuária.

#### METODOLOGIA ARESP – PERCEPÇÕES INICIAIS

Mesmo antes da divulgação da Resolução nº 53 da CONPORTOS, o Comitê de Segurança da ATP promoveu, em junho de 2020, uma apresentação on-line feita pela associada DP World Santos sobre o funcionamento e a aplicação prática da ARESP. A DP World foi um dos terminais do complexo portuário santista escolhidos pela CONPORTOS em conjunto com a CESPORTOS para fazer as simulações iniciais da nova metodologia. A reunião, que contou com cerca de 30 participantes, fez parte das atividades do Comitê de Segurança da Associação.

A avaliação dos riscos é feita em dois momentos distintos, para analisar o risco inerente e o risco residual. O primeiro não considera as ferramentas de controle que existem atualmente. O segundo faz uma análise considerando a estrutura de controle. Os dados são preenchidos em uma planilha fornecida pela CONPORTOS. No arquivo são inseridos os fatores de vulnerabilidade do terminal, como ameaças, ações adversas e valoração das consequências.

### 3.4 – COMITÊ DE SUSTENTABILIDADE



O SUSTENTAR, Comitê de Sustentabilidade da ATP, reuniu-se em Vitória (ES), em fevereiro de 2020, para sua primeira reunião anual. O Conselho discutiu os principais temas que permeiam a agenda ambiental dos terminais privados para 2020. O gerenciamento da água de lastro teve destaque, com a apresentação da Tenente da Marinha do Brasil Jennifer Arêas. Ela falou sobre as características das espécies marinhas, a Convenção Internacional para Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, estabelecida pela Organização Marítima Internacional (IMO) em 2004, e o cumprimento das regras estabelecidas pela nova Norma da Autoridade Marítima (Normam) número 20.

Além da Marinha, o representante do Porto Itapoá (SC), Christiano Pereira, relatou a experiência de campo vivida pelo terminal e os impactos do gerenciamento da água de lastro nos custos e nas operações. A analista de mercado da ATP, Bárbara Rosa, por sua vez, abordou a modelagem de avaliação do Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA) da ANTAQ e analisou os pesos e métodos trazidos pelo Processo de Análise Hierárquica (AHP – Analytic Hierarchy Process), sistema utilizado pelo órgão regulador para pontuar os critérios do IDA.

Para antecipar os possíveis resultados do IDA, a ATP elaborou um programa de simulação para que os associados possam saber com antecedência os pontos de melhoria. Assim, antes

mesmo de a ANTAQ divulgar os dados, podem ser identificadas possíveis inconsistências na gestão ambiental em seus terminais privados.

No dia seguinte à reunião, houve uma visita técnica ao complexo portuário de Tubarão (ES), da Vale. Lá o grupo do Sustentatar pôde verificar as operações desde a chegada do minério em vagões até a transformação do minério em pelotas, as áreas de estocagem e operacionais. Foram verificadas também as medidas protetivas e de gerenciamento do meio ambiente e as ações com a comunidade local.

Para encerrar o ano de 2020, cerca de 30 participantes do SUSTENTAR se reuniram virtualmente com a equipe da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade da ANTAQ. A gerente da área, Auxiliadora Borges, reforçou a abertura para o diálogo e troca de informações entre a Agência a agência e a ATP.

Durante a reunião, a equipe da ANTAQ apresentou o IDA e sua metodologia de aplicação. O índice foi criado em 2012 como instrumento de acompanhamento e controle de gestão ambiental nas instalações portuárias. Outros pontos tratados na reunião foram os atrasos na renovação das licenças ambientais e seus reflexos no IDA, as mudanças nos quesitos avaliados considerando a pandemia da Covid-19 e a evolução dos indicadores.

O IDA é um instrumento de avaliação que pode se reverter em vantagem competitiva para os terminais portuários. Na opinião dos membros do Comitê, a ferramenta poderia gerar certificações de excelência que facilitassem processos, como a obtenção de licenças ambientais. Seria uma forma de recompensa e reconhecimento dada ao terminal portuário.

### 3.5 – COMITÊ DE COMUNICAÇÃO

O Comitê de Comunicação da ATP se reuniu no dia 18 de agosto por videoconferência e contou com a participação de cerca de 20 representantes de associados. O grupo discutiu as mudanças do cenário atual de pandemia, a adequação de estratégias de comunicação da associação voltadas para o contexto digital, as estratégias de visibilidade da associação na imprensa e nas redes sociais, além de ações internas com os associados.

Durante a reunião foram apresentados os **resultados de comunicação de 2019 e discutidas estratégias para atuação em Relações Institucionais e Governamentais, além do planejamento de redes sociais e divulgação do 7º Encontro ATP.**

O Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, abriu a reunião e convidou os comunicadores e representantes de associados a conhecerem o Data Port, o novo banco de dados da ATP, lançado em julho no site da ATP e disponível também como aplicativo.

A reunião contou com a palestra sobre a Comunicação em Ambientes de Poder realizada pela Diretora da In Press Oficina,

Fernanda Lambach, que apresentou a ferramenta Mapa do Poder, contratada pela ATP para levantar informações e posicionamentos de stakeholders do governo, judiciário e Congresso Nacional.

Entre as estratégias de comunicação, a Coordenação de Comunicação da ATP destacou a importância do aumento do engajamento dos associados e propôs a campanha "Fala Associado", na qual as empresas passassem a enviar conteúdos relevantes para uso nas redes sociais.

Os comunicadores sugeriram a realização de webinars e o uso de plataformas interativas como a do 7º Encontro ATP, que propicia um ambiente virtual com experiências para o usuário. O Coordenador do Comitê, Caio Cunha, representante do Porto do Açu, avaliou a transformação da área de Comunicação nos últimos dois anos e citou que o reposicionamento da ATP junto à imprensa gerou ganhos significativos para a imagem e visibilidade da entidade.

### 3.6 - GT DE PRATICAGEM

O GT de Praticagem da ATP acompanhou a publicação do Projeto de Lei 4.392/2020, de autoria do deputado Alceu Moreira, à época presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). O ponto principal do PL é conferir à ANTAQ competência para atuar na regulação econômica dos serviços de Praticagem. O projeto prevê que o serviço em questão seja executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações, atuando por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou, ainda, contratados por empresa, conforme regulamentado pela Autoridade Marítima.

Dentre os principais pontos do PL 4.392/2020, destaca-se também a atribuição à ANTAQ da fixação dos limites de preço em cada zona de Praticagem. Atualmente, a disciplina de

preços pela Autoridade Marítima se dá em casos de impasse nas negociações entre práticos e armadores, quando o ente público é chamado a arbitrar uma questão envolvendo agentes específicos do mercado, sem, contudo, constituir uma regulação econômica stricto sensu, cujo objetivo seria corrigir uma falha de mercado e aumentar o bem-estar social.

O Projeto de Lei 4.392/2020 aguarda análise da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), apensado ao PL 1565/2019.

O GT PRATICAGEM pretende se fortalecer criando uma coalizão com outras Associações interessadas no tema.



### 3.7 - GT DE INFRAESTRUTURA

O tema principal discutido no GT de Infraestrutura da ATP foi o Programa do Governo Federal PRO BRASIL, de iniciativa do Ministério da Infraestrutura (MINFRA). O GT de Infraestrutura se reuniu em 28 de maio de 2020 para analisar detalhadamente o plano. O projeto está dividido em dois eixos básicos: o Progresso, que inclui obras necessárias e investimentos na multimodalidade; e Ordem, que propõe medidas para o aprimoramento da regulação, fiscalização e ordenamento jurídico para atrair investimentos e melhorias no ambiente de negócios. Esses projetos estão divididos em dois blocos, um com investimento público e o outro por concessão, inclusive com renovações antecipadas.

O Secretário Executivo do MINFRA, Marcelo Sampaio, participou da reunião e fez uma longa apresentação sobre o PRÓ BRASIL. Disse o Secretário que o projeto já era antigo e tinha sido efetuado entre vários Ministérios. Mas com a crise sanitária causada pela Covid-19 o programa tornou-se algo importante para alavancar a economia e a retomada do crescimento no pós-Covid.

Segundo Marcelo Sampaio, existe um gama de projetos a serem avaliados. O Secretário também mencionou a necessidade da hierarquização de todos os projetos de Infraestrutura, além da realização de uma pesquisa com todo segmento portuário. Pretende-se alinhar todo o planejamento aos portfólios e práticas internacionais como OCDE, Doing Business, WEF, entre outros.



O Secretário ainda falou sobre a unificação das Agências Reguladoras (ANTT, ANTAQ e ANAC) e sobre um questionário a ser enviado ao setor privado, para conhecer "onde o Governo atrapalha" (palavras do Secretário). Após a apresentação, a ATP fez menção aos vários pedidos de alteração das Leis 10.233/2001 e 12.815/2013, ficando a Diretoria Executiva de providenciar os novos pleitos, bem como reencaminhar os ofícios que já tinham sido apresentados ao MINFRA e à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

Os associados puderam fazer vários questionamentos, dentre eles: segurança jurídica relacionada às poligonais dos portos (Portos de Santos); alteração no modelo de cobrança da Secretaria de Patrimônio da União (SPU); regulações excessivas por parte da ANTAQ e seu papel como agente regulador; a exclusão do projeto de Açailândia; incentivo às políticas públicas sobre desenvolvimento de hidrovias; fim da cobrança por eixo etc.



# RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS

Associação de Terminais Portuários Privados

# 04

## RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS

### 4.1 - BREVE PANORAMA DO SETOR

O Brasil tem experimentado, desde o mandato do ex-presidente Michel Temer, uma guinada pró-mercado na economia. Assim, são priorizadas políticas focadas na redução dos gastos públicos, diminuição do tamanho do Estado, realização de reformas estruturantes, desburocratização, privatização de estatais e concessões públicas, entre outras.

Esse movimento foi impulsionado a partir da eleição do presidente Jair Bolsonaro e das equipes comandadas pelos Ministérios da Infraestrutura, da Agricultura, de Minas e Energia e da Economia. No ranking<sup>15</sup> das reuniões com os setores econômicos, o ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, participou de 22 encontros com empresas de transportes, logísticas, financeiras e de transmissão de energia. Empatados em segundo lugar, com 20 agendas cada, estão os titulares das pastas de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e da Agricultura, Tereza Cristina. Receberam integrantes de áreas afins aos ministérios, como energia elétrica, óleo e gás mineração, agronegócio e indústria alimentícia. Logo atrás, com 18 encontros, está o chefe da Economia, Paulo Guedes, que se reuniu com atores financeiros e de tecnologia digital.

Ao menos no discurso, os interesses do Ministério da Infraestrutura e Economia se apresentavam como convergentes a dois pilares da Associação Terminais Portuários Privados: segurança jurídica e competitividade. A aprovação da Lei da Liberdade Econômica pode ser um exemplo disso. Mas as

necessidades do Governo são maiores e se baseiam em quatro principais reformas: da Previdência; Administrativa; Tributária; e da Infraestrutura. Esta última aborda todos os modais de infraestrutura e programa de minas e energia, tendo como principais justificativas: mais segurança jurídica, transparência e previsibilidade para investidores nacionais e estrangeiros.

A Reforma da Previdência se concretizou já ao final de 2019, as da Administração Pública e Tributária estão em discussão entre Executivo e Legislativo e, a Reforma da Infraestrutura ocorreu, como pretendido, ao longo de 2020. A pandemia global da Covid-19 reformulou toda a agenda política, ao passo que todos os esforços passaram a ser direcionados ao enfrentamento à doença e à crise econômica por ela gerada. Assim, prioridades precisaram ser reavaliadas, suspensas ou adiadas.

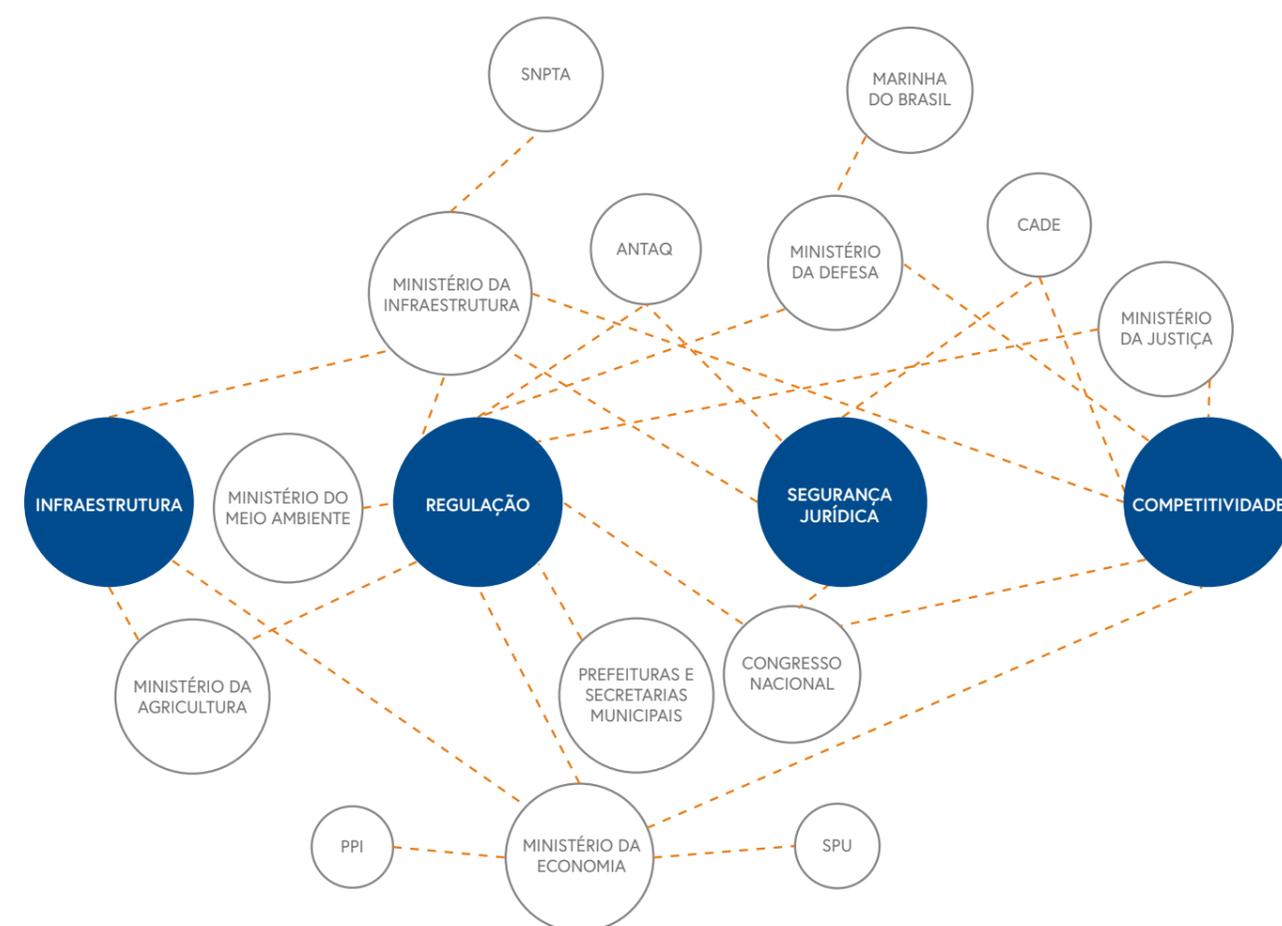
No setor portuário, o ano de 2020 trouxe uma carteira de investimentos no montante de R\$ 4 bilhões, os quais podem ser divididos em: seis leilões para arrendamentos e mais sete novos contratos Terminais de Uso Privado. Os leilões arrecadaram R\$ 642,5 milhões, enquanto os TUP anunciaram a carteira de investimento de R\$ 3,4 bilhões.

O Executivo pretende avançar sua pauta com o legislativo para o ano de 2021. Na área da Infraestrutura e Energia, possivelmente, as Relações Governamentais e Institucionais se darão pelo Novo Marco Legal para Saneamento; Projeto de Lei 6407/2013 (Novo

Mercado de Gás); Projeto de Lei 5877/2019 (privatização da Eletrobras); Projeto de Lei 232/2016 (Modernização do Setor Elétrico); Projeto 7063/2017 (concessões e PPPs); Projeto de Lei 261/2018 (autorização Ferroviária); Projeto de Lei 3729/2004 (licenciamento Ambiental); **Projeto de Lei 4.199/2020 (cabotagem)**; PL 2646/2020 (debêntures de infraestrutura);

Projeto de Lei dos Correios (novo) e para o **PL 4.392/2020 (praticagem)**, no qual a ATP envidará todos os seus esforços.

Seguindo os quatro Pilares Institucionais da ATP, as teias de relacionamento podem ser definidas conforme a representação gráfica abaixo:



15 - Levantamento das agendas de ministros revela onde está o interesse de setores econômicos no governo Bolsonaro. Pastas mais procuradas são Infraestrutura, Agricultura e Minas e Energia.

Decreto regulamenta conduta de servidores e grupos de pressão.(Fonte: [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica/2019/02/10/interna\\_politica,736523/lobistas-acao-nas-areas-de-infraestrutura-agricultura-e-energia.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica/2019/02/10/interna_politica,736523/lobistas-acao-nas-areas-de-infraestrutura-agricultura-e-energia.shtml))

## 4.2 - MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO – MAPA

A ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, recebeu os dirigentes da ATP e o Presidente da FPA (Frente Parlamentar da Agropecuária), Deputado Federal Alceu Moreira. A reunião tratou de temas relacionados à logística do agronegócio, principalmente, o escoamento da produção de grãos pelos portos privados.



O grupo comentou sobre o forte potencial dos terminais da região Norte do país, local onde a ATP desenvolve o projeto Barra Norte, que visa aumentar a profundidade do canal do Rio Amazonas para que as embarcações possam sair mais carregadas de mercadorias. A discussão pautou-se na ideia de diminuição dos custos logísticos e maior competitividade aos produtos brasileiros

## 4.3 - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - MINFRA

A Diretoria da ATP esteve reunida, em março de 2020, com o Ministro Tarcísio de Freitas para alinhar as frentes de trabalho a serem desenvolvidas ao longo do ano. Essas frentes são divididas em quatro pilares básicos: regulação, segurança jurídica, infraestrutura e competitividade. Na ocasião, foram discutidas as frentes mais importantes dentro de cada pilar, a saber:

### SEGURANÇA JURÍDICA:

(a) a necessidade de reavaliar o clausulado do Contrato de Adesão, pois as cláusulas hoje existentes obrigam os TUP aos mesmos termos de concessão, além da inclusão do pagamento de Tarifa Proporcional;

(b) edição da nova Portaria para TUP. Desde a publicação do Decreto nº 9.048, em maio de 2017 a ATP vem debatendo, analisando e aguardando a publicação das novas Portarias para os TUP (a nova Portaria nº 1064/2020 foi publicada em maio de 2020);

(c) privatização das Cias Docas: preocupação sobre a modelagem de concessão; a influência da nova administração sobre os TUP, cobrança de tarifas, entre outros; (c) poligonais dos Portos Organizados (i.e. Santos e Itaquí) – redução ou alargamento das áreas dos portos organizados para arrecadação tarifária.

### INFRAESTRUTURA:

(a) financiamento dos estudos para monitoramento do calado da Barra Norte; e (b) a preocupação com a imperativa necessidade concessão/construção das Ferrogrão e Rio-Vitória..

### COMPETITIVIDADE:

(a) a Diretoria Executiva solicitou que o MINFRA interferisse a favor dos TUP nas exigências e condicionantes contidas no Estudo de Impacto da Vizinhança (EIV);

(b) além disso, pediu apoio institucional para atuação na relatoria da Medida Provisória 915/2020 – a MP do Retrofit, para que não houvesse aumento de custos nos investimentos privados; e

(c) a exclusão da cobrança do espelho D'água.

### 4.3.1 - IMPACTOS DO CORONAVÍRUS NO SETOR

Em duas outras oportunidades, a ATP esteve reunida com o Ministro Tarcísio de Freitas para tratar dos termos iniciais da Medida Provisória 945/2020 (Lei 14.047/2020), que teve como objetos iniciais o pagamento de renda mínima aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) e o atendimento emergencial aos transportadores de cargas em seus recintos de embarque e desembarque, com sugestões de Boas Práticas no combate à Covid-19.

## 4.4 - SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – SNPTA

### MEDIDA PROVISÓRIA 945/2020

Que dispunha sobre medidas temporárias em resposta à pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar.

A ATP, isoladamente ou em coalizão, reuniu-se com a SNPTA para tratar da MP 945/2020, a qual tinha como contexto inicial medidas temporárias para pagamentos emergenciais aos Trabalhadores Portuários Avulsos.

Num primeiro instante, havia várias alternativas que poderiam financiar a ajuda emergencial, tais como: (1) obtenção imediata de linhas de crédito pelo BNDES; (2) suspensão imediata da contribuição de 2,5% para INSS; (3) negociação de todas as cláusulas contratuais possíveis (arrendamento); (4) suspensão imediata do pagamento de outorgas ou outros investimentos; (5) que o Governo utilizasse os quase R\$ 1,4 bilhões contingenciados para o FDEPM<sup>16</sup>; (6) critérios de restituição dos valores a serem pagos pelo OP de forma imediata, entre outras.

16 - FDEPM: Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo

Os pontos de consenso nas negociações foram: essencialidade do serviço, escalação eletrônica e multifuncionalidade e, pelos TPAs, o alinhamento à flexibilidade de imposição de afastamento. Para a SNPTA, o uso do FDEPM deveria ser discutido e articulado com a Marinha do Brasil para mitigar questões controversas.

## PORTARIA 1.064/2020 – A PORTARIA DOS TUP

Após diversas reuniões ocorridas entre ATP e SNPTA, em maio de 2020 foi publicada a Portaria nº 1.064, **que estabelece normas para a autorização de exploração de instalações portuárias e para a alteração de contratos de adesão** – a Portaria dos TUP.

A referida Portaria constitui um acertado passo no âmbito da Secretaria, ao trazer clareza quanto aos procedimentos e requisitos a serem atendidos para obter autorização, prorrogar vigência do contrato, aumentar área, alterar perfil de carga, aumentar capacidade, entre outros pontos e principalmente com destaque à incorporação da Declaração de Utilidade Pública no âmbito do Contrato de Adesão.

Ao analisar a Portaria, a ATP, embora tenha discutido, prévia e exaustivamente o texto, observou a necessidade de aperfeiçoamento de alguns pontos: (1) necessidade de que seja dada publicidade às diretrizes do planejamento e às políticas

## QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

A ATP, reunida com a SNPTA, discutiu mais uma vez a questão da qualificação do trabalhador portuário, e, mais uma vez, sugeriu a transferência da competência para capacitar os trabalhadores portuários nos terminais privados à Confederação Nacional dos Transportes (CNT). A ATP defende ainda que o recolhimento das verbas destinadas ao FDEPM seja transferido da Marinha do Brasil para o Sistema SEST/SENAT.

A Confederação possui não apenas expertise, mas também representa o sistema de transporte como um todo. A Associação defende, também, que o gerenciamento da verba arrecadada possua rigorosos mecanismos de governança interna, alocando os recursos recolhidos em programas dedicados ao setor portuário.

A ATP sugeriu, em diversas oportunidades, que fossem elaborados critérios para recompensar os TUP que se utilizam da mão de obra avulsa. Isso porque em alguns casos, era a única mão de obra disponível para os ternos dos terminais. Portanto, não só para os TUP mas também para esses trabalhadores avulsos, essas condicionantes são prejudiciais.

públicas do setor portuário voltadas à exploração privada (mencionadas na Portaria) e de disposições que assegurem aos TUP liberdade de preços, bem como a prerrogativa de disciplinar suas operações; (2) é necessário também alterar o prazo de validade da Declaração de Adequação às diretrizes de planejamento e das políticas do setor portuário, visto que tais declarações valem apenas por 18 meses, prazo este totalmente inadequado ao trâmite de um processo de outorga; (3) excluir a necessidade de demonstração de interesse público para outras hipóteses de adaptação contratual; (4) necessidade de ampliação das hipóteses de dispensa de análise de viabilidade locacional; (5) diminuição das exigências com relação à transferência de controle societário e de titularidade; (6) sugestões de alteração com relação a celebração da adaptação contratual.

A participação do setor no planejamento da alocação dos recursos permitirá sua distribuição correta, gerando transparência e, por fim, alcançando a finalidade que pretende: bem-estar e capacitação do trabalhador portuário. A ATP vê como oportuna a criação de uma seção específica para discussão de temas portuários dentro da CNT.

É imperativo ao Brasil e, principalmente ao sistema portuário brasileiro, uma mudança de postura rumo às melhores práticas internacionais para a qualificação de sua força laboral e, junto dela, um conjunto merecido de assistência social.

## NORMA REGULAMENTADORA 29 – NR 29

A ATP discutiu com a Diretoria de Gestão e Modernização Portuária da SNPTA, os normativos que pretendem atualizar, aprimorar e desburocratizar os procedimentos para a segurança e saúde do trabalhador portuário, a NR 29. Muitas sugestões inseridas na minuta da Norma não se assemelham às práticas mundiais para navegação e, muito menos, para instalação portuária. Se excluídas, não prejudicam questões de segurança e a saúde do trabalhador.

Uma questão básica e determinante que levou a Associação a discutir o texto com a SNPTA é uma possível inversão das responsabilidades entre navios e terminais e, ainda, a inclusão de itens ou equipamentos que não são possíveis de padronização, caso das novas formas de amarração.

## PROJETO DE LEI 4.199/2020 – BR MAR

O Projeto de Lei nº 4.199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem – BR do Mar e altera as Leis 5.474/1968<sup>17</sup>, 9.432/997<sup>18</sup>, 10.233/2001<sup>20</sup>, e 10.893/2004<sup>20</sup>, partiu da preocupação com o incentivo à navegação de cabotagem, que teve início em uma auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), no âmbito do TC 023.297/2018-2. Constatou-se a existência de falhas em relação à governança das políticas de transporte referentes à cabotagem, não havendo ações estratégicas nem operacionais ao fomento desse estilo de navegação.

O projeto previu também a autorização para uso temporário de áreas e instalações portuárias em operações especiais de

Os terminais portuários não pretendem se afastar de qualquer responsabilidade já imposta ao negócio. Tampouco desejam assumir outras que podem levar a uma anormalidade logística sem precedentes uma vez que incorremos em: revisão de todas as escalas de atracação (principalmente dos granéis), atraso no início das operações, consequente elevação no valor das demurrages, elevado custo de atracação armadores/usuários, contradição às jurisprudências do Tribunal Marítimo, e por fim, mas não menos importante, a denúncia de descumprimento, por parte do Governo, das convenções Internacionais.

A proposta foi muito bem recebida pelo diretor e, ao final, a ATP apresentou ofício para as sugestões e apoio daquela Secretaria.

cabotagem. Inseridas no artigo 16, essas áreas são as localizadas dentro da poligonal do porto organizado, com prazo inicial de até 24 meses.

Por oportuno, tanto ATP como a coalizão portuária solicitaram a inclusão de emenda aditiva visando a prorrogação do prazo para utilização do benefício do REPORTO, concedido pela Lei 11.033/2004 para até 21 de dezembro de 2025 (emenda 22 – Hugo Leal – PSD/RJ). A emenda não foi acatada, mas a necessidade de prorrogação do REPORTO foi introduzida no Relatório Final do PL. Porém, o prazo de validade vai apenas até o fim de 2021.

17 - Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968: Dispõe sobre as Duplicatas, e dá outras providências.

18 - Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997: Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

19 - Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001: Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.

20 - Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004: Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

## 4.5 - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

### AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Ano após ano, a ATP contribui, por meio de seus associados, para a melhoria da regulação no setor. Em No 2020, Associação participou de oito Audiências Públicas e mais duas Tomadas de Subsídios da ANTAQ. A Tabela 1 descreve as atividades:

TABELA 5 – AUDIÊNCIAS PÚBLICAS E TOMADA DE SUBSÍDIOS DA ANTAQ – ANO 2020

Índice	Objeto	Sugestões
001	Proposta de norma que regulamenta as operações de transbordo ship to ship e o subsequente transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, na forma do anexo da presente resolução.	9
004	Proposta de norma que regulamenta os arts. 42-B e 42-C do Decreto nº 9.048, de 2017. A minuta de Resolução pretende estabelecer o procedimento para antecipação de receitas das administrações dos portos.	16
005	Trata da obtenção de subsídios para Resolução Normativa sobre a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), pela ANTAQ.	26
010	Regulamenta os procedimentos para a transferência de controle societário ou de titularidade de contrato de concessão de porto organizado, de contrato de arrendamento de instalação portuária e contrato de adesão de instalação portuária.	39
013	Proposta de norma que regulamenta e atualiza os procedimentos para a operação com produtos perigosos.	5
016	Resolução que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em áreas e águas sob jurisdição brasileira.	35

TABELA 5 –CONTINUAÇÃO

Índice	Objeto	Sugestões
018	Proposta de norma que tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.	41
019	Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.	9
T.S. 6	Análise de Impacto Regulatório (AIR) sobre o tema "regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMO) do trabalho portuário avulso", constante do Eixo 3.3 da Agenda Regulatória ANTAQ/Biênio 2020-2021.	3
T.S. 7	Obter contribuições e subsídios, por escrito, para aprimoramento da Norma aprovada pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 2014, que trata da fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.	13

### ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL

O Comitê de Sustentabilidade da ATP, realizado em setembro de 2020, contou com a presença da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade da ANTAQ. A Agência apresentou a nova gerente da área, Auxiliadora Borges, entrando no lugar de Marcos Maia Porto. A ATP deu boas-vindas à nova gerente e os órgãos se mostraram abertos à troca de informações, com vistas à melhoria da relação entre ambos.

### RESOLUÇÃO NORMATIVA 31

A ATP tem acompanhado as ações judiciais relativas à RN 31/2019<sup>21</sup>. Por decisão assemblear, a Associação decidiu não prestar nenhum tipo de informação de cunho comercial de natureza privada à ANTAQ. Esta deliberação foi fundamentada na livre iniciativa, característica preponderante do regime jurídico de TUP. A Assembleia determinou que a alternativa a ser gerenciada com a ANTAQ seja a confecção de uma Análise de Impacto Regulatório.

Até o fechamento deste relatório não havia novidades nas ações judiciais relativas à RN 31/2019-ANTAQ desde 29.07.2020, conforme dados da consultoria jurídica Navarro Prado.

Os últimos andamentos relevantes são: Processo Principal 1016246-10.2019.4.01.3400 (JFDF); 18.09.2019 Concessão do pedido de tutela de urgência que suspende os efeitos da RN 31/2019-ANTAQ;

21.07.2020 Processo concluso para julgamento.

21 - RN31/2019 – ANTAQ - publicada no Diário Oficial da União na data de 16 de abril de 2019, que estabelece a obrigatoriedade de prestação de informações para a alimentação do Sistema de Acompanhamento de Preços Portuários (Módulo APP)

## RESOLUÇÃO NORMATIVA 34

A Resolução Normativa nº 34/2019, publicada em agosto, 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 se empenha em defender a diferenciação regulatória dos TUP, uma vez que a normatização dos terminais portuários privados deve levar em conta a legislação, na qual a atividade dos TUP trata de exploração de bem privado. Consequentemente, afasta-se a incidência de predicados atrelados à prestação de serviço público. Em segundo lugar, a norma para TUP deve ser pautada na Declaração de Direitos da Liberdade Econômica, instituída pela Lei 13.874/2019, e na excepcionalidade da intervenção estatal. É inadequada a instalação de um price cap pela ANTAQ, pois, além de ser ilegal

no caso dos TUP, é uma política ineficiente e custosa. Por último, definir que a correta interpretação da RN ANTAQ nº 34/2019 tem por objetivo os casos de verossimilhança de abusividade, e não de regulação de preços.

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 dessa cobrança, além da exclusão dos TUP da norma.

O que se pretende é: (1) retirar os TUP do normativo, uma vez que eles não prestam serviço público; (2) o entendimento, por parte da ANTAQ, de que os TUP possuem preços livres (conforme art. 45 da Lei 10.233/2001, e art. 35-A do Decreto 8.033/2013).

## 4.6 - MARINHA DO BRASIL

### PRATICAGEM

A ATP, em reunião com o Comandante da Marinha do Brasil, Almirante Ilques Barbosa Jr., pediu apoio para o Projeto de Lei 4.392/2020 de autoria do deputado Alceu Moreira, à época presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). O ponto principal do PL é conferir à ANTAQ competência para atuar na regulação econômica dos serviços de Praticagem. O projeto prevê que o serviço seja executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações, atuando por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE)

ou, ainda, contratado por empresa, conforme regulamentado pela Autoridade Marítima.

O Projeto de Lei foi muito bem recebido pelo Comandante da Marinha, que determinou seu encaminhamento à Diretoria Geral de Navegação (DGN) para análise. O Projeto de Lei 4.392/2020 aguarda análise da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), apensado ao PL 1565/2019.



## BARRA NORTE

Várias foram as reuniões entre Marinha do Brasil e ATP. Logo no início de 2020, a Associação discutiu o relatório apresentado pela professora Doutora Susana Vinzon, do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE) ligado ao segmento do agronegócio (grãos). O relatório indicava, apesar da carência de dados, a possibilidade de trânsito de navios pelo arco lamoso com calado de 12,5m e até 13m em algumas condições especiais de maré. Uma cópia do relatório foi encaminhada ao comando do 4º Distrito Naval (4º DN).

Dentre os assuntos abordados, constava também a Portaria nº 122, de 30 de março de 2020, assinada pelo Comando do 4º DN, autorizando testes com navios de calado 11,90m para trânsito pela barra norte do rio Amazonas. Como novidade, trouxe a obrigatoriedade de lastro de 20 cm. A capacidade de carga continua limitada ao calado de 11,70m. Como esses testes são realizados utilizando navios de bandeira estrangeira, até o fim do ano nenhum foi realizado. Isso ocorreu por resistência dos Comandantes a lastrarem seus navios sem ganhos no volume de carga transportada. A ATP já manifestou ao Comandante da Marinha sua preocupação em relação à exigência do lastro, que inviabiliza o início dos testes.

Adicionalmente, a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil passou a indicar que novos ganhos em calado só seriam autorizados após a instalação de equipamentos sensoriais que permitissem a coleta, em tempo real, de informações de maré, corrente, vento etc. Isso asseguraria, na visão daquela diretoria, maior segurança ao trânsito de navios pela região do arco lamoso.

Em razão disso, a Praticagem da ZP 01 desenvolveu estudos para a instalação de boias sensoriais na região que, disponibilizariam tais informações. Aparentemente, a solução não agrada a área técnica da Marinha, em razão da imprecisão causada pela movimentação das boias. Para a ATP, esta solução também não atende, pois a Praticagem indica que a manutenção e a segurança física das boias seriam realizadas pela Autoridade Portuária do Porto de Santana por meio da cobrança, a todos os navios que transitassem pela região, de uma tarifa de acesso aquaviário. Acontece que menos de 10% dos navios que transitam pelo arco lamoso demandam o Porto de Santana, o que não justificaria tal procedimento. A ATP defendeu, perante a Marinha do Brasil, a instituição de uma tarifa a ser cobrada pela Autoridade Marítima ou por meio da concessão do serviço.

## QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

Na oportunidade com a Marinha do Brasil, a ATP lembrou sua defesa da qualificação dos trabalhadores portuários. Neste quesito, acredita que a competência para a capacitação dos operários nos terminais privados seja da CNT. Não é a primeira vez que o assunto é discutido com a Marinha. A Associação defende ainda que o recolhimento das verbas destinadas ao FDEPM seja gerido pelo Sistema SEST/SENAT. A Confederação já demonstrou possuir mais do que infraestrutura e expertise, mas também representa o sistema de transporte como um todo.

A Associação defende, também, que o gerenciamento da verba arrecadada possua rigorosos mecanismos de governança interna, alocando os recursos recolhidos em programas dedicados ao setor portuário. A participação da categoria no planejamento da alocação dos recursos permitirá sua distribuição correta, gerando transparência e, por fim, alcançando a finalidade que pretende: bem-estar e capacitação do trabalhador portuário. É imperativo ao Brasil e, principalmente, ao sistema portuário brasileiro, uma mudança de postura rumo às melhores práticas internacionais para a qualificação de sua força laboral e, com ela, um conjunto merecido de assistência social.

## 4.7 - COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS (CONPORTOS)

A CONPORTOS esteve junto à ATP e seu Comitê de Segurança em quase todas as atividades relacionadas à segurança pública portuária. O evento que marcou o ano de 2020 e as relações institucionais entre as entidades foi a live do canal do YouTube da ATP, ocorrida em junho de 2020, para lançamento das premissas básicas do que seria a Resolução 53.

O evento teve participação de cerca de 400 pessoas e mais de mil visualizações. O Presidente da CONPORTOS, Delegado Federal Marcelo João, explicou as fases de análise pelas quais

passou a nova metodologia. A preocupação da CONPORTOS foi desenvolver uma ferramenta de gestão adequada à realidade do Brasil e que considerasse os diversos tipos de carga. Longe de ser apenas uma obrigação, a ferramenta agrega valor à segurança portuária. Alguns TUP já vinham fazendo simulações utilizando essa nova metodologia.

A CONPORTOS reuniu-se com a ATP em outras oportunidades para discutir possíveis aprimoramentos da resolução 53.

## 4.8 - COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)

A Diretoria Executiva da ATP participou, em junho de 2020, da reunião da CONAPORTOS. A entidade, coordenada pela Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura, adotou um novo modelo de reuniões, em que convida representantes de entidades do setor a participar.

Nessa oportunidade, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, informou que a CONAPORTOS tem, realmente, o papel de trazer à tona as decisões dos anuentes, bem

como uma visão geral dos impactos de cada uma delas. No período de pandemia, houve uma integração maior dos anuentes com o setor privado.

Na reunião de outubro, a ATP participou em conjunto com a coalizão portuária e apresentou os pleitos de alteração das Leis 10.233/01 e 12.815/13. São os pleitos dos terminais de uso privado:



### DA LEI 10.233:

- ✓ separar os princípios aplicáveis ao transporte terrestre dos aplicáveis à infraestrutura portuária;
- ✓ individualizar competências da ANTAQ no âmbito das concessões, arrendamentos e autorizações;
- ✓ princípios previstos no art. 3º da Lei nº 12.815/2013, como estímulo à concorrência e liberdade de preços, que divergem de serviços enquadrados como serviço público;
- ✓ consolidar a declaração de utilidade pública no próprio instrumento de outorga;
- ✓ preservar a liberdade de preços praticados por arrendatários, autorizatários e operadores portuários, bem como o estímulo à concorrência entre instalações portuárias;
- ✓ controle do TCU e da CGU em atos concretos das Agências deve se ater à conformidade e à legalidade;
- ✓ retirar o conceito da modicidade de preços;
- ✓ competência exclusiva da ANTAQ para normas relativas à exploração da infraestrutura portuária (eliminando conflitos com CADE e ANP).

### DA LEI 12.815:

#### Exploração: Autorizações

- ✓ excluir a obrigatoriedade de novos investimentos como requisito para a prorrogação;
- ✓ simplificar o procedimento de outorga de autorizações, eliminando a etapa de anúncio público (mantendo-se o instrumento de chamada pública).

#### Direito de Acesso:

- ✓ o acesso ou compartilhamento de instalações portuárias exploradas mediante arrendamento ou autorização deve ser regido, exclusivamente, pelas regras de direito privado.

## 4.9 - TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)

### 4.9.1 - ACHADOS TUP X ARRENDAMENTOS

O Tribunal de Contas da União (TCU), por meio da sua Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura, Portos e Ferrovias (SEINFRA), concluiu a avaliação da auditoria sobre o modelo de exploração da atividade portuária nos portos públicos brasileiros, analisado em comparação ao modelo de exploração de terminais privados e aos portos internacionais de referência, no processo TC 022.534/2019-9, de relatoria do Ministro Bruno Dantas. As Entidades envolvidas foram Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Ministério da Infraestrutura e todo setor privado.

O trabalho do TCU teve o objetivo de identificar as principais limitações relativas à exploração da atividade portuária nos portos organizados que levam agentes privados a optar pela implantação de Terminal de Uso Privado (TUP) em vez de se instalar em portos públicos.

A metodologia utilizada foi, primeiramente, pesquisas na legislação, na jurisprudência, na bibliografia, em artigos e trabalhos técnicos publicados na imprensa ou disponíveis na internet. Também houve coleta e análise de dados: entrevistas com especialistas, gestores

públicos e privados; pesquisa por meio de questionário eletrônico enviado às empresas; contato com representantes de portos de referência mundial; análise documental; análise quantitativa e qualitativa e questionário eletrônico.

As principais questões que envolveram a Auditoria foram: (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?

A Auditoria apresentou cinco achados, a saber:

**ACHADO 1** – a auditoria apurou que o procedimento licitatório para ocupação das áreas do porto organizado, apesar de ter apresentado avanços nos últimos anos, é complexo, rígido e moroso. Mostra-se inadequado para algumas situações e representa importante óbice à gestão racional e eficiente do espaço, levando à perda de oportunidades para o Porto e para os possíveis arrendatários.

**ACHADO 2** – o modelo de contrato de arrendamento portuário não confere aos terminais arrendados e à Autoridade Portuária a flexibilidade necessária para permitir adaptações das operações ao dinamismo dos fluxos de comércio e geram consequências negativas durante e após a execução contratual.

**ACHADO 3** – o monopólio do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) sobre o fornecimento de mão de obra constitui uma limitação imposta aos terminais arrendados.

**ACHADO 4** – dificuldade de contratar e a falta de recursos das autoridades portuárias públicas prejudicam a prestação de serviços adequados ao complexo portuário. Como situação encontrada, verificou-se que essas autoridades não conseguem prestar serviços adequados e tempestivos aos seus complexos portuários devido a dificuldades de contratação e falta de recursos.

**ACHADO 5** – Como situação encontrada, verificou-se que as nomeações para cargos comissionados nas autoridades portuárias são frequentemente sujeitas a indicações meramente políticas, sem qualificação compatível com o cargo.

O relatório do TCU não cita, em momento algum, que um modelo jurídico tem vantajosidade sobre o outro. Muito menos considera que possa existir assimetria concorrencial em modelos jurídicos complementares. O relatório apontou que para melhoria da governança tanto de terminais arrendados, como autoridades portuárias, todos os modelos devem ser pautados pela concorrência e pela livre iniciativa.

#### 4.9.2 - RELATÓRIO DA PRATICAGEM

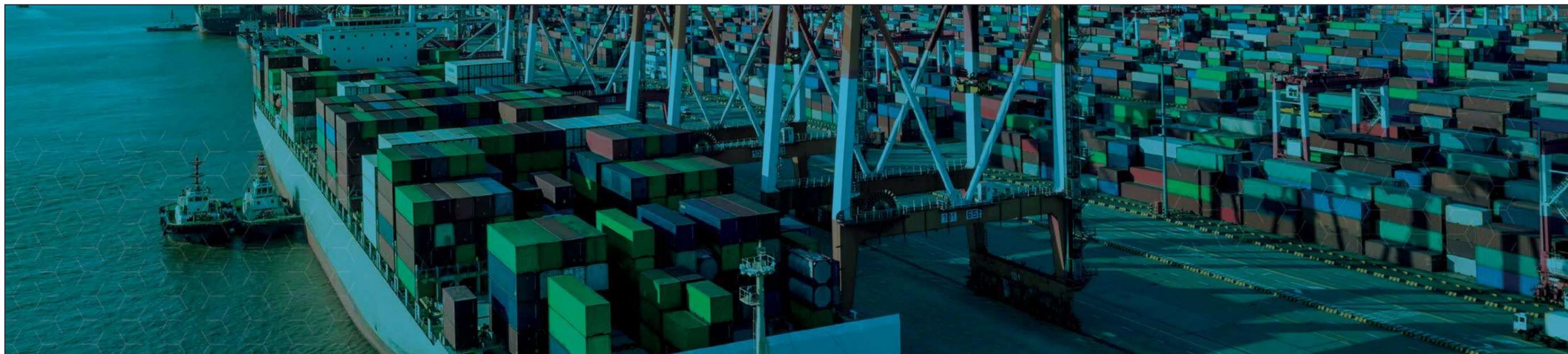
Para este trabalho, o TCU avaliou se o arranjo institucional e as ações que vêm sendo adotadas pelos diversos órgãos envolvidos no setor asseguram a adequada supervisão e regulação técnica e econômica dos serviços de praticagem, de forma a viabilizar a prestação de tais serviços de modo econômico, eficiente, seguro, contínuo e com qualidade.

O trabalho foi desdobrado nas seguintes questões de auditoria: (1) 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? (2) 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? (3) O arranjo normativo para a prestação dos serviços de praticagem adotado no Brasil induz à eficiência e à transparência no setor de transporte aquaviário?

Para estas questões, foram encontrados os seguintes achados: (I) as Autoridades Portuárias não vêm exercendo plenamente suas atribuições para proporcionar a adequada gestão portuária frente às atualizações tecnológicas da praticagem; (II) a

regulação técnica exercida pela Autoridade Marítima sobre o serviço de praticagem necessita de aperfeiçoamento quanto aos aspectos de transparência, participação dos interessados e motivação das decisões; (III) a Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima; e IV o serviço de praticagem é oferecido em situação de monopólio, sem regulação econômica e sem transparência nos preços.

O relatório do TCU concluiu que, apesar de a praticagem no Brasil ser considerada atividade essencial, devendo estar permanentemente disponível nas zonas estabelecidas, e não obstante a relevância do serviço e seu impacto na logística nacional, ainda se observam falhas na atuação das autoridades portuárias e autoridade marítima. Outro problema apontado é a prestação da atividade em regime de monopólio, com nível de preços mais alto que o verificado em parâmetros internacionais, bem como pouca transparência nas diversas atividades. Isto traz insegurança jurídica aos negócios e apresenta, portanto, oportunidades de melhoria por parte dos órgãos públicos envolvidos. O relatório ainda não foi votado.



## 4.10 - CÂMARA TÉCNICA DE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO (CTLOG/ MAPA)

O Diretor-Presidente da ATP apresentou os dados de crescimento dos Terminais de Uso Privado e comentou sobre o aumento de 9,2% na balança comercial por via marítima em comparação ao primeiro semestre de 2019. Destacou também as medidas de prevenção à Covid-19 adotadas pelo setor, como o rodízio de times operacionais, as regras para uso de restaurantes nos terminais e o afastamento de pessoas pertencentes a grupos de risco.

Na ocasião, a Diretora-Executiva fez uma apresentação sobre a viabilidade e as perspectivas da utilização do Canal do Panamá. Foi analisada a evolução da movimentação da saída pelo Arco Norte, que aumentou de 20% para 40% nos últimos anos. Abordou-se, ainda, a necessidade da negociação de um acordo tarifário para o transporte de grãos entre os portos do Arco Norte e o Canal do Panamá. A ideia é diminuir o custo do frete logístico e reduzir o tempo de navegação até os países asiáticos.



## 4.11 - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT)

A ATP participa como membro do Conselho Diretor do SEST/ SENAT, do Conselho Fiscal, e participa também da seção VI. As atividades da ATP na CNT são diversas e constantes. A ATP apoia as iniciativas da CNT. Uma delas, em 2019, foi reforçar o empenho da Confederação com a qualificação de trabalhadores portuários.

Na Seção VI, em 2020, a ATP incentivou a discussão Estudo de Impacto da Vizinhança (EIV), exigido das empresas que atuam, principalmente, em portos e rodovias. Foi solicitado à CNT apoio institucional e jurídico junto aos órgãos públicos. Foi solicitado, também, que a Confederação apresente uma Arguição de

Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), e que seja realizada atuação jurídica nos estados, para verificar as competências dos EIV e Estudo de Impacto Ambiental (EIA). O presidente da Seção acatou o pedido de encaminhamento à CNT.

Outra questão relevante ao setor portuário foi o apoio da CNT ao PL 4.199/2020 – Br do Mar, que adiciona a emenda que trata da renovação do REPORTO.

Foi pleiteado pela ATP o direito das Associações ao voto.

## 4.12 - CONGRESSO NACIONAL

### ROSANA VALE (PSB/SP)

A pedido da deputada federal Rosana Vale (PSB/SP), entidades do setor portuário e empresários se reuniram, em setembro de 2020, com o então presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM/RJ). A pauta da reunião foi o PL 3.412/2019, que propõe a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO) por mais 10 anos.

O REPORTO é um instrumento fundamental para garantir competitividade do setor, em especial quanto aos equipamentos importados, que o Brasil não produz similares. O incentivo é um poderoso instrumento de desenvolvimento, principalmente no momento de retomada de crescimento da economia. O deputado Rodrigo Maia se comprometeu a analisar os dados sobre os benefícios do REPORTO a fim de avaliar a possibilidade de renovação.

### MEDIDA PROVISÓRIA 915 – RETROFIT

A Medida Provisória 915/2019 alterou a antiga Lei nº 9.636/98, que regulamentou a venda de imóveis da União. A edição da MP se justificou, pois, a intenção do Governo Federal era facilitar a venda de imóveis não mais utilizados pela União, em situação de abandono. Por essa razão, o procedimento licitatório e os descontos são conferidos aos compradores para facilitar a venda. Além disso, os termos da MP condicionaram novos investimentos por parte da iniciativa privada à reforma e serviço nesses ativos públicos. Assim, no 18, a MP determinou as condicionantes de reforma, a ver:

"Art. 18....."

§ 10. A cessão poderá estabelecer como contrapartida a obrigação de construir, reformar ou prestar serviços de engenharia em imóveis da União ou em bens móveis de interesse da segurança nacional, admitida a contrapartida em imóveis da União que não sejam objeto da cessão.

§ 11. A cessão com contrapartida será celebrada sob condição resolutiva até que a obrigação seja integralmente cumprida pelo cessionário.

§ 12. Na hipótese de descumprimento pelo cessionário da contrapartida, nas condições e nos prazos estabelecidos, o instrumento jurídico de cessão se resolverá sem direito à indenização pelas acessões e benfeitorias nem qualquer outra indenização ao cessionário e a posse do imóvel será imediatamente revertida para a União." (NR)

A Diretoria Executiva atuou para que terminais portuários de uso privado não sejam condicionados à obrigação de construir, reformar ou prestar serviços de engenharia em imóveis da União.

## MEDIDA PROVISÓRIA 932 – QUALIFICAÇÃO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

A Medida Provisória 932/2020, no texto original, estabelecia a redução excepcional das alíquotas de contribuição para o Sistema S nas competências abril, maio e junho de 2020. A MP se transformou no PLV 17/2020 e foi sancionada como Lei 14.025/2020. A MP norma produziu efeitos durante o período de vigência e foi aplicada a redução nas alíquotas.

O relator, Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ), incluiu no seu relatório a transferência do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo exclusivamente dos portuários para o Sistema SEST/SENAT.

A ATP atuou bastante nessa MP, justamente porque a Emenda 57, do deputado Hugo Leal (PSD/RJ), cancelava por 180 dias o pagamento das contribuições destinadas ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. O objetivo da emenda 57 era concretizar ação adicional de alívio financeiro ao setor privado. A proposta, em caráter excepcional e temporário, fez referência à suspensão imediata de recolhimento do percentual de 2,5% da folha de pagamento correspondente aos funcionários envolvidos nas atividades contribuintes, notadamente trabalhadores portuários vinculados e avulsos, por 180 dias.

## MEDIDA PROVISÓRIA 945/2020

A Medida Provisória 945, transformada no PLV 30/2020 e sancionada como a Lei 14.047/2020, trouxe mudanças ao setor portuário e aeroviário. A MP determinou o afastamento remunerado dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) pertencentes ao grupo de risco da Covid-19 ou que apresentem sintomas da doença. O texto aprovado pelo Senado foi idêntico ao da Câmara. De um total de 128 emendas, oito foram rejeitadas.

Antes de chegar ao Senado para votação, a MP sofreu algumas alterações. A saber:

- a) o aumento de 60 para 65 anos a idade mínima para o afastamento do indenizado;
- b) elevação da indenização compensatória mensal para as pessoas afastadas de 50% para 70% da média mensal recebida entre 1º de abril de 2019 e 31 de março de 2020. O valor não pode ser menor que um salário mínimo (R\$ 1.045) para quem possui vínculo apenas com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO);
- c) quem já recebia aposentadoria especial de trabalhador portuário de um salário mínimo ou qualquer outro benefício previdenciário não terá direito a indenização. Entretanto, se o trabalhador recebeu benefício do INSS no período, a quantia obtida também contará no cálculo da média;
- d) os contratos de arrendamento tiveram cláusulas essenciais suprimidas, tais como: reversibilidade dos bens; medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas; forma de fiscalização das instalações e equipamentos; e critérios e parâmetros de qualidade da atividade prestada. Ato contínuo à exclusão dessas cláusulas, foram afetados positivamente também os contratos de adesão.

A ATP entendeu que as políticas de enfrentamento trazidas pela MP 945 podem incorrer em graves inconstitucionalidades, o que torna a própria "solução" encontrada um novo problema. De forma mais específica, o § 1º do art. 3º da Medida Provisória gera obrigação, aos tomadores de serviço junto ao OGMO (operadores ou autorizatários portuários), de custear uma indenização compensatória mensal

instituída pela própria MP a certos trabalhadores portuários avulsos. No plano econômico, é um contrassenso que o setor portuário seja o único segmento onerado em momento de constrição de liquidez. No plano jurídico, é uma inconstitucionalidade.

## PROJETO DE LEI 4.199/2020

O Projeto de Lei 4.199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem – BR do Mar e altera as Leis 5.474/1968, 9.432/1997, 10.233/2001 e 10.893/2004, partiu da preocupação com o incentivo à navegação de cabotagem, iniciada por uma auditoria do Tribunal de Contas da União, no âmbito do TC 023.297/2018-2. Constatou-se a existência de falhas em relação à governança das políticas de transporte referentes à cabotagem, não havendo ações estratégicas nem operacionais ao fomento desse estilo de navegação.

O projeto previu também a autorização para uso temporário de áreas e instalações portuárias em operações especiais de cabotagem. Inseridas no artigo 16º, essas áreas são as localizadas dentro da poligonal do porto organizado, com prazo inicial de até 24 meses.

Por oportuno, tanto ATP como a coalizão portuária solicitaram a inclusão de emenda aditiva visando a prorrogação do prazo para utilização do benefício do REPORTE, concedido pela Lei 11.033/2004 para até 21 de dezembro de 2025 (emenda 22 – Hugo Leal – PSD/RJ). A emenda não foi acatada, mas a necessidade de prorrogação do REPORTE foi introduzida no Relatório Final do PL com prazo limitado ao final de 2021

## PROJETO DE LEI 4.392/2020

Dentre os principais pontos do PL 4.392/2020 destaca-se a atribuição à ANTAQ para a fixação dos limites de preço em cada zona de Praticagem. Atualmente, a disciplina de preços pela Autoridade Marítima se dá em casos de impasse nas negociações entre práticos e armadores, quando o ente público é chamado a arbitrar uma questão envolvendo agentes específicos do mercado, sem, contudo, constituir uma regulação econômica stricto sensu, cujo objetivo seria corrigir uma falha de mercado e aumentar o bem-estar social.

As principais mudanças contidas no PL 4.392/2020, são:

- ✓ permitir que empresas tomadoras do serviço de Praticagem também tenham o direito de contratação direta de práticos em seu quadro de colaboradores (Art 2º do PL);
- ✓ permitir que o Comandante de navio de Bandeira Brasileira conduza seu navio no interior de uma Zona de Praticagem, sem assessoria do prático (Art 2º do PL);
- ✓ permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço (Art 1º e 4º do PL);
- ✓ estabelecer preços máximos para cada Zona de Praticagem (Art.3º, §6º do PL);
- ✓ atuação por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou, ainda, contratado por empresa (Art.2º do PL);
- ✓ apresentação das demonstrações financeiras (Art.2º, §3º do PL);
- ✓ utilização de equipamentos de simulação (Art.2º, §5º do PL).

O Projeto de Lei 4.392/2020 aguarda análise da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), apensado ao PL 1565/2019.

## LEDA SADALA (AVANTE/AP)

Em fevereiro, a ATP foi presenteada com a visita da Deputada Federal Leda Sadala (Avante/AP), presidente da Frente Parlamentar dos Portos do Norte. Na ocasião, foi recebida pelo Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, e pela Diretora-Executiva, Luciana Guerise, que apresentaram o Projeto Barra Norte.

A deputada prometeu empenho em apoiar a iniciativa e auxiliar no diálogo com as autoridades para garantir o aumento do calado. A deputada entende que é fundamental garantir a competitividade da região que tem alto potencial logístico para o país.



## RODRIGO DE CASTRO (PSDB/MG)

Com o deputado Rodrigo de Castro (PSDB/MG), a Diretoria Executiva participou de uma reunião em seu gabinete, em março de 2020. O deputado foi relator da MP 915/2020, que alterou a antiga Lei nº 9.636/98, sobre a regulamentação da venda de imóveis da União. A edição da MP se justificou pela intenção do Governo Federal de facilitar a venda de imóveis não mais utilizados pela União, em situação de abandono. A Diretoria Executiva atuou para que terminais portuários de uso privado não sejam condicionados à obrigação de construir, reformar ou prestar serviços de engenharia em imóveis da União.

A Diretoria Executiva ainda manteve reuniões com as (os) deputadas (os), Rosana Vale (PSB/SP), Felipe Francischini (PSL/PR), e o Senador Wellington Fagundes (PR/MT).

Tendo isso em vista, o Comitê Jurídico da ATP recebeu, no mês de agosto de 2020, dois conceituados escritórios de advocacia para debater sobre a Reforma Tributária e analisar seus efeitos sobre o setor portuário. Os representantes resumiram as propostas atuais, com foco especial no PL 3.887/2020, apresentado pelo Poder Executivo.

## REFORMA TRIBUTÁRIA

O sistema tributário brasileiro é complexo. Apresenta uma elevada quantia de encargos sobre o setor portuário e uma multiplicidade de normas que acabam gerando insegurança jurídica, sobreposição de impostos e alto volume de litígios.

## RESUMO DAS PROPOSTAS EM ANDAMENTO

Há pelo menos três textos sobre o tema, mas devem ser unidos em um único relatório:

**PEC 45/19:** o principal texto debatido no Congresso. Deve encabeçar a discussão em torno da Reforma Tributária. Foi apresentado pelo deputado Baleia Rossi (MDB/SP) e sob a relatoria (à época) do deputado Aguinaldo Ribeiro (PP/PB). Propõe a unificação do IPI, ICMS, ISS, PIS e COFINS, através da criação do Imposto Sobre Bens e Serviços (IBS).

**PEC 110/19:** do senador Davi Alcolumbre (DEM/AP). Propõe a extinção de tributos e cria o Imposto sobre Operações com Bens e Serviços (IBS), sob a relatoria (à época) do senador Roberto Rocha (MDB/MA). Sugere a unificação do IPI, IOF, ICMS, ISS, PIS e COFINS, através da criação do Imposto Sobre Bens e Serviços (IBS).

**PL 3887/20:** texto do Poder Executivo. Cria a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), com alíquota de 12%. O PL 3.887/2020 é a primeira fase da reforma proposta pelo governo federal:

- 1) primeira fase: fusão do PIS e da COFINS pela criação da CBS;
- 2) segunda fase: IPI vira imposto seletivo;
- 3) terceira fase: reformulação do Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social Sobre Lucro Líquido (CSLL) e redução de 34% para 20% ao longo do tempo e tributação de dividendos;
- 4) quarta fase: desoneração de folha;
- 5) medidas anunciadas separadamente: tributação de movimentação financeira e vendas digitais.

## VISÃO GERAL DO PL 3.887

Protocolado no dia 21/07/2020 como Projeto de Lei 3.887/2020, o governo propôs a unificação dos dois tributos federais sobre o consumo, PIS e COFINS, criando uma única contribuição federal chamada de Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

- ✓ Incidência (fato gerador) – sobre a receita bruta (DL nº 1.598). Incide ainda sobre as receitas decorrentes de acréscimos à receita bruta, como multas e juros. Não incide sobre receitas decorrentes da exportação.
- ✓ Contribuintes – pessoas jurídicas de direito privado e as equiparadas pela legislação do IRPJ.
- ✓ Base de Cálculo – é o valor da receita bruta auferida em cada operação. Não integram a base de cálculo da CBS os valores de ICMS e ISS destacados, descontos incondicionais e da própria CBS ("por fora").
- ✓ Alíquota – 12% e 5,8% para instituições financeiras
- ✓ Não cumulativo – poderá apropriar crédito correspondente ao valor da CBS destacado em documento fiscal relativo à aquisição de bens ou serviços.

**Utilização dos créditos** – o crédito pode ser utilizado para compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB) ou solicitação de ressarcimento.

**Extinção do crédito** – cinco anos, contados a partir do primeiro dia do mês subsequente àquele em que ocorreu o fato que gerou o crédito.

**Vedada a transferência** – a qualquer título, de créditos da CBS.

#### POSSÍVEIS IMPACTOS POSITIVOS:

- ✓ redução de custos com recolhimento – por meio da simplificação da tributação;
- ✓ redução de litígios – em relação à tomada de créditos e exclusão de tributos da base da CBS. No entanto, também devemos considerar a criação de novos litígios advindos do processo de transição tributária;
- ✓ maior geração de créditos pela aquisição de quaisquer bens e serviços tributados pela CBS;
- ✓ investimentos em infraestrutura – créditos que podem ser ressarcidos em dinheiro ou compensados com débitos próprios de tributos federais;
- ✓ barateamento das exportações ocasionado pela compensação ou ressarcimento de créditos – no modelo atual, observa-se o grande acúmulo de créditos do PIS e COFINS. Os créditos da CBS poderão ser compensados por qualquer tributo federal ou solicitado o ressarcimento do valor:
 

Art. 2, § 2º A CBS não incide sobre receitas decorrentes da exportação para o exterior, assegurada a apropriação dos créditos a elas vinculados.

Art. 14. O saldo de créditos existente ao término do trimestre-calendário poderá ser utilizado para:

I - compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia; ou

II - solicitação de ressarcimento.
- ✓ barateamento das importações ocasionada pela exclusão de tributos do valor aduaneiro.

#### POSSÍVEIS IMPACTOS NEGATIVOS:

- ✓ aumento de alíquota para 12% – a alíquota única traz potencial oneração do setor de prestação de serviços;
- ✓ efeito caixa ocasionado pelo fim dos benefícios do REIDI e REPORTO – a proposta traz a liquidação de regimes especiais como o REPORTO;
 

Art. 130. Ficam revogados:

.....

XXVII - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.033, de 2004:

a) o art. 7º;

b) o § 2º do art. 14; e

c) o art. 17;
- ✓ insegurança sobre a redação do art. 124 do PL isenções de PIS e COFINS por prazo certo e condicionais;
 

Art. 124. Serão respeitadas as isenções referentes à contribuição para o PIS/Pasep e à Cofins que tenham sido concedidas por prazo certo e de forma condicional, na forma do art. 178 do Código Tributário Nacional

Prestação de serviço para empresa estrangeira pode não configurar exportação
- ✓ subautorização a terceiros pode configurar serviço tributável;
- ✓ apropriação e utilização de créditos no prazo de cinco anos;
 

Art. 15. O direito de apropriação e de utilização dos créditos da CBS se extingue após o prazo de cinco anos, contado a partir do primeiro dia do mês subsequente àquele em que ocorreu o fato que gerou o crédito.
- ✓ tributação de venda de participação societária;
- ✓ tributação de dividendos – terceira fase da reforma proposta.



# FRENTES DE TRABALHO

**ATP**  
Associação de Terminais Portuários Privados

# 05 FRENTE DE TRABALHO

## 5.1 - DIFERENCIAÇÃO REGULATÓRIA

“ 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. ”

À luz da Lei 12.815/13, os terminais de uso privado estão excetuados de cláusulas referentes ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e ajuste. Essa exclusão se deve ao regime de ampla liberdade de preços e operacional que lhes é atribuído. Complementando a noção de que as instalações portuárias privadas não se sujeitam à regulação de preços, a Lei 10.233/2001 ainda traz dispositivos que enfatizam o amplo regime de liberdade de preços a que estão submetidas:

Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

II - é exercida em **liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes**, e em ambiente de livre e aberta competição;

Art. 45. Os preços dos serviços autorizados **serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico**, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.

**A diferença é:** enquanto as instalações arrendadas podem estar sujeitas a um regime de liberdade de preços (possibilidade de não-regulação tarifária do arrendamento), as instalações autorizadas, exploradas por conta e risco do empreendedor, devem atuar em regime de ampla liberdade e impossibilidade de regulação dos preços. Outra diferença é que o que se tutela com a exploração porto **é um "bem" e não um "serviço"**. A outorga não trata de transferência para exploração de um "serviço público", mas da prerrogativa de explorar o referido bem.

Assim, em síntese, temos quatro indubitáveis conclusões acerca da legislação sobre a exploração dos TUP:

- ✓ não se trata da exploração de um serviço público, mas sim de um bem privado;
- ✓ a outorga por meio da autorização não é a delegação de um serviço público, mas um instrumento que transfere a possibilidade de um particular explorar atividade de competência material da União;
- ✓ ao autoritário é dada prerrogativa para disciplinar sua operação portuária; e
- ✓ essa modalidade é dotada de liberdade para disciplinar sua operação e seus preços.

## 5.2 - LEI 10.233/01

Em março de 2020, a Diretoria Executiva da ATP entregou ao Sr. Ministro Tarcísio de Freitas um protocolo renovando o pedido de revisão dos termos da Lei 10.233/01, que já havia sido entregue à SNPTA em outubro de 2019. E, ao longo deste ano, a coalizão portuária decidiu seguir os passos da ATP. Juntos, acordaram um texto que melhor traduziu as necessidades do setor para esta norma.

Foram muitas e intensas reuniões de trabalho para a entrega de sugestões. Os termos definidos têm o objetivo de:

- ✓ separar os princípios aplicáveis ao transporte terrestre dos aplicáveis à infraestrutura portuária;
- ✓ princípios previstos no art. 3º da Lei 12.815/2013, como estímulo à concorrência e liberdade de preços, que divergem de serviços enquadrados como serviço público;
- ✓ preservar a liberdade de preços praticados por arrendatários, autoritários e operadores portuários, bem como o estímulo à concorrência entre instalações portuárias;
- ✓ retirar o conceito da modicidade de preços;
- ✓ individualizar competências da ANTAQ no âmbito das concessões, arrendamentos e autorizações;
- ✓ consolidar a declaração de utilidade pública no próprio instrumento de outorga;
- ✓ controle do TCU e da CGU em atos concretos das Agências deve se ater à conformidade e à legalidade;
- ✓ competência exclusiva da ANTAQ para normas relativas à exploração da infraestrutura portuária (Eliminando conflitos com CADE e ANP).

<sup>27</sup>De modo específico, as alterações promovidas na Lei 10.233/2001 buscam fortalecer o papel e a autonomia da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, responsável pela regulação, fiscalização e supervisão dos setores de portos e navegação. Para o alcance do interesse público e da segurança jurídica, a regulação deve guardar necessária equidistância entre o particular investidor, o Estado

e os tomadores de serviço. Para isso ocorrer, é imperativo que, no plano legal, haja um desenho de competências institucionais que traga ferramentas para endereçar os problemas da realidade existente, no contexto em que se inserem.

O trabalho propôs uma redução de ambiguidades presentes na Lei que dão margem para interpretações sob um viés de regulação absolutamente desconectado de uma realidade empresarial que demanda liberdade. Tais interpretações por vezes são encabeçadas até mesmo por órgãos de controle, que, sem conhecer a fundo a forte dinâmica subjacente à logística, compelem a Agência a adotar soluções regulatórias que causam interferências desmedidas.

### 5.3 - LEI 12.815/13

Na mesma oportunidade com o MINFRA, em março de 2020, a Diretoria Executiva da ATP protocolou um Ofício pedindo a revisão dos termos da Lei 12.815/13. A ATP, em conjunto com a coalizão portuária, construiu um texto que melhor traduziu as necessidades do setor para esta norma também. Para os interesses dos terminais de uso privado, as propostas foram as seguintes, destacadas no Quadro 1:

QUADRO 1 - ARTIGOS DA LEI 12.815/2013  
COM SUGESTÃO DE ALTERAÇÕES PELA ATP

Artigo	Portos
5º	Exclusão dos indicadores de desempenho e garantias inseridas nas cláusulas essenciais.
8º	Supressão de todo e qualquer anúncio público. Adequar cláusulas do contrato de adesão. Prorrogações sem condicionantes.
13	Acesso ou compartilhamento das instalações portuárias regidas pelo direito privado.
20	CAP deliberativo. Participação de TUP que compartilham estruturas públicas.
32	Sugere a dispensa da intervenção de OGMO nas relações trabalhistas.

<sup>28</sup>A agilidade e a eficiência tão necessárias ao desenvolvimento econômico ainda esbarram em amarras burocráticas e regulatórias que limitam de forma inadvertida e contraproducente a atividade empresarial privada. A exploração portuária, marcada pela liberdade de preços, intensa concorrência, tem enfrentado restrições excessivas, injustificáveis e recorrentes que afugentam investimentos e impedem o regular funcionamento do mercado.

<sup>28</sup> - Texto retirado da justificção do APL que propôs alterações na Lei 10.233/2020

Nesse sentido, a fim melhorar o desenvolvimento pleno dos portos brasileiros, é necessária uma reforma legal estruturante. Esta deve garantir a liberdade econômica dos agentes privados que atuam no setor e enfrentar a burocratização e a excessiva intervenção estatal. A reforma também deve assegurar a plena liberdade para a contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício e revisões nos regramentos de solidariedade e prescrição, que têm gerado grandes entraves e prejuízos ao setor.

Em linha com as propostas de desburocratização das atividades econômicas, deve ficar claro que não compete à regulação definir níveis ótimos de performance ou interferir de outras maneiras sobre a atividade desempenhada por agentes privados. O papel estatal deve residir justamente no fomento à competição, em um papel que compreende essencialmente o monitoramento do mercado, e não de intervenção constante, o que gera uma escalada de distorções.

### 5.4 - SNPTA 1.064/2020

Em 12 de maio de 2020, foi publicada a Portaria 1.064/2020, que disciplina a exploração portuária privada. A referida Portaria levou exatos três anos para ser publicada (após o Decreto 9.048/17) e constitui um acertado passo no âmbito da SNPTA, ao trazer nitidez aos procedimentos e requisitos a serem atendidos para se obter autorização, prorrogar vigência do contrato, aumentar área, alterar perfil de carga, aumentar capacidade, entre outros pontos.

A incorporação da Declaração de Utilidade Pública (DUP) no âmbito do contrato de adesão foi um acertado passo, que destaca a relevância dos empreendimentos portuários. Essa mudança significativa permite maior segurança para os investimentos necessários à exploração privada. Além disso, possibilitou que a declaração de utilidade pública seja solicitada de modo simultâneo à requisição de declaração de adequação às diretrizes do setor portuário. Isso permite maior celeridade na obtenção da DUP e, conseqüentemente, no destravamento de investimentos.

Por outro lado, alguns aspectos devem ser aprimorados no âmbito da Portaria, tais como:

- a) enunciação das políticas e diretrizes da exploração portuária autorizada, em consonância com os comandos legais de liberdade de preços (Lei nº 10.233/2001) e prerrogativa de o TUP disciplinar a própria operação portuária (Lei 12.815/2013), na forma exigida pelo parágrafo único do art. 3º do Decreto ("Competirá à ANTAQ promover a adaptação de que trata o caput, observadas as diretrizes que venham a ser estabelecidas pelo poder concedente");
- b) supressão de dispositivos que criam requisitos submetendo às "diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário" operações para as quais o Decreto exigiu meramente análise de viabilidade locacional (ampliação de área) ou mera comunicação (aumento de capacidade sem ampliação de área).

Com objetivo de ver aprimorada a Portaria e em atenção ao esforço fomentador do Novo Decreto de Portos (9.048/17), a ATP apresentou à SNPTA os pontos que merecem ser aprimorados na Portaria nº 1064/2020, listadas a seguir:

-  **Inclusão das diretrizes de políticas públicas do setor portuário voltadas à exploração privada e de disposições que assegurem a liberdade de preços e de disciplinar operações pelos TUP.**

A Lei nº 12.815/2013 define que **competete ao poder concedente elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada**. No mesmo sentido, o art. 2º do Decreto nº 8.033/2013 estabelece a competência do poder concedente para definir as normas para a exploração de portos. Também nessa linha, constituem competência do Ministério da Infraestrutura, segundo a Lei 13.844/2019, a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias.

Aponta-se, portanto, a necessidade de disposição sobre as políticas públicas que devem nortear a exploração portuária privada (a norma fala apenas que a portaria estabelece procedimentos). Portanto, certa é a necessidade de inclusão das diretrizes de políticas públicas do setor portuário voltadas à exploração privada, que devem ser estabelecidas de acordo com o art. 174 da Constituição e arts. 23 e 24 do Plano Geral de Outorgas (PGO), isto é, o planejamento terá caráter indicativo para o setor privado e será estabelecido conforme informações prestadas pelos próprios TUP.

#### ✓ **Necessidade de alterar disposição sobre declaração de diretrizes do setor portuário diante da insegurança jurídica instaurada pela Portaria.**

O art. 14 da Portaria também merece reparos, na medida em que **não deixa claro o que acontece na hipótese de vencimento** da declaração de adequação das diretrizes do setor portuário no trâmite do processo. O certo é: a declaração que restar vencida ao longo do trâmite do processo só pode ser exigida no ato da assinatura do contrato ou do termo aditivo. Isso porque a adequação é condição para início do processo de autorização/alteração contratual na Agência Reguladora, mas não é condição para continuidade do processo. Solicitar sucessivas renovações dessa declaração pode obstruir demasiadamente o trâmite processual.

Ademais, a Portaria amplia as hipóteses em que seja necessária a declaração de adequação às diretrizes do setor portuário para além do pedido inicial de autorização. O interessado em ampliar a área; alterar perfil de carga; e aumentar capacidade, quando exigido no contrato de adesão, também precederão dessa análise de adequação:

Art. 22. O autorizatário interessado na ampliação de área da instalação portuária deverá apresentar requerimento à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários para avaliação quanto à compatibilidade do pleito às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Art. 27. O interessado em alterar o perfil de carga previsto em contrato de adesão deverá requerer à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários a emissão de declaração de adequação do pleito às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Art. 37. Quando exigido no contrato de adesão, o requerimento de aumento de capacidade sem ampliação de área será dirigido à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

§ 2º Na hipótese de que trata o caput, caberá à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários avaliar a compatibilidade da ampliação de capacidade com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

O Decreto 8.033/2013 traz a necessidade dessa declaração apenas na hipótese de requerimento de autorização:

Art. 27. Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq, a qualquer tempo, mediante a apresentação dos seguintes documentos, entre outros que poderão ser exigidos pela Antaq:

I - declaração de adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, emitida pelo poder concedente; (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)

Nesse sentido, **a imposição de requisito não previsto em lei ou em decreto regulamentar acaba por impor demasiadas restrições e acarretar prejuízo à atividade comercial.** Por isso, a ATP sugeriu a supressão mencionada.

#### ✓ **Necessidade de ampliação das hipóteses de dispensa de análise de viabilidade locacional.**

A dispensa de análise de viabilidade locacional deve ocorrer quando houver *possibilidade da implantação física de duas ou mais instalações portuárias na mesma região geográfica que não gere impedimento operacional a qualquer uma delas* (parágrafo único do art. 30 do Decreto nº 8.033/2013), e *não apenas nos casos de ser realizada em área adjacente e sem projeção para área molhada.*

É importante registrar ainda que o § 2º do art. 35 do Decreto 8.033/2013 possibilita a dispensa de aprovação pelo poder concedente para ampliação de área que não necessite de exame de viabilidade locacional, na forma do regulamento. Contudo, isso não impõe uma limitação à dispensa de análise, podendo haver outras hipóteses de viabilidade locacional que não gerem impedimento operacional para além da prevista.

A viabilidade locacional é instrumento para analisar a possibilidade de implementação física de instalações portuárias. É, assim, um conceito puro e simplesmente operacional. Nesse caso, se não há, por exemplo, outras instalações na localidade, mesmo as projeções em áreas molhadas podem ser consideradas hipóteses de dispensa.

Portanto, sugere-se alteração do disposto no art. 25, § 1º, para que passe a constar como hipótese de dispensa de análise o exato conceito do Decreto nº 8.033/2013.

#### ✓ **Diminuição das exigências relacionadas a transferência de controle societário e de titularidade.**

As exigências relacionadas a transferência de controle societário e de titularidade previstas na Portaria são maiores que as estabelecidas na Lei Antitruste, além de contarem com procedimento pouco seguro para o autorizatário. Segundo essa Lei, só são submetidos a aprovação os atos de concentração que contenham percentual mínimo de faturamento (art. 88). Além disso, os atos de concentração tramitam em prioridade (art. 51, I), e o Conselho tem um prazo máximo para avaliar (§ 2º do art. 88).

Nesse sentido, é importante que se tenha maiores garantias ao autorizatário, com (i.) previsões de dispensa de avaliação quando essa transformação for de pequeno impacto; bem como (ii.) estabelecimento de prazo máximo para avaliação, de modo que, esgotado prazo de análise, a operação seja considerada tacitamente válida.

No mais, é impreciso enquadrar um ato de concentração como infração à ordem econômica: trata-se de um controle prévio de estrutura, justamente para garantir competitividade ao setor. A Lei Antitruste fala apenas em possível dano à concorrência (art. 88). Nesse sentido, deve ser suprimida menção sobre infração à ordem econômica.

#### ✓ **A celebração da adaptação contratual está em desacordo com o Decreto nº 9.048/2017; necessidade de previsão sobre convalidação dos atos praticados.**

Por fim, as disposições que tratam da adaptação contratual também merecem alteração. O contrato administrativo é celebrado entre duas partes, que possuem interesse jurídico em suas cláusulas contratuais. No caso específico, os interessados são o poder concedente e o autorizatário. Nesse cenário, a ANTAQ é um órgão imparcial, despolitizado e independente. Ela atua na regulação do setor e não faz parte do polo negocial. A ATP **sugeriu que se suprima a delegação da atividade de celebrar contrato para um órgão que não tem, nem pode ter, atribuições de poder concedente.** Assim, a Agência pode enviar esforços à promoção da adaptação, mas, por sua natureza, jamais celebrar o contrato.

Por fim, a Portaria não deixa claras as situações dos processos em curso com atos praticados antes dela e, nesse contexto, sob outro procedimento. A dúvida seria se tais atos deveriam ser reeditados ou convalidados. Por isso, é oportuno dispositivo que garanta a convalidação dos atos referentes a processos administrativos que se encontrem em curso na data de aprovação da norma. Algo parecido foi feito na RN ANTAQ nº 20/2019:

Art. 41 – Fica assegurada a possibilidade de adaptação dos atuais contratos de adesão às disposições do Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017.

Parágrafo único – Consideram-se válidos os atos já praticados no processo para obtenção de outorga de autorização desde que não estejam em desacordo com o disposto nesta Norma.



Desnecessidade de demonstração de interesse público para outras hipóteses de adaptação contratual.

O art. 18 prevê uma lista de hipóteses de alteração contratual, de modo que outras alterações seriam admissíveis quando demonstrado interesse público.

O instituto da autorização, por mais que formalizado em contrato de adesão, conta com grande caráter negocial: as partes acordam a localização, o perfil da carga, prazos de exploração, dentre outras cláusulas. Nesse sentido, não é necessário que haja um dispositivo taxando o que pode ou não ser objeto de negociação, na medida em que por conveniência e oportunidade – bem como por interesse das partes –, os dispositivos podem ser alterados.

No mais, a ATP sugeriu que fosse suprimido o termo "interesse público" do parágrafo único desse artigo, por ser extremamente vago e sofrer uma série de críticas sobre o que pode ou não ser classificado como de interesse público.

## 5.5 - PARTICIPAÇÃO DOS TUP NOS CAPS

Já não é de hoje que a ATP defende a participação dos TUP nos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs). Em 2020, essa proposta foi entregue ao MINFRA e à SNPTA em conjunto com as sugestões de alteração da Lei 12.815/2013. Ao longo do ano de 2020, a coalizão portuária não chegou a um consenso sobre quem ou como os TUP seriam representados no CAP. Atualmente, no Brasil, existem mais de 109 TUP que estão sob a influência de uma autoridade portuária. Ou seja, mais da metade da carteira de investimentos portuários privados sofre influências diretas ou indiretas desses portos organizados. Entretanto, a participação dos TUP nos CAPs se dá como simples membro convidado.

A ATP discutiu o assunto com o Secretário Diogo Piloni e seu Diretor Otto Burlier, do Departamento de Modernização Portuária, e sugeriu que se estabeleça na classe empresarial, a) um representante dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias e b) um representante dos titulares de autorizações

de instalações portuárias. E, nos portos organizados em que não houver instalação portuária autorizada impactada pelos portos organizados, a vaga dos TUP serão destinadas a um representante dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias.

Como se observa, a proposta da ATP traz equidade de representação local e exclui a personificação de Entidades de classe para nomeação de representantes, instituídas pela Portaria 244/13. Sob a ótica da Associação, o CAP é um ambiente **de ampla participação pública**, portanto, a instalação portuária (TUP ou arrendado) deve ser livre para participar sem se obrigar à filiação a qualquer ente privado. A referida Portaria, na prática, criou um gate de entrada em ambiente público, gerando indesejável **reserva de mercado**.

## 5.6 – DESESTATIZAÇÃO DAS CIA. DOCAS

Ao longo de 2020, não faltaram discussões sobre a "privatização das Cias. Docas", ocorreram muitas lives e eventos on-line que envolveram a iniciativa privada, o Governo, o BNDES e tantos outros interessados pelo processo. Inicialmente, a SNPTA colocou em discussão a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), mas outros portos já estão em fase de qualificação. São eles o Porto de Santos, São Sebastião, Itajaí e a CODEBA (Salvador, Aratu e Ilhéus)

Nas discussões, segundo a SNPTA, os projetos de desestatização visam modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor. Esses objetivos têm aderência com a política setorial e com as diretrizes do Governo Federal na busca por investimentos em infraestrutura via parcerias com a iniciativa privada.

Para o Governo, a participação da iniciativa privada nesses projetos revela-se uma alternativa viável para o aumento da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional.

Também atua na garantia da regularidade, no provimento e na manutenção da capacidade portuária adequada por meio de investimentos e melhores práticas de gestão.

A três dias do fim de 2020, o setor foi surpreendido pela ANTAQ. A Agência abriu Audiência Pública datada de 28/12/2020 a 10/02/2021, para recebimento de contribuições às minutas jurídicas e documentos técnicos correlatos à desestatização da CODESA.

A Audiência Pública 19/2020 (Processo ANTAQ nº **50300.021097/2020-30**) tem por objetivo a obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à licitação do projeto de desestatização<sup>29</sup> da CODESA<sup>30</sup>, bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.

Até o fechamento de 2020, existiam 28 diferentes documentos para análise e sugestões:

### QUADRO 2 – DOCUMENTOS PARA A ANÁLISE - DESESTATIZAÇÃO

Minuta do Edital	Minuta do Contrato	Outros
Anexo 3 – Modelo Doc. Estrangeiro	Anexo 2 – PDZ Vix e Briacho	Estudo Ambiental
Anexo 4 – Proposta Econômica	Anexo 3 – Tarifas	Estudo de Engenharia
Anexo 5 – Declaração de Ciência	Anexo 4 – FLC Marginal	Estudo de Mercado
Anexo 6 – Declaração de Regularidade	Anexo 5 – Garantia contratual	Plano de Negócio
Anexo 7 – Ratificação do Lance	Anexo 6 – Acordo Tripartite	Ofícios
Anexo 10 – Submissão Leg. Brasileira	Anexo 7 – Instrumento de Notificação	Despachos
Anexo 13 – Visita Técnica	Anexo 8 – Bens reversíveis	Atos Justificatórios
Anexo 14 – Pleno Conhecimento		

29 - Considera-se desestatização a alienação, pela União, de direitos que lhes assegurem, diretamente ou através de outras controladas, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade;

30 - Para fins de simplificação, o termo concessão é utilizado para designar modelos de exploração que envolvam entrega total ou parcial de uma área e/ou de atividades portuárias a uma empresa privada, por um dado período de tempo, retornando ao controle da União ao término do contrato

Os estudos preliminares foram formatados pelo Consórcio Portos B Portos Brasil, composto pelas empresas PricewaterhouseCoopers Serviços; PricewaterhouseCoopers Corporate Finance & Recovery; Loeser, Blanchet e Hadad Advogados, Xavier, Vasconcelos, Valerim, Correa, De Paula Sociedade de Advogados, Modal Consult Projetos e Consultoria Ltda e V. Garambone Projetos e Consultoria (item 1.1.16 – Minuta do Edital).

Trata-se de um Contrato de Venda e Compra das Ações da CODESA, a ser celebrado entre a Alienante e a Adjudicatária do Leilão, além da parte interveniente. O objeto do acordo será a transferência de ações representativas do controle acionário da CODESA à Adjudicatária do Leilão (item 1.1.17 – Minuta do Edital). A transferência do controle acionário da CODESA será feita mediante a venda da totalidade das ações de titularidade da União e de emissão da CODESA, associada à outorga do Contrato de Concessão, observado o disposto na Subseção I – Da Oferta aos Empregados e Aposentados<sup>31</sup> (item 1.4 – Minuta do Edital).

O valor econômico da transação será o valor de venda das ações da CODESA, em um montante a ser atualizado no momento do leilão e somado ao valor estimado da concessão, no montante de R\$ 2.326.786.002,00 (dois bilhões, trezentos e vinte e seis milhões, setecentos e oitenta e seis mil e dois reais).

Poderão participar do Leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras e Fundos de Investimento em Participações (FIP) e entidades de previdência complementar, atuando isoladamente ou em Consórcio. Não poderão participar do leilão as pessoas jurídicas que não comprovarem idoneidade jurídica, econômica e fiscal. Também está excluída pessoa jurídica que, na data da entrega da proposta, figure como titular de Contrato de Arrendamento Portuário, ou equivalente ("Arrendatária"), na área do Porto Organizado.

As arrendatárias poderão participar, observadas regras de participação percentual de suas controladas ou controladoras. Entretanto, até o presente momento, essas regras não foram definidas pelo Governo.

O objeto do contrato é a cessão onerosa do Porto Organizado para o desempenho das funções de Autoridade Portuária, a exploração direta ou indireta das áreas não afetadas às operações

portuárias e a exploração indireta das instalações portuárias pela concessionária, conforme as obrigações e os encargos previstos no documento. Ao concessionário será vedada a exploração direta das instalações e operações portuárias.

A vigência do Contrato de Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da sua data de eficácia, não prorrogáveis.

A outorga será em uma única parcela, no ato da adjudicação, no valor de R\$ 2,33 bilhões somados ao valor de vendas das ações, mais uma contribuição variável de 7,5% sobre a receita bruta. Além disso, a concessionária é obrigada a pagar anualmente à ANTAQ uma verba de fiscalização de R\$ 3,2 milhões. A concessionária deverá pagar ainda R\$ 65 milhões pelo valor do terreno de Barra do Riacho

O contrato será executado em duas fases: fase I, com duração de 18 (dezoito) meses contados da data de eficácia; e fase II, com duração do fim da fase I até o término do Contrato de Concessão.

A ATP levantou, com urgência, alguns pontos que deverão ser debatidos na Audiência Pública:

1. Este modelo poderá servir de referência para os próximos processos (ex.: Porto de Santos);
2. Poligonal: inclusão de pontos (fundeio) na última revisão; falha de procedimento; poder discricionário;
3. Molhes: condições de entrega total ou faseamento das entregas. Ressarcimento dos custos com manutenção anteriores (Praia Mole e Barra do Riacho);
4. Tarifas Aquaviárias (modelo negocial);
5. Participação no consórcio (incluindo arrendatários);
6. TABR (Contrato de Adesão com prazo e em área de Porto Público);
7. Necessidade de conhecer o próximo investimento em Barra do Riacho (greenfield).

31 - A oferta de ações ordinárias equivalentes a 10% (dez por cento) do total das ações da CODESA detidas pela Alienante

## 5.7 – ISPS CODE

### METODOLOGIA ARESP – PERCEPÇÕES INICIAIS

Algumas dúvidas ainda persistiram após o lançamento dos simulados para implementação da Resolução 53/2020, sobre a metodologia da ARESP.

-  O risco de ataques cibernéticos – ao dar todas as diretrizes e medidas que as organizações devem adotar para proteger seus dados, a metodologia engessa o gerenciamento de dados e, conseqüentemente, a forma escolhida pela empresa para realizar sua própria administração e estruturação das informações.
-  **O foco não deve ser a continuidade operacional do terminal (financeiro), e sim a segurança do terminal** – a análise de risco não deve ser voltada ao negócio em si, mas sim à segurança do terminal. Por exemplo, um evento que afeta o funcionamento de uma esteira tende a gerar prejuízos à área operacional e financeira do terminal, mas não necessariamente afeta a segurança. Reforça-se, mais uma vez, que o foco deveria ser a interface da segurança e não o ativo portuário.
-  **Redução de custos da Organização de Segurança (OS)** – um dos pontos positivos apontados foi a redução do papel da Organizações de Segurança, trazendo flexibilização e reduzindo custos (no entanto, há de se atentar se a adaptação dos terminais à nova metodologia irá custar mais do que a redução de gastos apontada).
-  **Peso dos ativos é dado pelo terminal portuário, mas pode sofrer alterações pelas autoridades** – este foi um dos pontos mais emblemáticos da nova metodologia. O terminal tem a liberdade de classificar seu risco, no entanto, a CESPOTOS pode reclassificar o estudo feito pelo terminal. Questiona-se, então, como será o procedimento em caso de divergências entre os terminais e as autoridades. Haverá a possibilidade de recurso? Como será debatida a reclassificação? Será totalmente discricionária?

O Comitê de Segurança da ATP se reuniu no dia 16 de outubro para debater sobre a Resolução 53/2020 da CONPORTOS. A Associação contou com a presença do delegado e presidente da CONPORTOS, Dr. Marcelo João. Ao longo da reunião, foram pontuadas dúvidas e sugestões à nova Resolução. Destacam-se, a seguir, as principais questões levantadas e a manifestação do Dr. Marcelo João sobre cada assunto abordado:

#### 1) Penalidades aplicadas ao SSP (Art. 23)

Ao longo da reunião com a CONPORTOS, os associados da ATP questionaram a respeito da omissão da referência à ampla defesa no artigo 23 da nova resolução, além da possibilidade de adicionar, entre as penalidades, a "advertência".

No que tange à omissão, o Dr. Marcelo João confirmou a hipótese levantada na última reunião do Comitê de Segurança, afirmando que a omissão se deve ao fato da ampla defesa já estar na Constituição Federal como um direito garantido, implícito na resolução.

Quanto à advertência, Dr Marcelo pontuou que quando as irregularidades chegam à CESPOTOS, geralmente o SSP já tem um histórico de infrações. Por isso, optaram por não incluir a advertência.

Portanto, o Colegiado da CONPORTOS entendeu que medidas preliminares já devam ter sido aplicadas no âmbito interno dos terminais e que somente os casos de maior gravidade chegarão ao conhecimento da Comissão para instauração do processo

administrativo. Assim, as penalidades previstas na Resolução não contemplaram a advertência, mas sim penalidades mais efetivas.

## 2) Curso de Formação de SSP (Art.33)

Sabe-se que a Administração pública deve promover o curso de formação de SSP. No entanto, devido à pandemia, a atividade presencial não foi promovida. Questionou-se a CONPORTOS quanto à disponibilização da modalidade EAD.

O Dr. Marcelo afirmou que a certificação já está disponível na plataforma da Polícia Federal, e pode ser acessada praticamente todos os dias do ano. Também pontuou que entende a importância da realização de cursos presenciais, e que a Comissão chegou a avaliar a demanda para a realização ainda neste ano. No entanto, devido à pandemia e diretrizes do governo, não será possível.

## 3) Composição do corpo técnico dos elementos organizacionais (Art. 39)

No que tange à composição do corpo técnico para as OS, a Resolução disciplina o mínimo de dois profissionais. Questionou-se se para elementos organizacionais o profissional de risco pode ser um dos elencados no inciso I ou do inciso III do § 2º do art.39. Por exemplo: se o profissional de gestão de risco pode ser o próprio SSP, coordenador dos trabalhos. O Dr, Marcelo afirmou que, na visão dele, e pela redação dada, podem, sim, ser as mesmas pessoas.

## 4) Área outorgada considerada integralmente na elaboração do PSP (Art.67)

Ao longo do ano, a ATP realizou diversas reuniões com a CONPORTOS. Defendemos que a análise de risco não deve ser voltada ao negócio em si, mas sim à segurança do terminal. Por exemplo, um evento que afeta o funcionamento de uma esteira tende a gerar prejuízos à área operacional e financeira do terminal, mas não necessariamente afeta a segurança. Reforça-se, mais uma vez, que o foco deve ser a interface porto/navio. No entanto, o Art. 67 apresenta a seguinte redação:

Art. 67. O Plano de Segurança Portuária tem por objetivo documentar a forma de aplicação das medidas propostas para proteger instalações portuárias e embarcações, pessoas, cargas, unidades de transporte de cargas e provisões da embarcação atracada ou fundeada em área de responsabilidade da instalação portuária, dos riscos de um incidente de proteção assinalados no EAR conforme definido no Código ISPS.

§ 1º O PSP deverá considerar integralmente a área outorgada como instalação portuária, assim como os ativos de interesse localizados fora dessa área, mas que devam ser considerados como importantes para proteger, conforme recomendações e diretrizes do Código ISPS e das Resoluções da Conportos.

O foco do EAR deve ser toda a instalação portuária. E do PSP, centrar-se na análise de risco do EAR. Porém, o que se observa é que foi dada praticamente a mesma redação para os dois artigos.

No que tange a esta questão, a CONPORTOS defende a importância da nova metodologia de Análise de Risco com Ênfase em Segurança Portuária (ARESP). O recurso ajudará a inferir quais áreas representam, de fato, um risco dentro do terminal portuário.

A ferramenta será o principal respaldo dos terminais em eventuais arbitrariedades de auditorias que queiram exigir ênfase dos implementos de segurança em áreas em que não tenha sido apontado risco. As medidas a serem implantadas e discriminadas no plano deverão se ater ao grau de risco apontado para cada local do terminal.

## 5) Da unificação de EAR e PSP – CNPJs (Art.103)

Os associados questionaram sobre o caso de unificação de EAR e PSP, e como será emitida a Declaração de Cumprimento (DC): se

única, com dois CNPJs diferentes, ou serão duas DC, uma para cada CNPJ. O Dr. Marcelo afirmou que não pensaram nessa questão. Disse que levaria a dúvida para o Colegiado, mas, a princípio, entendia que poderiam ser emitidas duas DCs, uma para cada terminal.

## 6) Não existência do Art.131

O inciso V, do Art. 128 faz menção ao Art. 131. No entanto, não existe artigo 131. O Dr. Marcelo João disse estar ciente de alguns pequenos erros ao longo da Resolução. Uma errata com essas questões será publicada em breve.

## 7) Iluminação no perímetro da instalação (Item 4.1 do check list)

O item 4.1 do check list pode levar ao entendimento de que precisamos ter um nível alto de iluminação em todo o perímetro. No entanto, alguns terminais já têm câmeras que gravam no período noturno, mesmo sem iluminação. Tais equipamentos são associados a alarmes de intrusão, de forma que a iluminação das áreas cobertas por essa tecnologia não é necessária.

Questiona-se se esses sistemas de monitoramento noturno podem substituir a necessidade do nível de iluminação colocado. Para a CONPORTOS é preciso observar se essas câmeras e a falta de luz comprometem de alguma forma a segurança. No entanto, quem irá determinar a necessidade da iluminação será a auditoria.



## 5.8 – OBRAS DE INFRAESTRUTURA (PRO BRASIL)

Após as reuniões ocorridas entre a ATP e o MINFRA, que discutiram basicamente as necessidades dos terminais privados relativas às obras de infraestrutura necessárias e as legislações que podem melhorar o desenvolvimento dos projetos, a ATP entregou o Ofício 030/2020. Trata-se do apoio ao programa e pedido de atenção aos pontos no Quadro 2. Nele quadro, constam o município relativo à obra, a obra, status e a justificativa de prioridade.

### QUADRO 3 – SOLICITAÇÃO DA ATP AS INTERFERÊNCIAS NO EIXO PROGRESSO

INVESTIMENTO PÚBLICO: AQUAVIÁRIO			
Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
N/A	Barra Norte		Em comparação aos outros investimentos com Dragagem x movimentação portuário, R\$ 5 milhões para os estudos de aprofundamento da Barra Norte são pequenos em função da rentabilidade do projeto e em comparação a outros investimentos em portos públicos.
N/A	Derrocagem do Pedral do Lourenço	Processo de Licenciamento Ambiental no IBAMA	Viabiliza o início da Navegação Comercial na Hidrovia do Tocantins
	Derrocagem de Nova Avanhandava (Rio Tietê)		Aumento da eficiência e segurança da navegação
	Dragagem e Balizamento da Hidrovia do Madeira		Aumento da eficiência e segurança da navegação
	Implantação do Balizamento na Hidrovia do Tapajós		Aumento da eficiência e segurança da navegação

INVESTIMENTO PÚBLICO: AQUAVIÁRIO (continuação)			
Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
Itaguaí	A obra de alargamento e aprofundamento do Canal Derivativo tem como objetivo prover o <b>Porto de Itaguaí</b> , de um canal independente, para manobra de navios com calado acima de 13 metros.	Está mapeado pela CDRJ, mas sem previsão	A CDRJ necessita aperfeiçoar o acesso dos navios ao complexo portuário de Itaguaí, com este aprofundamento e alargamento será permitido o crescimento da movimentação portuária na região.
Navegantes	Segunda fase da obra da nova bacia de evolução e canal de acesso ao Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu – Obra prioritária para o recebimento de navios maiores de 366m de LOA no 2º maior complexo portuário de contêineres do país.	Não iniciada	Obra prioritária para o recebimento de navios maiores de 366m de LOA no 2º maior complexo portuário do país na movimentação de contêineres. Com a recente inauguração da primeira fase da obra, foi possível o recebimento de navios de até 350m de LOA
Itapoá	Dragagem de Adequação do Canal de Acesso à Baía da Babitonga.		A Baía da Babitonga possui um dos maiores potenciais para navegação dentre os estuários brasileiros. De águas calmas e profundas, o local hoje já recebe as maiores embarcações que operam em águas nacionais. Contudo, a entrada do Canal de Acesso aos portos de São Francisco do Sul e Itapoá apresenta a necessidade de adequação de uma curva específica que hoje, com 14 metros de profundidade, cria restrições para a navegação de navios graneleiros e porta contêineres em sua capacidade máxima. A vantagem do investimento neste canal de acesso especificamente se dá em função da necessidade esporádica de intervenção. Diferentemente de outros portos que demandam ação e investimentos constantes de dragagem, na Baía da Babitonga as intervenções de grande monta possuem o maior espaçamento de tempo dentre os portos da região Sul e Sudeste.

## INVESTIMENTO PÚBLICO: AQUAVIÁRIO (continuação)

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
Santos	Dragagens, sinalizações, reforços na amarração de berços próximos, etc.) para possibilitar o acesso de navios com LOA 366m, ou superior.	Esse trabalho vem sendo conduzido pela CODESP, mas é importante dialogar com o MINFRA.	

## INVESTIMENTO PÚBLICO: FERROVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
Itapoá	Acessos Ferroviário a Itapoá.		A Baía da Babitonga, onde estão inseridos os portos de São Francisco do Sul e Itapoá, é o maior complexo portuário de Santa Catarina em toneladas movimentadas. O TUP Itapoá é o terceiro maior do Brasil em movimentação de contêineres (ANTAQ, 2019). A consolidação deste cenário em médio e longo prazo depende de forma significativa dos investimentos nos acessos terrestres a essa região, de forma muito específica os acessos ferroviários. Estudos elaborados pelo DNIT indicam a viabilidade econômica do investimento, conectando as atuais linhas de Paranaguá e São Francisco do Sul por meio de ramal ferroviário passando por Itapoá. A justificativa do investimento adequaria a demanda dos dois portos citados e viabilizaria uma nova opção para escoamento da produção agrícola nacional a um terceiro porto da região.

## INVESTIMENTO PÚBLICO: RODOVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
	Rodovia BR-163/PA, trecho entre diviso MT/PA até Miritituba.	Concluída	Recursos para manutenção da via, visto que a condições em alguns trechos já apresentam necessidade de manutenção
Santos	Melhorias e ampliação da Estrada Particular da SPA, incluindo reforço/reestruturação da ponte de acesso aos terminais localizados na Ilha Barnabé (margem esquerda do Porto de Santos).	Obra sob avaliação da Autoridade Portuária de Santos, no âmbito dos estudos de privatização/concessão do trecho. <b>Sem previsão</b>	A obra é imprescindível para o desenvolvimento dos terminais de granéis líquidos (arrendamentos), contêineres e carga geral (autorizatórios) na margem esquerda do Porto de Santos, bem como para garantir segurança ao trânsito de caminhões de carga provenientes ou destinados aos terminais.
Santos	Implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos – no município de Guarujá/SP	Sem previsão	A obra impactará na segurança da operação rodoviária na margem esquerda.
Santos	Implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos – no município de Santos/SP – Margem Direita	Sem previsão	Novo acesso rodoviário à Margem Direita.

## EIXO PROGRESSO INVESTIMENTO PRIVADO: FERROVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
N/A	Concessão da Ferrogrão e renovação da MRS.		
SINOP - Itaituba	Ferrogrão-EF-170-MT/PA (trecho entre SINOP/MT e Miritituba/PA. Projeto que visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil pelo Arco Norte. A ferrovia terá uma extensão de 933km, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba. O projeto prevê dois ramais, ramal Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA, com 32 km, e o ramal de Itapacurá, com 11km.	O processo da Ferrogrão está na STT no MINFRA.	Aumenta a competitividade do agronegócio de uma das regiões do Brasil com o maior potencial de crescimento do Agronegócio Centro norte do Estado do MT.
Barcarena e Açailândia	Extensão do Trecho da Ferrovia Norte Sul de Açailândia para Barcarena.	Sem previsão	Aumento da demanda de exportação de grãos, minérios e carga geral pelo porto de Barcarena e maiores alternativas de embarque pelo Arco Norte.
	Prorrogação Antecipada da EFC-Estrada de Ferro Carajás. Prorrogação do contrato por 30 anos. Os benefícios esperados partir da prorrogação antecipada do contrato atual serão obrigatoriedade de investimentos em segurança e o aumento de capacidade, que serão pactuados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Fonte: SPPI - Secretaria de Programa de Parcerias de Investimentos		Em análise pelo Ministro Relator do TCU. Necessário aprovar no TCU e assinar Termo Aditivo pelo MINFRA e ANTT da prorrogação antecipada da EFC.

## EIXO PROGRESSO INVESTIMENTO PRIVADO: FERROVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
	Concessão da EF-354 – Ferrovia de Integração Centro-oeste (FICO). Com 383km de extensão, o trecho da Ferrovia de Integração Centro-Oeste entre Mara Rosa/GO até Água Boa/MT escoará a produção de grãos (soja e milho), uma das maiores produtoras de soja do Brasil, em direção aos principais portos do país. Fonte: SPPI - Secretaria de Programa de Parcerias de Investimentos.		Aprovar no TCU e assinar Termos Aditivos das prorrogações antecipadas das ferrovias (EFC) e (EFVM) irá possibilitar a construção da FICO.
	Ferrovia Rio x Vitória (EF 118)	Estudos entregues parcialmente, não analisados. Suspensão (Fonte: EPL)	Conexão ferroviária entre Rio de Janeiro e Vitória atendendo importantes complexos portuários existentes e em projetos. Aprox. 577km de distância. Cria um grande corredor ferroviário conectando Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo. Projeto inclui transporte de passageiros no trecho Rio de Janeiro / Campos dos Goytacazes
Vitória	Prorrogação Antecipada da EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas	Aguarda aprovação e assinatura de aditivo	O processo se encontra no TCU, aguardando deliberação do Exmo. Ministro Relator e Plenário, para posterior assinatura do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da EFVM pela ANTT
Anchieta	Ramal Anchieta com operação da Vale dentro da Concessão da Ferrovia Estrada de Ferro Vitória - Minas (EFVM) acessível ao terminal Ponta Ubu	Está mapeada pelos Governos Federal e Estadual, segundo declarações públicas.	Ramal de Cariacica a Anchieta e Ubu, com operação da Vale dentro da Concessão da EFVM. Depende da aprovação da prorrogação antecipada da EFVM. Em análise pelo Ministro relator do TCU. Aprovar no TCU e assinar com MINFRA e ANTT

## EIXO PROGRESSO INVESTIMENTO PRIVADO: RODOVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
-----------	-------------------	----------------	-----------------------------------

Concessão da BR-163/PA/MT, e inclusão nesta concessão dos três ramais rodoviários até a Zona Portuária em Santarenzinho, município de Rurópolis/PA, Miritituba no município de Itaituba, e Itapacurá no município de Itaituba, a margem direita do rio Tapajós

No TCU em análise, dentro da concessão da BR-163

Concessão da BR-163/MT e Br-230/PA (Sinop/MT e Miritituba/PA). Com 970km de extensão concessão para exploração da infraestrutura e da prestação de serviço público de recuperação, operação, manutenção monitoramento, conservação, implantação de melhorias e manutenção do nível de serviço do Trecho da Rodovia BR-163/MT, entre a Divisa PA/MT ao Entroncamento MT-220, no município de Sinop. Fonte: SPPI - Secretaria de Programa de Parcerias de Investimentos.

No TCU em análise, dentro da concessão da BR-163

## EIXO PROGRESSO INVESTIMENTO PRIVADO: RODOVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
-----------	-------------------	----------------	-----------------------------------

Concessão da BR-153/080/414 - GO/TO. Com 850km os trechos a serem concedidos são: Rodovia BR-153/TO/GO, entre Aliança do Norte e Anápolis; Rodovia BR-080/GO, entre Gurupi (BR-453) até Assunção de Goiás (BR-414); Rodovia BR-414/GO, entre Assunção de Goiás a Anápolis. Vale destacar que, a partir da bifurcação das BRs-153 e 080, os usuários terão a possibilidade de rota através da própria BR-153 ou então pelas BRs-080 e 414. Fonte: SPPI - Secretaria de Programa de Parcerias de Investimentos

Rodovia RJ-244. Estrada conectando o complexo portuário da Baía de Campos diretamente à BR-101  
Projeto *greenfield* com 43km e R\$ 594 milhões de CAPEX  
Será construída e operada por uma empresa privada (concessão).  
Receita através do pedágio e outros serviços com TIR 11,48% e 12 anos de payback

Relatório final da concessão (maio de 2020). Janeiro de 2024 - previsão de término

## EIXO PROGRESSO INVESTIMENTO PRIVADO: RODOVIÁRIO

Município	Descrição da Obra	Status da Obra	Justificativa que prioriza a Obra
Litoral de Santa Catarina	BR-101 - Manutenção e ampliação com terceira faixa - Área Crítica Trecho Litoral Sul de Palhoça/SC a Curitiba/PR.	Não iniciada	Obra de elevada importância para o escoamento de cargas entre o Sul do Brasil e o Sudeste sendo a principal via rodoviária de conexão entre os maiores complexos portuários de contêineres do Brasil. A Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina possui uma proposta para melhor utilização da via. Disponível em: <a href="http://fiesc.com.br/pt-br/gt-br101-do-futuro">http://fiesc.com.br/pt-br/gt-br101-do-futuro</a>
Atendimento aos portos de SC	BR-470 - Manutenção e ampliação com segunda faixa - Obras atrasadas no trecho Navegantes/SC até a BR-101	Em curso	BR-470 é o eixo de ligação entre o interior do Estado de Santa Catarina e o litoral, conectando o fluxo das cargas de carne congelada de alto valor agregado, bem como madeira e produtos industrializados, com os Portos. Atualmente, é a rodovia mais congestionada de Santa Catarina e pela precariedade do pavimento e sinalização ficou conhecida como "Rodovia da Morte". Trata-se de obra prioritária para o escoamento de cargas no Estado de Santa Catarina. Detalhes em: <a href="http://monitora.fiesc.com.br/detalhe.php?id=66">http://monitora.fiesc.com.br/detalhe.php?id=66</a>

O Quadro 4 apresenta o Eixo Ordem, dividido pelos modais, a descrição do projeto, seu status e justificativas necessárias à priorização.

## QUADRO 4 - SOLICITAÇÃO DA ATP AS INTERFERÊNCIAS NO EIXO PROGRESSO

EIXO ORDEM		
Item	Descrição do Projeto	Descrição do Projeto
Aquaviário	Criação de Política Pública de Fomento à Navegação Interior (Vias Navegáveis Naturais e Hidrovias).	i) uma boa parte dos Terminais Privados (TUP e ETCs), são dependentes da Navegação Interior; ii) o Brasil possui enorme potencial de Navegação Interior (mais de 42.000 km, sendo mais de 27.000 km navegáveis), porém atualmente é um modal subutilizado.
Aquaviário	Gestão quanto ao uso múltiplo das águas para fins de navegação.	Apresentação do tema ao Comitê de navegação. Deliberada a solicitação de assento ao comitê da ANA.
Aquaviário / Portuário	Decreto Legislativo que suste Portaria 7.145 SPU e alterar Lei 9.636, incluindo expressamente uso do espelho d'água por "instalações portuárias" como cessão gratuita.	O Estado não tem direito de proprietário sobre os rios e mares (não são bens dominicais), pois são bens de uso comum; exploração portuária é indissociável do uso do espelho d'água; lei especial portuária prevalece sobre as leis gerais do uso dos bens da União.
Aquaviário / Portuário	Aprimoramento da Lei 10.233/01.	Desburocratização / Desregulamentação.
Aquaviário / Portuário	Aprimoramento da Lei 12.815/13.	Ampliação de Investimentos / Segurança Jurídica para Contrato de Adesão.
Aquaviário / Portuário	Definir as políticas públicas aos Terminais de Uso Privado. Criação de política pública para (i) simplificar processos e autorizações voltados à implementação, desenvolvimento e expansão de projetos; (ii) garantir segurança jurídica e assegurar as situações jurídicas estabelecidas (respeito aos contratos vigentes); e (iii) atrair investimentos em novos projetos e expansão operacional.	Segurança Jurídica – a inobservância das relações jurídicas constituídas e o desrespeito aos contratos vigentes colocam em risco o retorno sobre o capital investido e provoca assimetria nas condições operacionais dos terminais e seus portos. A segurança jurídica e o tratamento simétrico são imprescindíveis para que os terminais continuem investindo e se desenvolvendo, reduzindo custo Brasil e aumentando a competitividade do produto brasileiro no Comércio Exterior.

Item	Descrição do Projeto	Descrição do Projeto
Aquaviário	Cabotagem no Brasil.	<p>Está mapeada pelo Governo Federal, segundo declarações públicas. Devem ocorrer novas medidas a partir de 2020.</p> <p>Há ações do Governo Federal demonstrando o mapeamento deste item como uma das ferramentas para reduzir o custo e fomentar a economia. É um item importante, sobretudo para os terminais estabelecidos fora do porto organizado.</p>

Item	Descrição da Obra	Status e Justificativa do Projeto
Ferrovário	<p><b>Marco Legal Ferroviário (PLS 261/2018)</b> – trata da exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei 3.365/1941, as Leis 9.503/1997, 10.233/2001, 12.379/2011; e dá outras providências. Senador José Serra (PSDB/SP).</p>	<p>Último local: 11/03/2020 - Comissão de Serviços de Infraestrutura (Secretaria de Apoio à Comissão de Serviços de Infraestrutura)</p> <p>Último estado: 11/03/2020 - matéria com relatoria.</p>

Item	Descrição da Obra	Status e Justificativa do Projeto
Rodoviário	<p><b>Free Flow (PLC 8/2013)</b> – altera a Lei 9.277/1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio. Deputado Federal Esperidião Amin (PP/SC).</p>	<p>Relator atual: Senador Luis Carlos Heinze.</p> <p>Último local: 11/03/2020 - Comissão de Assuntos Econômicos (Secretaria de Apoio à Comissão de Assuntos Econômicos).</p> <p>Último estado: 11/03/2020 - matéria com relatoria.</p>

Item	Descrição do Projeto	Status e Justificativa do Projeto
Geral	Criação de política pública para viabilizar Investimentos Cruzados via parceria entre Setores de Infraestrutura (Portos, Transporte, Energia, Saneamento, Mineração e Turismo).	
Geral	<p><b>Nova Lei de Licitações (PL 1292/1995)</b> – altera a Lei 8.666/1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Lauro Campos (PT/DF).</p>	Situação: aguardando apreciação pelo Senado Federal.
Geral	<p><b>(PL 6093/2019)</b> – dispõe sobre a instituição do documento único de transporte (DT-e). Jerônimo Goergen (PP/RS)</p>	Situação: aguardando parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT).
Geral	<p><b>Licenciamento Ambiental - (PLS 168/2018)</b> – regulamenta o licenciamento ambiental Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)</p>	<p>05/02/2020 – Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ)</p> <p>Situação: pedido de vista concedido.</p> <p>Ação: na 1ª Reunião Ordinária, a Presidência concede vista aos Senadores Alessandro Vieira (Cidadania/RS) e Jorginho Mello (PL/SC), nos termos regimentais. Encaminhada cópia do relatório e do avulso da matéria aos Senhores Senadores.</p>
Geral	<p><b>Nova Lei de Parcerias (PL 7063/2017 – emenda com alteração da Lei de Debêntures)</b> – altera a Lei 11.079/2004, para reduzir o valor mínimo dos contratos de parcerias público-privadas celebrados por estados, Distrito Federal e Municípios. Antonio Carlos Valadares (PSB/SE).</p>	Situação: pronta para pauta no Plenário (PLEN).

## 5.9 - PRATICAGEM

A ATP acompanhou a publicação do Projeto de Lei 4.392/2020, do deputado Alceu Moreira, à época presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). O ponto principal do PL é conferir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) competência para atuar na regulação econômica dos serviços de Praticagem.



O projeto prevê que o serviço de Praticagem seja executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações, atuando por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou, ainda, contratado por empresa, conforme regulamentado pela Autoridade Marítima.

Dentre os principais pontos do PL 4.392/2020, destaca-se também a atribuição à ANTAQ da fixação dos limites de preço em cada zona de Praticagem. Atualmente, a disciplina de preços pela Autoridade Marítima se dá em casos de impasse nas negociações entre práticos e armadores, quando o ente público é chamado a arbitrar uma questão envolvendo agentes específicos do mercado, sem, contudo, constituir uma regulação econômica stricto sensu, cujo objetivo seria corrigir uma falha de mercado e aumentar o bem-estar social.

As principais mudanças contidas no PL 4.392/2020 são:

- ✓ permitir que empresas tomadoras do serviço de Praticagem também tenham o direito à contratação direta de práticos em seu quadro de colaboradores (Art 2º do PL);
- ✓ permitir que o Comandante de navio de Bandeira Brasileira conduza seu navio no interior de uma Zona de Praticagem, sem assessoria do práctico (Art 2º do PL);
- ✓ permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço (Art 1º e 4º do PL);
- ✓ estabelecer preços máximos para cada Zona de Praticagem (Art.3º, §6º do PL);
- ✓ atuação por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou, ainda, contratado por empresa (Art.2º do PL);
- ✓ apresentação das demonstrações financeiras (Art.2º, §3º do PL);
- ✓ utilização de equipamentos de simulação (Art.2º, §5º do PL).

O Projeto de Lei 4.392/2020 aguarda análise da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), apensado ao PL 1565/2019.

## 5.10 - QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

A ATP continua defendendo que o recolhimento das verbas destinadas ao FDEPM seja gerido pela CNT. A Confederação não só expertise, mas também representa o sistema de transporte como um todo. A Associação defende, também, que o gerenciamento da verba arrecadada passe por rigorosos mecanismos de governança interna, alocando os recursos recolhidos em programas dedicados ao setor portuário.

A participação do setor portuário no planejamento da alocação dos recursos permitirá sua distribuição correta, gerando

transparência e alcançando a finalidade que pretende: bem estar e capacitação do trabalhador portuário. A ATP vê como oportuna a criação de uma seção específica para discussão de temas portuários dentro da CNT.

É imperativo ao Brasil e, principalmente, ao sistema portuário brasileiro, uma mudança de postura rumo às melhores práticas internacionais para qualificação de sua força laboral e um conjunto merecido de assistência social.

## 5.11 - NORMA REGULAMENTADORA 29 – SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO

A ATP tem participado, por meio da CNT, da revisão da NR 29, que tem por objetivo **regular a proteção obrigatória** contra acidentes e doenças profissionais, **facilitar os primeiros socorros** a acidentados e **alcançar as melhores condições possíveis** de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

Esta norma aplica-se aos trabalhadores portuários em operações a bordo ou em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, dentro ou fora da área do porto organizado.

Em janeiro de 2020, houve Audiência Pública (não presencial), em que a ATP enviou 29 contribuições. As reuniões tripartites estavam marcadas para março, mas, por conta da Covid-19 foram suspensas até o segundo semestre. Houve apenas uma reunião tripartite, por Skype, que definiu metodologia de trabalho.

A maioria das sugestões já é consenso pela classe patronal. A pretensão do Governo é finalizar as discussões na CTPP<sup>32</sup> em abril de 2021. Ainda existem muitas pendências a serem discutidas, tais como:

- ✓ trabalho em porão;
- ✓ escadas de navio;
- ✓ cargas perigosas;
- ✓ locais de repouso e aguardo de serviços;
- ✓ NR para ETC e IP4.

32 - A Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP) é o fórum oficial do governo federal responsável por discutir temas referentes à segurança e à saúde no trabalho, em especial as Normas Regulamentadoras (NR).

A CTPP é composta de forma tripartite - A representação de governo é formada por cinco membros do Ministério da Economia. Os representantes dos empregadores são indicados pelas confederações. Os representantes dos trabalhadores são indicados pelas centrais sindicais

## 5.12 - REPORTO

O tema REPORTO já é pauta empresarial há pelo menos 16 anos, após ser instituído pela Lei 11.033/2004 para incentivar investimentos na necessária modernização dos portos e dos terminais brasileiros. Trata-se de um regime tributário especial, cuja característica principal é a redução de impostos para aquisição de máquinas e equipamentos, como aparelhos e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras etc. Recentemente, enquadrou também trilhos, locomotivas e vagões. O regime permite compras nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação. O prazo do REPORTO expirou em 31 de dezembro 2020.

Ao longo de 2020, o tema foi muito debatido. Tentou-se incluí-lo, primeiramente, na **Medida Provisória 945/2020**, relatada pelo Deputado Federal Felipe Francischini (PSL/PR) na Câmara e pelo Senador Wellington Fagundes (PL/MT) no Senado. Posteriormente, na **Medida Provisória 960/2020**, relatada pelo Deputado Federal Alexis Fonteyne (NOVO-SP) e pelo Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB/PE) no Senado. Mas não houve avanço em nenhuma das frentes.

A última oportunidade de 2020 foi a inserção do tema no PL 4.199/2020 (BR do MAR). A demanda foi adicionada ao artigo 25, com prazo de renovação ampliado para 31 de dezembro de 2021. O trecho está destacado a seguir.

"Art. 25. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto de 1º de janeiro até 31 de dezembro de 2021."(NR)

Caso não seja aceito o artigo 25 do PL 4.199/2020, ainda existe a possibilidade de trabalhar o **PL 261/18**. Este trata da exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada. O projeto também autoriza a autorregulação ferroviária, disciplina o trânsito e o transporte ferroviário e aborda outras questões.

## 5.13 - CONTÊNEIRES

### JULGAMENTO FAVORÁVEL ANTAQ ATP – PORTO ITAPOÁ

Em 30 de Julho de 2020 obtivemos julgamento favorável na 483ª ROD da Antaq, em que a Diretoria Colegiada deu provimento à medida cautelar pleiteada pela ATP no processo nº 50300.009191/2020-11. No voto, o Diretor determinou a retificação de ofício encaminhado pela SRG ao CADE, indicando que a comunicação com o CADE deve ser exercida pela Diretoria, e não pela SRG, e que o parecer encaminhado pela SRG era mero documento preliminar.

Isso ocorreu nos autos do processo nº 50300.022267/2019-60, quando a SRG enviou ao CADE parecer técnico ao CADE, opinando sobre a abusividade dos preços praticados pelo Porto Itapoá sem que o terminal tivesse sido ouvido, sem que houvesse uma metodologia de abusividade aprovada, e sem que a Diretoria tivesse apreciado o processo.

Esse é um precedente favorável a todos os terminais que estão sendo denunciados no CADE, uma vez que a Superintendência-Geral está solicitando o posicionamento da Antaq de forma recorrente. Além de retificar o ofício totalmente ilegal da SRG, os Diretores determinaram a fixação de um procedimento a ser seguido pela Agência quando houver pedido de informações

do CADE. Isso garante maior segurança jurídica nos processos em que o Conselho solicitou o posicionamento da Antaq em qualquer caso, uma vez que saberemos previamente qual será o caminho seguido. Garante também o exercício ao contraditório e à ampla defesa dos TUPs, que poderão demonstrar que inexistiu abuso nas suas condutas.

## 5.14 – FUNDO ESPECIAL DE DESENVOLVIMENTO E APERFEIÇOAMENTO DAS ATIVIDADES DE FISCALIZAÇÃO (FUNDAF)

Em abril de 2020, o juiz Federal substituto Marcos José Brito Ribeiro, da 13ª vara Federal Cível do DF (SJDF) julgou procedentes os pedidos de inexistência de relação jurídica que obrigue as associadas da ATP ao recolhimento da exação para o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF). Assim, declarou o direito a restituição e compensação dos valores indevidamente recolhidos nos cinco anos anteriores ao ajuizamento da ação (26/09/2017).

O caso trata de ação cognitiva<sup>33</sup>, com pedido de tutela de urgência, ajuizada pela ATP em desfavor da União Federal, objetivando reconhecer a inconstitucionalidade da taxa ao FUNDAF, em razão da evidente ofensa ao princípio constitucional da legalidade.

## 5.15 – BARRA NORTE

No início de 2020, foi apresentado pela professora Doutora Susana Vinzon, do COPPE o relatório final dos estudos contratados pelas associadas ligadas ao agronegócio (grãos). O relatório indicava, apesar da carência de dados, a possibilidade de trânsito de navios pelo arco lamoso com calado de 12,5m e até 13m em algumas condições especiais de maré. Uma cópia do relatório foi encaminhada ao comando do 4º Distrito Naval (4º DN).

A Portaria nº 122/2020 foi assinada pelo Comando do 4º DN, autorizando o início dos testes com navios de calado 11,90m para trânsito pela barra norte do rio Amazonas. Como novidade, trouxe a obrigatoriedade de lastro de 20cm. A capacidade de carga continua limitada ao calado de 11,70m.

Como esses testes são realizados utilizando navios de bandeira estrangeira, até o fim do ano nenhum foi realizado. Isso ocorreu

por resistência dos Comandantes em lastrarem seus navios sem ganhos no volume de carga transportado. A ATP já manifestou ao Comandante da Marinha sua preocupação em relação a exigência do lastro, que inviabiliza o início dos testes.

Adicionalmente, a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil passou a indicar que novos ganhos em calado só seriam autorizados após a instalação de equipamentos sensoriais que permitissem a coleta, em tempo real, de informações de maré, corrente, vento, etc. Isso asseguraria, na visão daquela diretoria, maior segurança ao trânsito de navios pela região do arco lamoso.

Em razão disso, a Praticagem da ZP 01 desenvolveu estudos para a instalação de boias sensoriais na região, que disponibilizariam tais informações. Aparentemente, a solução não agrada a área técnica da Marinha devido à imprecisão causada pelo movimento das boias.

33 - A ação de conhecimento visa ao provimento de mérito, julgamento da causa, gerando um processo de conhecimento. Provimento cognitivo (sentença de mérito) meramente declaratória que visa colocar fim à incerteza sobre a existência ou inexistência de uma relação jurídica.

Para a ATP, esta solução também não atende. A Praticagem indica que a manutenção e a segurança física das boias seriam realizadas, pela Autoridade do Porto de Santana, via cobrança de tarifa de acesso aquaviário a todos os navios que transitassem pela região. Acontece que menos de 10% dos navios que transitam pelo arco lamoso demandam Santana, o que não justificaria tal procedimento. A ATP defende a instituição de uma tarifa a ser cobrada pela Autoridade Marítima ou por meio da concessão do serviço.

A associada Cargill contratou estudos sobre a viabilidade de instalar equipamento fixo para fazer as medições necessárias, com divulgação em tempo real. A ATP promoveu uma reunião no dia 3 de dezembro entre a DHN, Cargill, OceanPact para

apresentação do projeto e troca de know-how. O objetivo foi estabelecer os elementos de contato entre as entidades para permitir o avanço do projeto, alinhado com os requisitos da Autoridade Marítima.

Em resumo, o ano de 2020 não trouxe avanços em relação ao aumento do calado na Barra Norte, o que é muito ruim para a exportação de commodities pelo Arco Norte. Os navios Panamax carregados em Itacoatiara, Santarém e Santana continuam transitando com um frete morto de cerca de 20%, o que eleva o custo logístico do país. A manifestação da Praticagem e os estudos contratados pela ATP não foram suficientes para convencer a Autoridade Marítima de que é possível navegar com calado de, no mínimo, 12,50m no arco lamoso.





**ATP**  
Associação de Terminais Portuários Privados

EVENTOS

# 06 EVENTOS

## 6.1 - 5ª EDIÇÃO DO FÓRUM LATINO-AMERICANO DE PORTOS



A Diretora-Executiva da ATP, Luciana Guerise participou, em 12 de novembro, da 5ª edição do Fórum Latino-americano de Portos, realizado on-line, a partir das 9h. Na ocasião, como representante do Brasil, falou sobre o tema "A expansão portuária no Brasil". Durante a fala, a Diretora-Executiva abordou o potencial portuário brasileiro para exportação de commodities como celulose, combustível, soja, aço e minério.

"Nossa ideia é projetar o futuro do investimento. Temos terminais

privados extremamente eficientes e um pipeline de grandes projetos em andamento que podem gerar um incremento de 3,6 bilhões de dólares, além de levar desenvolvimento para as comunidades, melhoria da renda e emprego", disse a Diretora.

Segundo ela, o momento requer visão estratégica para enxergar os novos horizontes dentro do ambiente de investimentos brasileiro. Luciana Guerise reforçou que, na esfera da representatividade, é preciso continuar agindo para garantir segurança jurídica, diminuir a burocracia e o excesso regulatório, além de cobrar melhorias na infraestrutura logística do país.

## 6.2 – BRASIL EXPORT 2020

O presidente da ATP, Murillo Barbosa, avalia que alterações trariam maior segurança jurídica para atrair investidores ao setor portuário.

O presidente da Associação defendeu, no fórum Brasil Export 2020, a revisão da Lei 10.233/2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre e criou as agências reguladoras.

Na visão da ATP, a lei apresenta falhas que afastam investidores estrangeiros e impedem que os terminais recebam capital para ampliar a infraestrutura portuária.

A lei 10.233 precisa passar por um processo de revisão porque tem uma visão extremamente favorável ao usuário, que muitas vezes é mais forte economicamente que o próprio terminal que opera.

Outra questão relevante é que a lei não reconhece o caráter competitivo das instalações portuárias entre si. Finalmente, falta definição clara das competências da ANTAQ. O Brasil Export reuniu as principais lideranças e autoridades do setor logístico e de infraestrutura portuária do país, e foi realizado entre os dias 23 e 24 de novembro de 2020, em Brasília (DF).

A ATP participou do painel "Marcos regulatórios X segurança jurídica: os desafios para atrair investidores", que contou com a participação do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni; do Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) Adalberto Tokarski; e do CEO da Terminal Investment Limited (TiL), Ammar Kanaan. A moderação foi do advogado Benjamin Gallotti, sócio da Gallotti Advogados Associados



## 6.3 - COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA OAB – SÃO PAULO



Os desafios e as oportunidades nos setores portuário e marítimo na visão das mulheres foram tema de webinar com profissionais e lideranças em um debate promovido pela Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB-SP, em agosto de 2020. A Diretora-Executiva da ATP, Luciana Guerise, foi uma das palestrantes. Ela comentou sobre a necessidade de mudança cultural, rumo a maior inclusão e menor discriminação.

A mediadora do debate, Sandra Silva, advogada da Cargill e Conselheira da ATP, destacou que a opinião de mulheres atuantes no setor ganha ainda maior importância devido ao momento atual.

A Diretora-Executiva da ATP lembrou do trabalho feito pela Wista (Woman's International Shipping & Trading Association), em que integra o Comitê Executivo. A organização global atua desde 1974 em prol da inserção feminina nas áreas logística e marítima. A participação de mulheres no setor portuário e marítimo ainda é pequena, cerca de 14% em toda América Latina são mulheres. Desse total, apenas 1% está nas operações portuárias.

O desenvolvimento tecnológico em setores majoritariamente masculinos poderá ser a chave de inversão em busca da equidade de gênero e da diversidade. Sobre as questões técnicas portuárias, o debate abordou a Lei 14.047/2020 e seus efeitos, o Projeto BR do Mar, a desestatização da CODESA e trabalho portuário.

Participaram do evento a Diretora de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Flávia Takafashi; a Procuradora Regional do Trabalho do Rio de Janeiro Flávia Veiga Bauller; e as advogadas Beatriz Gallotti e Rachel Philomeno, que presidem, respectivamente, as comissões de Direito Portuário e Marítimo da OAB-DF e da OAB-CE.

## 6.4 - ATP E CONPORTOS – METODOLOGIA ARESP

A Análise de Risco com Ênfase em Segurança Portuária (ARESP) foi tema de uma Live promovida pela ATP, em parceria com a CONPORTOS, transmitida pelo canal da Associação no YouTube. O evento, com duas horas de duração, teve participação de cerca de 400 pessoas, mil visualizações e mais de 100 curtidas até o momento. Todo o conteúdo das apresentações está disponível no portal da ATP.site da ATP.

O Presidente da CONPORTOS, Delegado Marcelo João, falou sobre a previsão de implementação da metodologia nos terminais portuários. Para a Comissão, a preocupação foi desenvolver uma ferramenta de gestão adequada à realidade do Brasil e que considerasse os diversos tipos de carga.

Longe de ser apenas uma obrigação, segundo a CONPORTOS, a metodologia agrega valor à segurança portuária. Atualmente, a legislação prevê que toda instalação deve cumprir um roteiro para elaboração do Plano de Segurança Portuária, que engloba as etapas de: Estudo de Avaliação de Riscos, Plano de Segurança Portuária e Declaração de Cumprimento, que é atestada pela CESPOTOS. Já a CONPORTOS, é responsável por atestar que a instalação cumpre os padrões exigidos internacionalmente e autorizá-la a operar.



### Metodologia e Aplicação

Entre os participantes da Live, o professor Felipe Scarpelli, agente da Polícia Federal, detalhou o escopo e a metodologia de aplicação da ARESP. O grande desafio na elaboração da ferramenta foi trazer as questões técnicas e acadêmicas para os diversos tipos de terminais portuários, atendendo ao ISPS Code e todos os normativos da CONPORTOS.

A avaliação de riscos deve levar em consideração as ameaças à instalação, as prováveis vulnerabilidades e o cálculo das consequências de um incidente. A avaliação de proteção, com base em análise de riscos, é a premissa para elaboração do plano de segurança portuária.

O Comandante Paulo Barros, oficial da Marinha do Brasil na CONPORTOS, explicou como é feita a aplicação da ARESP. Atualmente, utiliza-se uma planilha em Excel que permite às instalações portuárias incluírem ou excluírem o que julgarem necessário. O arquivo editável possui mais de 300 itens a serem avaliados e permite o preenchimento das notas de cada quesito. Os cálculos são todos automáticos. Futuramente, poderá ser criado um sistema ou aplicativo.

O Regime Jurídico dos Terminais de Uso Privado foi tema de debate on-line promovido em 8 de maio de 2020 pela *Maritime Law Academy (MLaw)*. O evento contou com a participação do Diretor-



Presidente da ATP, Murillo Barbosa, e da advogada e professora da MLaw, Prof. Tânia Salvador.

A ATP abordou a constitucionalidade e perfeita harmonia na existência de modelos jurídicos assimétricos em relação à regulação. A ATP apresentou como o regime dos TUP é diferente e os riscos adotados nesse tipo de empreendimento. A pandemia, por exemplo, fez com que o governo criasse medidas de compensação aplicáveis aos arrendamentos, mas não aos TUP, que possuem riscos assumidos.

## 6.5 – ARENA DAS IDEIAS

Lideranças da agropecuária, do setor portuário, da indústria alimentícia e de exportação de cereais debateram, no dia 10 de setembro de 2020, o futuro pós-Covid e as projeções para 2021 no webinar Arena de Ideias, organizado pela In Press Oficina. A ATP foi uma das debatedoras e falou sobre os desafios e incertezas gerados pela pandemia.

Apesar das adversidades, como o lockdown de algumas cidades, o Diretor-Presidente, Murillo Barbosa, lembrou que os portos, como atividade essencial, não pararam de operar. Destacou os resultados positivos do setor portuário no primeiro semestre de 2020, impulsionados não só pelo agronegócio, mas também pelo petróleo e minério. A ATP destacou que a certeza do bom desempenho das commodities brasileiras e da eficiência do setor serão os fatores que contribuirão para a recuperação econômica.

No debate, o presidente da FPA (Frente Parlamentar da Agropecuária), Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS), criticou os excessivos custos logísticos que recaem sobre os produtos brasileiros. Segundo Moreira, quem come os alimentos transportados pelos navios paga o preço de serviços como o de praticagem. A presidente do Conselho da Associação Brasileira

A diferenciação regulatória é um dos quatro pilares de atuação da ATP, ao lado da desburocratização, segurança jurídica e infraestrutura.



da Indústria de Alimentos (ABIA), Grazielle Parenti, comentou que o país é peça-chave no comércio internacional e que o desafio do agronegócio é não faltar comida na mesa do consumidor.

## 6.6 – INVEST IN BRASIL INFRASTRUCTURE – PORTS EDITION

A ATP foi a convidada do Invest in Brasil Infrastructure – Ports Edition, evento promovido pela Apex-Brasil ocorrido no dia 20 de outubro de 2020. Considerado um dos maiores eventos brasileiros voltados à atração de investimentos para o setor de infraestrutura, reuniu investidores de aproximadamente 50 países.

O objetivo do Invest in Brasil Infrastructure – Ports Edition foi apresentar um panorama do setor portuário brasileiro para atrair investidores internacionais. Foram apresentados individualmente os principais portos nacionais e seu potencial para promover oportunidades de negócios e investimentos públicos ou privados para aumento do nível de eficiência logística no Brasil.

A ATP esteve no painel "As perspectivas da infraestrutura portuária no desenvolvimento econômico do Brasil". Também participaram do evento o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni; o Presidente da Apex-Brasil, Sergio Segovia; e o CEO do Porto do Açu, José Firmo, além de outras lideranças do setor portuário nacional.



Costa; do Diretor da Cadeia de Valor de Ferrosos da Vale, Vagner Loyola; da consultora econômica e professora Zeina Latif, além dos representantes da ATP: o Diretor Presidente, Murillo Barbosa e a Presidente do Conselho Diretor, Patrícia Lascosque.

A abertura foi feita pelo Diretor-Presidente da ATP, que destacou a visão incentivadora do Governo Federal à iniciativa privada, ao empreendedorismo e à abertura do Brasil, com a entrada de mais investimentos internacionais no país.

A Palestra Magna do evento, proferida pelo Vice-Presidente da República, abordou a necessidade de uma adequada estrutura de segurança jurídica no país para a atração de investimentos. O General Hamilton Mourão também destacou a importância das empresas associadas à ATP e do setor portuário como um todo para a retomada da economia. Além disso, enfatizou a grande contribuição da Associação durante a pandemia.

Cabe destacar que a participação do Vice-Presidente da República garantiu ampla visibilidade ao evento na imprensa. Dessa forma, houve a publicação de diversas matérias em mídias nacionais e regionais.

A palestra sobre o tema "Liberdade de Empreender" foi feita pela professora Zeina Latif, que traçou um panorama econômico global do enfrentamento da crise causada pela pandemia e indicou caminhos para uma retomada mais eficaz, aproveitando o potencial brasileiro no setor de transporte e logística.

Logo após, ocorreu o painel de debates, que teve como moderador o Editor Executivo do jornal Correio Braziliense, Vicente Nunes. Como debatedores, participaram a professora Zeina Latif; o Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, Geanluca Lorenzon; e o Diretor da Cadeia de Valor de Ferrosos da Vale, Vagner Loyola.

Após os debates, houve a cerimônia de encerramento do evento conduzida pela Presidente do Conselho Diretor da ATP, Patrícia Dutra Lascosque. A 7ª edição do Encontro ATP teve como patrocinadores na categoria Ouro, Porto Itapoá; na categoria Prata, Confederação Nacional do Transporte; e na categoria Bronze, Ternium, Dragabrás e os escritórios de advocacia Gallotti e Kincaid Advogados.



## 6.7 - ENCONTRO ATP



A sétima edição do Encontro ATP, no dia 28 de outubro de 2020, no edifício da CNT em Brasília, contou com cerca de **500 participantes** acompanhando em tempo real a transmissão do evento YouTube. O tema debatido foi "**Liberdade de Empreender**", que é o propósito da Associação.

O evento contou com a participação do Vice-Presidente da República, General Hamilton Mourão; do Secretário de Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni; do Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, Geanluca Lorenzon; do presidente da CNT, Vander



## ATIVIDADES DA COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO

Associação de Terminais Portuários Privados

# 07

## ATIVIDADES DA COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO

O ano de 2020 foi totalmente atípico em relação ao cenário mundial e às ações de Comunicação devido à pandemia da Covid-19. A modificação do contexto atual exigiu estratégias muito mais voltadas aos meios digitais e com foco nos cuidados de saúde, bem-estar e segurança de todos os profissionais e atores envolvidos com o setor.

A ATP precisou se reposicionar institucionalmente para ampliar a narrativa e suas mensagens com intuito de aumentar o alcance na sociedade, junto aos associados e stakeholders.

Durante o ano, o Planejamento de Comunicação teve foco no aumento do engajamento nas redes sociais da ATP, a distribuição de pautas para a imprensa enfatizando o potencial do setor para a retomada da economia e a cobertura de eventos on-line e webinários com a participação de dirigentes e representantes.

Além disso, a ATP esteve constantemente presente em todos os seus canais de comunicação, atualizando o público sobre os decretos, legislações, práticas, obrigações e orientações para o momento de pandemia no país. Destacam-se o Banco de Legislação e o lançamento do banco de dados do setor, o DataPort.

O Planejamento Estratégico de Comunicação precisou ser atualizado devido ao novo cenário, encadeando ações conjuntas e integradas com as frentes de trabalho da ATP. A ênfase da narrativa institucional continuou tendo como pano de fundo

os pilares de atuação da Associação. Além disso, o Comitê de Comunicação da ATP, importante fórum de discussão criado em 2018, manteve suas atividades em consonância com as novas diretrizes e com foco nas necessidades do novo ambiente digital.

Em 2020, a Coordenação de Comunicação a ATP atuou em cerca de 10 frentes de trabalho. Entre elas, cabe destacar:

### 1. LANÇAMENTO DE PRODUTOS DIGITAIS: BANCO DE LEGISLAÇÃO E DATAPORT

A Comunicação fez o planejamento de divulgação das novas ferramentas lançadas pela ATP em 2020, que passaram a fazer parte do site da Associação. Por meio das novas funcionalidades, a ATP pretende se aproximar de públicos estratégicos e se firmar como fonte de informações confiável e com dados exclusivos. Isso contribui para que a imagem da instituição seja atrelada a modernidade e eficiência, uma vez que preenche uma lacuna que outras entidades ignoram.

### 2. RENOVAÇÃO DO CONTRATO COM AGÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

Em janeiro de 2020, o contrato de serviços com a agência de comunicação In Press Oficina foi renovado automaticamente, conforme previsto em cláusula contratual e com anuência da Diretoria Executiva. Desde março de 2018, a In Press vem

executando de forma satisfatória ações de assessoria de imprensa e gestão de redes sociais da Associação, supervisionadas e direcionadas pela Coordenação de Comunicação da ATP.

### 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 público interno e associados. Por este motivo e levando em consideração o desempenho satisfatório da ferramenta, optou-se pela renovação do contrato com a empresa de clipagem.

### 4. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE COMUNICAÇÃO

O Plano de Ações de Comunicação de 2020 precisou levar em consideração os desafios e oportunidades trazidos pela pandemia da Covid-19. A ATP agiu rapidamente ao reformular estratégias, voltando-se ao cenário de crise e com a adoção imediata de medidas sanitárias. Dessa forma, conseguiu ampliar significativamente a visibilidade e o espaço na imprensa e com formadores de opinião. Isto fortaleceu sua imagem como representante do setor portuário privado.

### 5. CAPTAÇÃO DE PATROCÍNIO PARA O 7º ENCONTRO ATP

A sétima edição do evento anual da ATP teve seu planejamento adaptado ao formato digital com transmissão on-line e ao vivo pela internet. O evento registrou recorde de público, com a participação de mais de 500 pessoas e com seis patrocinadores. Entre eles dois associados da ATP: Porto Itapoá e Ternium, além do Sistema CNT/SEST/SENAT, Dragabrás, Gallotti e Kincaid Advogados.

### 6. FORMATO DIGITAL DE MATERIAIS INSTITUCIONAIS

As transformações para o cenário digital exigiram adaptação da ATP para elaborar materiais institucionais e de folheteria para contemplar essa nova realidade. Foram produzidos folders digitais com informações atualizadas, materiais de divulgação do DataPort e uma plataforma interativa para a realização do 7º Encontro ATP.

### 7. CANAIS DE COMUNICAÇÃO INTERNA

Em 2020, a Coordenação de Comunicação produziu 48 notícias internas de conteúdo exclusivo da ATP, que foram veiculadas no site e geraram conteúdo para as redes sociais. A média de produtividade é de aproximadamente uma matéria por semana, ou quatro notícias por mês. O foco maior dessa comunicação é deixar o público interno ciente das ações e iniciativas da Associação, além de informar aos stakeholders sobre a forma e status da atuação da ATP.

### 8. ACOMPANHAMENTO EM EVENTOS ESTRATÉGICO

A Coordenação de Comunicação da ATP cobriu 35 eventos, majoritariamente virtuais, nos quais participaram dirigentes ou representantes da Associação. A cobertura jornalística incluiu também o acompanhamento e divulgação de ações internas, como as reuniões dos Comitês Técnicos e Grupos de Trabalho da ATP. O serviço de jornalismo engloba a produção de textos e fotos, conteúdo para site e redes sociais, e divulgação de releases para a imprensa.

### 9. PATROCÍNIOS

O setor de eventos foi um dos principais afetados pelo cenário pandêmico, responsável por uma queda bruta na quantidade de celebrações realizadas em 2020. Ainda assim, a ATP manteve parcerias já consolidadas ao longo dos últimos anos com ações de patrocínio voltadas a eventos com stakeholders altamente qualificados.

Em 2020, a Associação patrocinou cinco eventos de instituições parceiras, como o Brasil Export, evento da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), seminário promovido pela Comissão de Direito Portuário e Marítimo da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e webinar da Wista Brazil.

## 10. APOIOS INSTITUCIONAIS

A ATP manteve parcerias estratégicas com objetivo de garantir visibilidade à sua Associação junto a eventos com importantes stakeholders. Neste sentido, realizou apoio institucional a quatro eventos, sendo eles: II Simpósio Internacional de Segurança, Painel 2020, Cidesport e Fórum Latino-americano de Portos.

### 7.1 – ASSESSORIA DE IMPRENSA



O trabalho maciço e consolidado com a imprensa resultou num dos marcos mais importantes de 2020: o recorde de inserções da ATP na imprensa, que dobrou em relação ao ano passado, atingindo **103% de aumento**. No total, foram **370 publicações** na mídia nacional e regional, todas de caráter positivo e alinhadas às estratégias de comunicação e às mensagens-chave estabelecidas. Além disso, a maior exposição das ações da ATP na imprensa permitiu o fortalecimento, para o público em geral, dos pilares de atuação da Associação, seus valores e frentes de trabalho.

Cabe dizer que a ação de apoio institucional não envolve aportes financeiros e fortalece, de forma gratuita, as relações da ATP com seus públicos estratégicos, além de proporcionar a divulgação da marca nos eventos.

## 11. RESPONSABILIDADE SOCIAL

Anualmente, a Diretoria Executiva elege, a partir de sugestão da Coordenação de Comunicação, um modelo de ação institucional que coloque em prática um dos principais valores da ATP, a responsabilidade socioambiental. Em 2020, a Associação participou da campanha Natal Sem Fome, coordenada pela ONG Ação para a Cidadania, na qual doou duas mil refeições a pessoas em situação de vulnerabilidade social.

Dessa forma, podemos considerar que atualmente a ATP é entidade de referência no setor portuário privado para a imprensa.

Ao longo de 2020, a Coordenação de Comunicação, em parceria com a agência de comunicação, empenhou-se em produzir pautas alinhadas com a situação de pandemia, trazendo temas sociais, econômicos e políticos, como solidariedade (doações dos portos), agilidade na liberação de cargas de produtos de saúde e alterações de medidas legislativas.

Além disso, as pautas com a imprensa exploraram o lançamento e o imenso manancial de informações do DataPort, que se tornou o carro-chefe de divulgação durante o ano. Os dados da ATP foram responsáveis por 36% dos assuntos trabalhados com a imprensa, seguido pela pandemia da Covid-19 (13%), BR do Mar (11%) e 7º Encontro ATP (8%).

Durante o ano de 2020, os porta-vozes da ATP, membros da Diretoria Executiva, concederam 31 entrevistas à imprensa nacional, regional e especializada. A ATP esteve em 149 veículos dos 27 estados do país.

Para o lançamento e divulgação do DataPort, foi realizado um encontro virtual com cerca de 10 jornalistas. Na ocasião, os dirigentes da ATP puderam conversar com repórteres sobre as funcionalidades da ferramenta e como funciona a pesquisa no banco de dados. O evento teve avaliação positiva da imprensa e gerou matérias em veículos nacionais, regionais e especializados.

Vale destacar que do total de conteúdos publicados citando a ATP, 89% foram estimulados pela assessoria de imprensa e 11% foram espontâneos. Isto demonstra que os temas levantados pela Associação são de relevância e interessam os veículos de comunicação.

### VALORAÇÃO DAS INSERÇÕES NA IMPRENSA – R\$ 8.000.000,00

As 370 publicações na imprensa, se convertidas em espaços publicitários, custariam aproximadamente oito milhões de reais à ATP. O cálculo da valoração é uma quantia estimada que compreende as inserções que citaram a Associação publicadas em jornais e revistas impressas e on-line, portais de notícias, rádio, TV e mídia especializada.

## REDES SOCIAIS

A performance da ATP em todas as redes sociais registrou aumento em 2020 em relação ao ano anterior, com destaque para o Facebook. No Twitter, mídia social com maior número de seguidores (5.178), o engajamento orgânico dobrou e o total de impressões mais que triplicou.

O perfil da ATP no LinkedIn, lançado em 2019, conta com 2.886 seguidores e já alcançou mais de 100 mil impressões e compartilhamentos. No Instagram, tem quase três mil seguidores e gerou 91 mil impressões (visualizações das postagens).

O Facebook teve a melhor performance, com engajamento de 30 mil pessoas e mais de quatro milhões de impressões. As estratégias para as redes sociais foram discutidas no Comitê de Comunicação da ATP e foi apresentado um plano para aumentar o engajamento do público interno (associados) por meio do envio de conteúdos e maior interatividade.



**30 mil**  
PESSOAS - ENGAJAMENTO

**4 milhões**  
TOTAL DE IMPRESSÕES



**91 mil**  
IMPRESSÕES



**DOBROU**  
ENGAJAMENTO ORGÂNICO

**TRIPLICOU**  
TOTAL DE IMPRESSÕES



**+100 mil**  
IMPRESSÕES

## PRINCIPAIS INSERÇÕES DA ATP NA MÍDIA

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



Marinha autoriza início de testes para aumento do calado no canal da Barra Norte



Superávit comercial marítimo do Brasil aumenta com forte exportação agrícola, diz associação

UOL logo  
nais portuários privados têm alta de 10,6% no tri ante o 2º tri



Estadão Conteúdo  
12/11/2020 15:13  
movimentação dos terminais portuários privados registrou alta de 10,6% no 3º trimestre em relação ao 2º trimestre deste ano.

ESTADÃO logo  
Os portos privados não param  
Murillo Barbosa\*  
21 de abril de 2020 | 05h00



Com emendas em MP, governo propõe alterar Lei de Portos  
1 mensagem  
Agência INFRA <infrajornalismo@agenciainfra.com>  
Responder a: Agência INFRA <infrajornalismo@agenciainfra.com>  
Para: Tales Silveira <silveira.tales@gmail.com>



Os pontos mais importantes em relação ao fundo, já previstos no primeiro relatório, foram mantidos. Com isso, os custos de remuneração dos trabalhadores portuários avulsos afastados durante a pandemia não irão mais onerar operadores portuários e tomadores de serviços, inclusive os TUPs.

"Essa manutenção será muito importante para os TUPs. Estávamos tendo que manter os pagamentos durante a pandemia e isso era muito oneroso. Agora, seremos ressarcidos e os trabalhadores também continuarão recebendo sem prejuízos", afirmou o diretor presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), almirante Murillo Barbosa.



LOGÍSTICA PORTUÁRIA 2 DE JULHO DE 2020  
ATP lança o mais completo banco de dados do setor portuário privado brasileiro

A ATP - Associação de Terminais Portuários Privados lançou ontem, dia 01 de julho, o DATaPort - banco de dados que reúne números e estatísticas do setor portuário privado brasileiro em uma única plataforma online.

Segundo o presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa, além de questões de demanda e oferta, esse aumento está relacionado ao fato de a logística de transporte do Brasil ser estratégica para garantir o abastecimento de insumos essenciais. "Os combustíveis minerais e as cargas contêinerizadas foram os grandes responsáveis pelo aumento da movimentação. Além disso, pelos TUPs (Terminais de Uso Privado), passam diariamente produtos que são utilizados nas casas, nas indústrias e, principalmente agora, nos hospitais. Barbosa ainda cita que, para chegar ao saldo positivo, o setor investiu. "A carteira de investimento dos terminais portuários privados nos últimos oito anos chegou a R\$ 43 bilhões entre ampliações e construção de novos terminais."

Nova plataforma reúne dados do setor portuário privado brasileiro

Ferramenta da ATP apresenta informações e números atualizados sobre logística e investimentos nos portos nacionais

Por Agência CNT Transporte Atual

Painel S.A.

joana.cunha@grupofolha.com.br



Setor de portos privados eleva carteira de investimentos em R\$ 3,2 bi, diz entidade

Volume subiu com autorização de quatro novos terminais

ATP lança DATaPort, o mais completo banco de dados do setor portuário privado brasileiro

Por @Santoportal em 01/07/2020 às 12:17



Dinheiro logo  
ECONOMIA  
Pandemia não trouxe privação de artigos de primeiras necessidades, diz Mourão



**portosenavios** NOTÍCIAS, ARTIGOS, REVISTA, CATÁLOGO

**R\$ 1,5 bilhão em carteira**

14/02/2020 - 15:11

**Ausência de frota nacional seria um dos responsáveis por elevação dos custos da dragagem**

Luciana Gherbini

14/02/2020 - 15:11

**REUTERS**

NOTÍCIAS DE NEGÓCIOS 10 DE MAIO DE 2020 / ÀS 17:27 / HÁ 22 DIAS

**Superávit comercial marítimo do Brasil aumenta com forte exportação agrícola, diz ATP**

Por Ana Mano 3 MIN. DE LEITURA

**CNI TRANSPORTE ATUAL**

**Visão de futuro**

**Brazil maritime trade surplus widens as ports remain open, farm exports strong - ATP**

By Ana Mano

SAO PAULO, May 18 (Reuters) - Brazil recorded a \$19.7 billion maritime trade surplus in the first four months of the year as imports by value fell as the real currency weakened and exports of agriculture goods remained strong, a port operators group said on Monday.

**SANTA CECÍLIA TV EDUCATIVA**

YouTube

Bom Dia Cidades - 28/05/2020

**A TRIBUNA**

**Investimentos em portos no Brasil**

O setor portuário tem sido beneficiado pelo investimento, da iniciativa privada, em infraestrutura, e a quantidade de novos terminais privados vem aumentando desde 2017.

**terra**

**Superávit comercial marítimo do Brasil aumenta com forte exportação agrícola, diz ATP**

Ana Mano

18 mai 2020 17h28 - atualizado às 17h52

**Valor** ECONÔMICO

**Norte puxa crescimento dos portos privados**

Investimento total previsto nas concessões é de R\$ 3 bilhões

Por Carmen Nery

**Maré alta nos investimentos portuários**

Lu Aiko Otta e Rafael Bitencourt

De Brasília

Os estudos para realização do maior leilão de arrendamento de um terminal portuário nos últimos 15 anos — o do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa, no Porto de Santos — indicam que deverá ser exigida uma contrapartida de R\$ 1 bilhão em investimentos.



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](mailto:atp@portosprivados.org.br)

 [@ATPAssociacao](https://twitter.com/ATPAssociacao)

 [@atpportosprivados](https://www.instagram.com/atpportosprivados)

 [@ATPAssociacaoTUPs](https://www.facebook.com/ATPAssociacaoTUPs)

 ATP - Associação de Terminais Portuários Privados