



RELATÓRIO ANUAL

2018

ANÁLISE DO SETOR,
DAS ATIVIDADES E
DAS FINANÇAS



RELATÓRIO ANUAL

2018

ANÁLISE DO SETOR,
DAS ATIVIDADES E
DAS FINANÇAS

 **ATP**
Associação de Terminais Portuários Privados



SUMÁRIO

1 - ANÁLISE SETORIAL	8
1.1 - Cenário econômico brasileiro e internacional	8
1.2 - Análise do setor portuário	10
1.3 - Movimentação portuária por perfil de carga	11
1.4 - Movimentação portuária por região	14
1.5 - Navegação e sentido da carga	15
1.6 - Investimentos no setor	18
1.7 - Perspectivas para 2019	18
1.8 - Estatísticas da ATP	19
2 - ATIVIDADES DO CONSELHO DIRETOR	22
2.1 - Planejamento Estratégico	22
2.2 - Carta aos Presidênciaáveis	22
2.3 - Comitê Jurídico	26
2.4 - Comitê de Segurança	28
2.5 - Comitê de Sustentabilidade	29
3 - RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS	32
3.1 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)	33
3.2 - Secretaria Nacional de Portos – SNP	34
3.3 - Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAq	34
3.4 - Casa Civil da Presidência da República	36
3.5 - Marinha do Brasil	36
3.6 - Secretaria de Patrimônio Da União - SPU	36
3.7 - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS	37
3.8 - Confederação Nacional do Transporte - CNT	38
3.9 - Câmara Técnica de Logística do Agronegócio (CTLOG do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA)	39

4 - FRENTES DE TRABALHO:	40
4.1 - Praticagem	40
4.2 - Diferenciação regulatória	41
4.3 - Normas resultantes do Decreto 9.048/2017	42
4.4 - Poligonal dos portos organizados	45
4.5 - Participação de TUP nos CAPs	46
4.6 - Tarifa Proporcional	47
4.7 - Pesagem de contêineres	49
4.8 - Escaneamento de contêineres	50
4.9 - Resolução do CONAMA nº 398/98	51
4.10 - Privatização da dragagem do Porto de Santos	52
4.11 - ISPS Code	54
4.12 - Secretaria de Patrimônio da União - SPU	55
4.13 - Adicional de Risco	57
4.14 - Projeto Barra Norte	57
4.15 - Serviço de Segregação e Entrega – SSE	58
5 - EVENTOS	60
5.1 - 3º Fórum Latino Americano de Portos	60
5.2 - Comissão de Direito Portuário e Marítimo - OAB Brasília	60
5.3 - II Congresso e Feira Internacional de Transporte & Logística Sustentável da Amazônia - TRANS 2018	61
5.4 - Encontro Nacional de Comércio Exterior - ENAEX 2018	62
5.5 - Paineis 2018	62
5.6 - Fórum “E Agora Brasil?” - Infraestrutura	63
5.7 - Global Grain South America	64
5.8 - Congresso Internacional de Desempenho Portuário - CIDESPORT	65
5.9 - Outros Eventos	65
6 - COMUNICAÇÃO E ASSESSORIA DE IMPRENSA	66
6.1 - 5º Encontro ATP	66
6.2 - Atividades da Coordenação de Comunicação Social- 2018	67
6.3 - Principais inserções da ATP na mídia	68



RESUMO

O Relatório de Atividades da ATP traz um conjunto de dados e informações referente à gestão da entidade em 2018, além de análises do setor, descrição das atividades desempenhadas e prestação de contas referentes ao ano base 2018.

EQUIPE RESPONSÁVEL

Murillo Barbosa – Diretor-Presidente

Luciana Cardoso Guerise – Diretora-Executiva

Aline Borges – Coord. Administrativo-Financeiro

Joana Wightman – Coord. Comunicação Social

Leidimara Caetano – Assistente-Executiva



MOVIMENTAÇÃO DE
CARGAS NOS TERMINAIS
PORTUÁRIOS DO BRASIL

ANO BASE 2018

1 - ANÁLISE SETORIAL

1.1 - Cenário econômico brasileiro e internacional

Em 2018, a corrente de comércio¹ brasileira somou **US\$ 420,7 bilhões** (FOB - Free On Board), valor 14% superior ao registrado em 2017. Segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), as exportações resultaram em US\$ 239,5 bilhões, enquanto as importações somaram US\$ 181,2 bilhões, gerando um superávit na Balança Comercial de US\$ 58,3 bilhões. A queda em 13% do superávit, quando comparado ao registrado em 2017, é resultado do aumento em 20,2% nas importações enquanto as exportações cresceram 10% no período.

Em 2018, cresceram as compras brasileiras em todas as grandes categorias econômicas, com destaque para bens de capital (+77,6%) e combustíveis lubrificantes (+25%). De acordo com o MDIC, as vendas ao exterior

- **China** – saldo +46%; corrente de comércio +32%;
- **Holanda** – saldo +55%; corrente de comércio +32%;
- **Chile** – saldo +90%; corrente de comércio +15%; e
- **Espanha** – saldo +129%; corrente de comércio +21%.

A China, país que mais importa produtos básicos do Brasil, registrou participação de 23% na corrente de comércio brasileira, importando, principalmente, “minérios, escórias e cinzas” (+6%), “sementes e frutos oleaginosos, grãos, etc.” (+35%), “combustíveis minerais, óleos minerais, etc.” (+98%).

Estados Unidos e Argentina continuam sendo os principais parceiros comerciais do Brasil, ocupando a segunda e terceira posição, respectivamente, por valor transacionado. Em 2018, o saldo da balança comercial com o parceiro norte americano registrou queda de 110%, enquanto a corrente de comércio cresceu 12%. Com

registraram crescimento de produtos básicos (+17,2%), entre eles “farelo de soja” (+34,1%), “soja em grão” (+28,9%), “carne bovina” (+7,2%) e “minério de ferro” (+4,2%), e manufaturados (+7,4%) com maiores vendas de “plataforma p/extração de petróleo” (+532,4%), “partes de motores/turbinas p/aeronaves” (+117,3%), e “óleos combustíveis” (+116,3%), ao passo que os produtos semimanufaturados registraram queda de 3,1% em função da redução no volume das vendas de “açúcar em bruto” (-40,6%), “couros e peles” (-24,4%) e “ouro em forma semimanufaturada” (-7,2%).

Os países com variação percentual positiva no saldo da balança comercial e corrente de comércio com o Brasil, em 2018, foram:

a Argentina, o Brasil registrou queda de 55% no saldo, resultado da redução de exportações de “Automóveis para passageiros” (-20%), “Equipamentos de transporte industrial” (-39%) e “Bens de capital (exceto equipamentos de transporte)” (-29%), ao passo que elevou as importações, principalmente, de “Equipamentos de transporte industrial” (+36%), “Automóveis para passageiros” (+36%), “Alimentos e bebidas básicos, destinados principalmente à indústria” e “Insumos industriais elaborados” (+19%) – o que sustentou uma menor redução (-4%) na corrente de comércio com este país.

A corrente de comércio com China, Estados Unidos e Argentina representou o equivalente a 43% (US\$ 182,7 bi) de todo o comércio do Brasil com o resto do mundo.

Segundo o MDIC, no ano, as principais mercadorias exportadas que registraram crescimento em valor FOB e volume foram:

- **“Combustíveis, óleos minerais, etc”** – valor +58%; volume +16%
- **“Sementes e frutos oleaginosos; grãos, etc”** – valor +29%; volume +23%
- **“Minérios, escórias e cinzas”** – valor +6%; volume +2%

Destacamos também as exportações de “Embarcações e estruturas flutuante”, que em 2018 cresceu 518% (US\$5,8 bilhões).

De acordo com dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), o agronegócio brasileiro bateu mais um recorde de exportações,

atingindo a cifra de US\$ 101,69 bilhões (+5,9%), e as importações registraram o valor de US\$ 14,038 bilhões (-0,8%) em 2018. Em volume, a variação percentual foi de +1,3%.

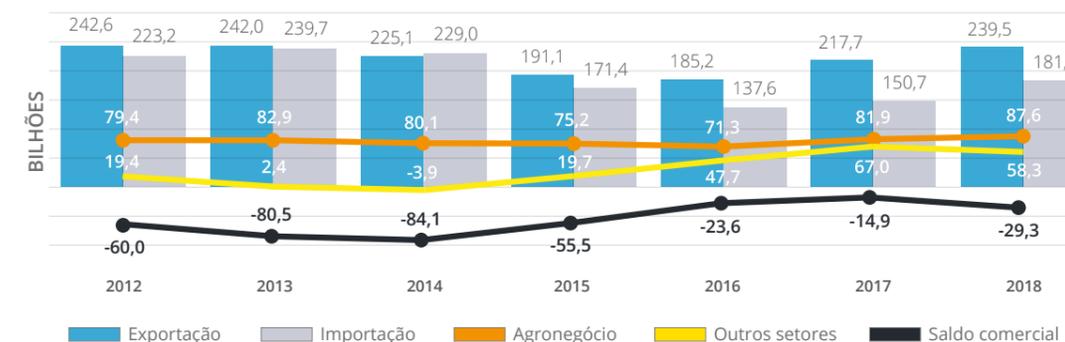
Os setores com variação percentual positiva nas exportações em 2018, foram⁴:

- **Complexo Soja:** +29% em valor e +22% em volume;
- **Produtos Florestais:** +23% em valor e +9% em volume; e
- **Fibras e Produtos Têxteis:** +12% em valor e +9% em volume.

Ainda de acordo com o MAPA, em 2018, o continente asiático ampliou a participação para 51% das importações dos produtos do agronegócio brasileiro, seguido pela União Europeia que comprou 18% do agronegócio do Brasil. Em 2001, as participações eram de 15% e 39%, respectivamente. A China, principal mercado comprador das exportações do agronegócio brasileiro, ampliou sua participação de 28% para 35% em 2018.

O Gráfico 1 apresenta as exportações e importações do Brasil, com os saldos da balança comercial por setor. Observamos que o superávit da balança comercial brasileira (US\$58,3 bi) foi sustentado pelas exportações do agronegócio, que representa 42% das exportações totais.

GRÁFICO 1 – BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA EM 2018 – BILHÕES US\$FOB



Fonte: Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio – MDIC. Ministério da Agricultura – AgroStatBrasil a partir dos dados da SECEX/MDIC. Elaborado: ATP

4 - AgroStat Brasil a partir dos dados da SECEX / MDIC (em valores FOB).

1 - Soma das exportações e importações de um país.

2 - O MDIC foi extinto em 2019 passando a pertencer ao Ministério da Economia

3 - O saldo da balança comercial de um país é a diferença entre exportações e importações.

Em 2018, o Brasil manteve o dinamismo apresentado em 2017 e repetiu o crescimento de 1,1%, impulsionado pelo setor de Serviços (1,3%), Indústria (0,6%) e Agropecuária (0,1%) e o Produto Interno Bruto (PIB) chegou a R\$ 6,8 trilhões. O bom desempenho do comércio de produtos do agronegócio brasileiro, que registrou variação positiva em valor e quantidade, foi beneficiado por fatores externos como, por exemplo, o menor dinamismo do agronegócio argentino e as tensões políticas entre Estados Unidos e China.

A análise do comércio por **via marítima**, em 2018, ficou prejudicada em função de distorções nos valores de exportação, detalhadas por “via de transporte”, divulgados pelo sistema Comex Stat do MDIC. Porém, considerando a média de participação de 78% do comércio por via marítima na corrente de comércio dos últimos cinco anos, estimamos que comércio por **via marítima** tenha transportado aproximadamente US\$ 328 bilhões.

1.2 - Análise do setor portuário

Segundo dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o sistema portuário brasileiro movimentou **1.117.311.383** toneladas em 2018, que representa um acréscimo de 30,5 milhões de toneladas (Mt) (+2,8%) sobre a movimentação registrada em 2017.

Em 2018, os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram 742,8 Mt, o que corresponde a 66,5% da movimentação total do sistema portuário nacional.

“Minério, escórias e cinzas” e “combustíveis e óleos minerais”, que correspondeu a 78% de toda a movimentação de cargas nos TUPs, cresceram 2% e 2,6%, respectivamente, em relação ao ano de 2017. Também aumentaram os embarques e desembarques de “Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens” (+22%) e “pastas de madeira, papel etc” (+12%).

GRÁFICO 2 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM 2018 - BILHÕES DE TONELADA



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - ANTAq. 19/02/2019. Adaptado: ATP

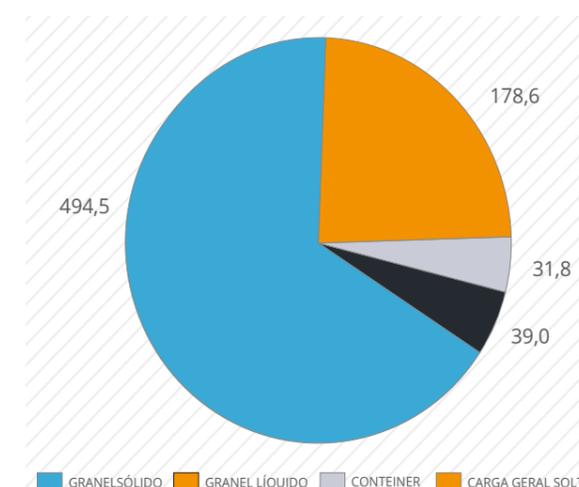
5 - Contas Nacionais Trimestrais - 4º trimestre de 2018. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 28/02/2019.

6 - Problemas com informação de Via de Transporte - Informativo nº 27 de 04/09/2018. Disponível em <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/informativo/27>

7 - Soma das exportações e importações de um país.

8 - O MDIC foi extinto em 2019 passando a pertencer ao Ministério da Economia

1.3 - Movimentação portuária por perfil de carga



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - ANTAq. 19/02/2019. Adaptado: ATP

A movimentação de cargas em 2018 apresentou bom desempenho em todos os perfis de carga. O Gráfico 3 apresenta a distribuição por perfil de carga, em milhões de toneladas, nos TUPs.

Em 2018, foram movimentadas 712,8 Mt de cargas do tipo **Granel Sólido** em todo sistema portuário brasileiro, crescimento de 2,4% em relação ao ano anterior. Os “minérios, escórias e cinzas” permanecem como o grupo de mercadorias com maior movimentação neste perfil de cargas (447,2 Mt), seguido por “semente e frutos oleaginosos; etc” (104,9 Mt). As maiores movimentações de granel sólido são observadas nos terminais de Ponta da Madeira - MA (198,1 Mt), Tubarão - ES (103,3 Mt) e no Porto Público de Santos - SP (53 Mt). Os TUPs movimentaram 494,5 Mt deste perfil de carga, que corresponde a 70% de participação.

A movimentação do **Granel Líquido e Gasoso** aumentou 2,1% e registrou 235,1 Mt no ano. Neste perfil de carga, o grupo de mercadorias predominantes é “Combustíveis Minerais, Óleos Minerais e produtos de sua destilação”, que respondeu por cerca de 90% da movimentação, seguido das mercadorias “Produtos Químicos Orgânicos” e “Produtos Químicos Inorgânicos”.

Os TUPs movimentaram 76% das cargas em granel líquido e gasoso (178,6 Mt). Os terminais São Sebastião (Alte Barroso) - SP (44,1 Mt), Terminal Aquaviário de Angra dos Reis - RJ (42,9 Mt) e o Porto Público de Suape - PE (17,6 Mt) concentraram 45% dessas cargas movimentadas.

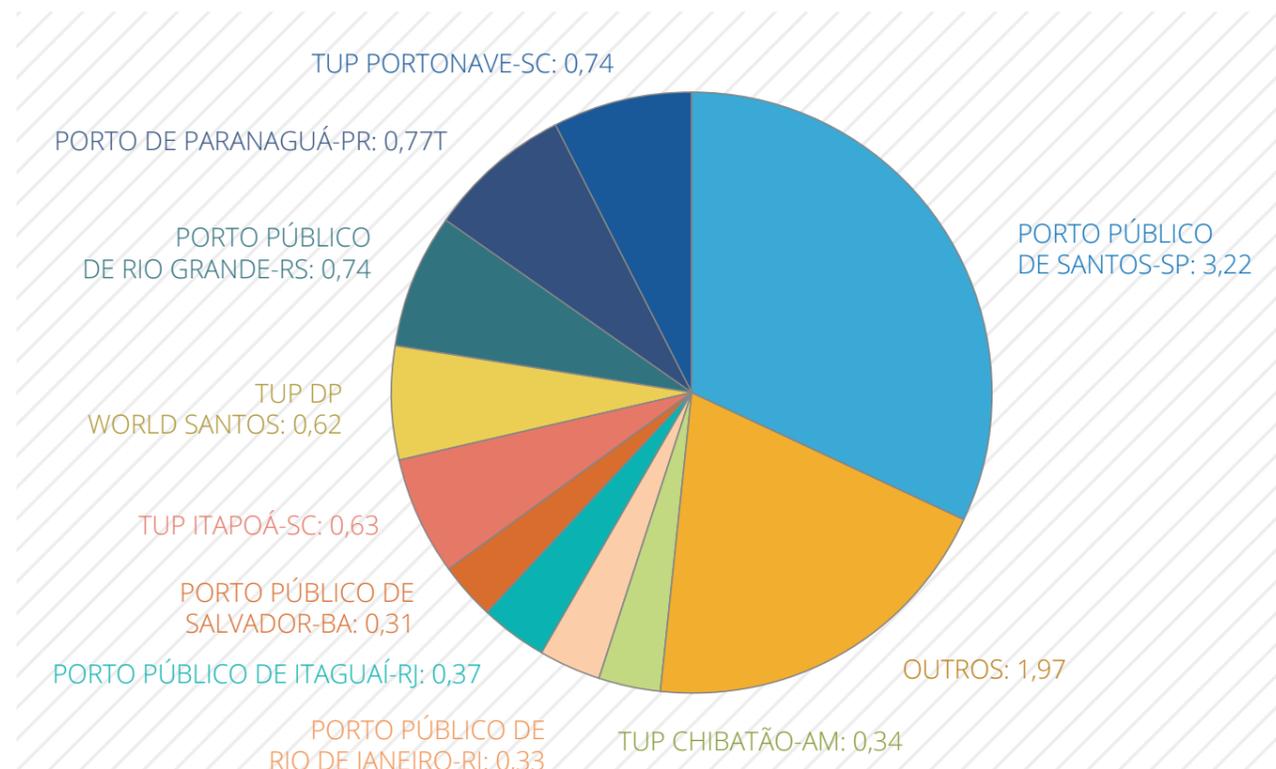
A **Carga Geral Solta** cresceu 4,4% e movimentou 56,7 Mt, impulsionada pelo aumento da movimentação de “Pastas de Madeira; Etc” (+26,1%) e “Madeiras, Carvão Vegetal; Etc” (+29,1%). As instalações portuárias que mais movimentaram neste perfil de carga foram o Terminal Especializado de Barra do Riacho - Portocel (10,2 Mt) e o Terminal Marítimo Alfandegado Privativo de Uso Misto de Praia Mole (6,9 Mt). Mercadorias do grupo “Veículos automóveis, tratores, etc.”, que em sua maior parte são comercializados com países da América Latina, cresceu 4,3%. Com menor demanda, as mercadorias do tipo “Ferro fundido, Ferro e Aço”, que representam 32% das mercadorias deste perfil de cargas, tiveram redução de 4%. Os TUPs movimentaram 39,0 Mt de Carga Geral Solta, crescimento de 7% em relação ao ano anterior.

Em **Carga Geral Containerizada** foram movimentadas 112,8 Mt, crescimento de 6% em relação ao ano 2017. As principais cargas acondicionadas em contêineres foram “transações especiais” (7,9 Mt), “plásticos e suas obras” (7,6 Mt), “carnes e miudezas, comestíveis” (6,3 Mt) e “madeira, carvão vegetal e obras de madeira” (6,0 Mt).

A carga medida em **TEU** (unidade de contêiner de 20 pés), cresceu 8% e registrou movimentação de 10.041.488 TEUs, sendo um percentual de 29% (2,9 milhões TEUs) movimentados pelos TUPs. O Porto Público de Santos movimentou 3,2 milhões de TEUs, mantendo a participação histórica de 32%, seguido pelo Porto Público de Paranaguá e Porto Público de Rio Grande que movimentaram, respectivamente, 765.785 e 736.967 TEUs.

O Gráfico 4 apresenta a distribuição de cargas containerizadas, medida em TEUs, por instalações portuárias privadas e públicas, em 2018.

GRÁFICO 4 - DISTRIBUIÇÃO DA CARGA EM CONTÊINER POR INSTALAÇÃO PORTUÁRIA (MILHÕES DE TEU)



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq, 19/02/2019. Adaptado: ATP



A TABELA 1 apresenta as dez principais mercadorias⁹ movimentadas nas instalações portuárias brasileiras, que correspondem a 85% do total movimentado (951,2 Mt). Nota-se o predomínio das commodities agrícolas e minerais..

TABELA 1 - PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS 2018 (MT)

GRUPO DE MERCADORIA	Mt
Minérios, escórias e cinzas	447,2
Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; Etc.	241,6
Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; Etc.	104,9
Cereais	41,8
Aubos (fertilizantes)	28,9
Ferro fundido, ferro e aço	19,5
Açúcares e produtos de confeitaria	18,8
Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Etc.	17,9
Produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais das terras raras ou de isótopos	15,3
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais	15,2

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq, 19/02/2019. Adaptado: ATP

⁹ - Nesta tabela não está incluída a mercadoria "contêineres" pois, por metodologia da ATP, a consideramos apenas como perfil de carga.



1.4 - Movimentação portuária por região

Em 2018, a região **Nordeste** liderou o crescimento percentual na movimentação de cargas, registrando +11,8%, em comparação ao ano 2017. Foram 335,2 Mt movimentadas, com destaque para o granel sólido, que cresceu 14,4%, seguido da carga geral (+5,8%). As cargas responsáveis pelo bom desempenho foram minério de ferro, combustíveis e óleos minerais. Os principais destaques na região foram os TUPs **Gerdau Aços Longos** (BA), que cresceu 100%, comparado ao ano anterior, e transportou 471.623 toneladas de cargas, predominantemente commodities minerais, e o **Terminal de Barcaças Luciano Villas Boas Machado**, que cresceu 94% e alcançou a marca de 2,5 Mt no ano. O TUP líder em movimentação nesta região é o terminal de minério **Ponta da Madeira** (MA), que movimentou 198,1 Mt em 2018, registrando crescimento de 17% no ano.

A região **Sul** registrou o segundo melhor desempenho, com aumento de 3,7% na movimentação de cargas. A carga geral (solta e containerizada) registrou crescimento de 7,4% e o granel sólido cresceu 4%, enquanto o granel líquido recuou 2,3% na movimentação. O **Porto de Itajaí** (SC) registrou crescimento de 77%, movimentando em sua totalidade cargas gerais. Entre os TUPs em operação nesta região, o destaque foi o **Terminal CMPC Guaíba** (RS), que cresceu 59% e movimentou cerca de 1,6 Mt de "Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas, etc", e **Itapoá Terminais Portuário (SC)** que cresceu 3,8%, com 7,1 Mt em contêineres.

A movimentação de cargas na região **Sudeste** teve uma redução de 1,4%, em virtude da menor movimentação de granel sólido nesta região. Apesar da variação percentual negativa na região, foi observado crescimento na carga granel líquido (+3,4%), seguido por carga geral

(+4,8%). O TUP **Porto do Açú Operações S.A** (RJ) se destacou com crescimento de 158%, com predomínio do transporte de carga granel líquido, e movimentou 10,8 Mt. Também se destacou o TUP **Terminal Aquaviário da Ilha D'água** (RJ) com crescimento de 17% e movimentação de 15,3 Mt no ano. O Complexo Portuário de Santos (SP)¹⁰ cresceu 2,6% em 2018, em virtude do bom desempenho dos TUPs: Cutrale, DOW, Usiminas, Tiplam e DP World que, juntos, cresceram 11,7% em comparação a 2017. Dentro desta análise, destacamos o Terminal Integrador Luiz Antônio Mesquita (Tiplam) que movimentou 9,6 Mt (+29,2%). Considerando somente o Porto de Santos, o crescimento foi de apenas 0,9%.

Na região **Norte** houve uma redução de 2,6% na movimentação anual. Esse desempenho se deve a menor movimentação de graneis sólidos e líquido e gasoso, que reduziram em 3,6% e 3,1%, respectivamente, em relação ao ano de 2017. Apesar da redução nestes perfis de carga, os TUPs **Ponta da Montanha** e **Terminal de Expedição de Grãos Portochuelo** cresceram 38% e 39%, respectivamente, no ano como resultado do crescimento da movimentação de commodities agrícolas pela região. A movimentação de carga geral (solta e containerizada) cresceu 1,5%, com destaque para o TUP Porto Chibatão que movimentou 4,2 Mt (+26%).

Oito novos terminais iniciaram as operações em 2018 e movimentaram aproximadamente um milhão de toneladas. Destes novos terminais, cinco estão localizados na região Norte, dois na região Sudeste, um no Sul do país.

A Tabela 2 apresenta o ranking do setor portuário brasileiro. Apenas estas 10 instalações listadas abaixo movimentaram 693,3 Mt em 2018, que corresponde a 62% de toda a movimentação portuária.

TABELA 2 - RANKING DE MOVIMENTAÇÃO POR INSTALAÇÃO PORTUÁRIA - 2018

Ranking Nacional	Nome da Instalação Portuária	UF	Somatório da Carga Bruta (t)
● 1°	TUP Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	MA	198.110.371
↑ 2°	Porto de Santos (várias instalações)	SP	107.467.617
↓ 3°	TUP Terminal de Tubarão	ES	103.865.026
● 4°	Porto de Itaguaí (várias instalações)	RJ	56.635.105
↑ 5°	Porto de Paranaguá (várias instalações)	PR	48.524.954
↓ 6°	TUP Terminal Aquaviário de São Sebastião	SP	44.062.195
↑ 7°	TUP Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	RJ	42.871.136
↓ 8°	TUP Terminal da Ilha Guaíba - TIG	RJ	41.182.971
● 9°	Porto de Rio Grande (várias instalações)	RS	27.165.863
● 10°	Porto de Suape (várias instalações)	PE	23.435.961

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq, 19/02/2018. Adaptado: ATP

1.5 - Navegação e sentido da carga

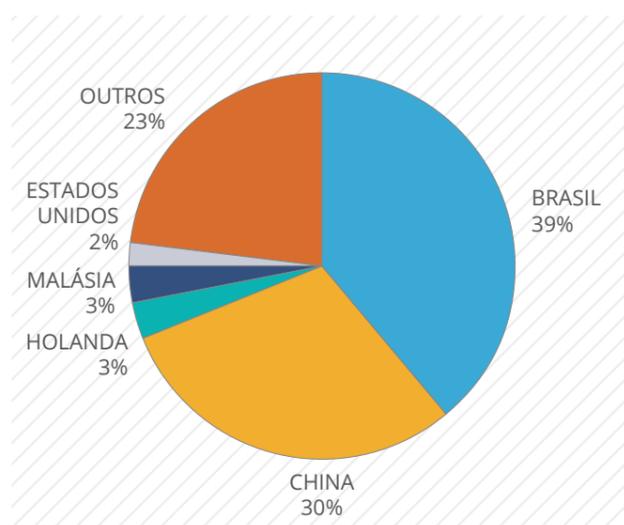
A Tabela 3 apresenta a movimentação de cargas por sentido de navegação e a quantidade de atracções por tipo de instalação portuária em 2018. Pelos TUPs passaram cerca de 70% das exportações/embarques do sistema portuário, em sua maior parte commodities minerais e agrícolas.

10 - O complexo é formado pelo Porto Público de Santos, que possui várias instalações em regime de arrendamento, e pelos TUPs CUTRALE, DOW, USIMINAS, TIPLAM e DP WORLD.

TABELA 3 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR SENTIDO DA NAVEGAÇÃO

Tipo de Instalação Portuária	Sentido	Quantidade de atracações	Somatório da Carga Bruta (Mt)	Δ%
TUP	Exportação/Embarque	24.416	534,8	3%
	Importação/Desembarque	16.684	208,0	2%
PORTO	Exportação/Embarque	15.614	241,4	2%
	Importação/Desembarque	18.183	133,0	4%
TOTAL		74.897	1.117,3	3%

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq. 19/02/2018. Adaptado: ATP

GRÁFICO 5 - PRINCIPAIS DESTINOS (PARTICIPAÇÃO %)


Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq. 19/02/2019. Adaptado: ATP

A China foi o principal destino das exportações brasileiras, com 30% de participação na movimentação de cargas. Esse percentual é 2% maior que a participação registrada em 2017 e demonstra a importância do país asiático para a balança comercial brasileira e também a dependência do Brasil em relação à demanda chinesa por produtos de baixo valor agregado. O Gráfico 5 apresenta a distribuição percentual das cargas por destino dos embarques. Nota-

se que o Brasil aparece como país de destino, pois nesta análise é considerada toda a movimentação do ano, que inclui os desembarques.

O porto Qingdao, na China, recebeu 19% das cargas brasileiras (211,6 Mt), com predomínio de “minérios, escórias e cinzas” e “Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens”.

Cerca de 74% das cargas foram movimentadas em navegação de Longo Curso (823 Mt), que tem predomínio do granel sólido, em virtude das exportações de commodities agrícolas e minerais. A navegação por Cabotagem foi responsável por 21% do transporte marítimo (230 Mt), sendo composto por 64% das cargas do perfil granel líquido e gasoso. A Navegação Interior, Apoio Marítimo e Apoio Portuário, juntas, representaram 5% da movimentação.

A seguir, a Tabela 4 apresenta o ranking de movimentação de cargas nos TUPs, por tonelada, e a variação percentual do ano 2017 para 2018. Destacamos que 21 das instalações que compõem este ranking são de empresas associadas à ATP e, juntas, movimentaram 594 Mt em 2018, que corresponde a 53% do total movimentado pelo sistema portuário nacional.

TABELA 4 - RANKING DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS TUPS (TOP 25)

UF	Terminal Portuário	2018	Δ%
MA	TUP PONTA DA MADEIRA-MA (VALE)	198.110.371	16,7%
ES	TUP CVRD TUBARÃO-ES (VALE)	103.865.026	-4,9%
SP	TUP ALTE. BARROSO (SÃO SEBASTIÃO) -SP (TRANSPETRO)	44.062.195	-10,7%
RJ	TERMINAL DE ANGRA DOS REIS – ALTE. MAXIMILIANO FONSECA (TRANSPETRO)	42.871.136	1,3%
RJ	TUP ILHA GUAÍBA (TRANSPETRO)	41.182.971	-5,4%
CE	TUP PECÉM-CE	17.116.073	8,3%
BA	TUP MADRE DE DEUS-BA (TRANSPETRO)	16.965.537	9,2%
RJ	TUP AQUAVIÁRIO PRIVATIVO DA ILHA D'ÁGUA-RJ (TRANSPETRO)	15.263.330	16,9%
MA	TERMINAL PORTUÁRIO PRIVATIVO DA ALUMAR	14.755.181	-1,7%
PA	TUP PORTO TROMBETAS-PA (MRN)	14.531.969	-11,3%
ES	TUP CVRD PRAIA MOLE-ES (VALE)	12.700.569	-3,6%
RS	TERMINAL DE OSÓRIO (TRANSPETRO)	11.016.820	0,5%
RJ	PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S.A.	10.837.032	158,2%
RJ	PORTO SUDESTE	10.637.500	12,5%
ES	PORTOCEL - TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO	10.207.828	10,3%
SP	TERMINAL INTEGRADOR LUIZ ANTONIO MESQUITA - TIPLAM	9.559.806	29,2%
SC	TUP SÃO FRANCISCO DO SUL-SC (TRANSPETRO)	8.845.624	5,9%
SC	PORTONAVE-SC	8.032.368	-8,5%
RJ	TUP TERNIUM BR	7.576.477	11,2%
SP	TUP DP WORLD SANTOS	7.517.633	-3,2%
RS	TERMINAL BIANCHINI - TERBIAN	7.445.892	9,2%
SC	ITAPOÁ TERMINAIS PORTUÁRIOS	7.138.567	3,8%
ES	TERMINAL PRAIA MOLE (ARCELORMITTAL, GERDAU e USIMINAS)	6.928.254	-8,6%
PA	TERMINAL FLUVIAL JURUTI	6.576.200	4,2%
PA	TUP VILA DO CONDE	6.110.892	9,2%

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq. 19/02/2018. Adaptado: ATP – (As empresas em destaque são associadas da ATP)

1.6 - Investimentos no setor

Em 2018, foram assinados 14 Contratos de Adesão que permitiram investimentos na ordem de R\$ 10,7 bilhões em novos terminais e expansões. Foram cinco terminais na região Sudeste, cinco terminais na região Norte, dois terminais na região Nordeste e dois na região Sul. Desde a promulgação da Lei 12.815 de 2013, os terminais portuários privados foram autorizados a investir cerca **R\$ 33,2 bilhões** em novos TUPs/Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) e expansões que somam 99 instalações. O ano de 2018 encerrou com 47 anúncios públicos em análise que, se aprovados, vão gerar cerca de R\$ 2,6 bilhões em investimentos.

1.7 - Perspectivas para 2019

A projeção do Fundo Monetário Internacional – FMI¹², para o PIB do Brasil em 2019 é de crescimento de 2,5%, abaixo da média de crescimento projetada para o grupo dos mercados emergentes e economias em desenvolvimento (+4,5%). Para o ano 2020 a previsão é de crescimento de 2,2% para o Brasil, mantendo a recuperação econômica gradual da recessão iniciada em 2015.

Para a economia mundial, o Fundo calcula crescimento de 3,5% em 2019 e 3,6% para 2020. Para os principais parceiros comerciais do Brasil, a projeção para 2019 é de crescimento de 6,2% para China e 2,5% para Estados Unidos, ao passo que para a Argentina é previsto queda de 1,6% no Produto Interno Bruto.

O crescimento mundial e de alguns dos principais parceiros comerciais do Brasil melhoram a perspectiva de crescimento da movimentação portuária em 2019, tendo em vista que as estimativas para os embarques de commodities brasileiras para 2019 é de menor expansão.

Os investimentos (CAPEX) em leilões de áreas públicas geraram um total de R\$ 529,6 milhões em 2018, em quatro áreas: BEL05 e BEL01 (Belém-PA), STS13 (Santos-SP) e IQI18 (Itaqui-MA). Outras quatro áreas, com investimentos previstos de R\$ 447,5 milhões, foram leiloadas e não receberam propostas. De 2015 até 2018, foram a leilão 22 áreas públicas com valor aproximado de R\$ 3,4 bilhões em investimentos, porém apenas 10 leilões receberam propostas e totalizaram a quantia de R\$ 1,2 bilhões, as outras 12 não receberam propostas.

De acordo com a Agroconsult¹³ a safra 2018/2019 será menor que a anterior devido a problemas climáticos enfrentados nas regiões produtoras. Essa redução na oferta pode não vir acompanhada de aumento de valor de mercado, pois a previsão é de recuperação da safra argentina e fim das tensões entre Estados Unidos e China, estes dois primeiros países concorrem com o mercado do agronegócio brasileiro.

Apesar da economia chinesa dar sinais de estagnação para os próximos anos, o que impacta diretamente as vendas do “complexo soja, “minérios”, “celulose” e “carne bovina” do Brasil, podemos esperar para 2019 uma movimentação de aproximadamente **1,159 bilhões de toneladas** movimentadas nos terminais portuários do Brasil. Países como Chile, Alemanha, Espanha e México têm elevado a corrente comercial com o Brasil, o que pode compensar uma possível perda com a demanda chinesa. A ampliação desses mercados dependerá das negociações do governo brasileiro com esses parceiros na proposição ou manutenção de acordos comerciais

12 - World Economic Outlook Update – janeiro de 2019.

13 - “Acabou a euforia no mercado de soja” (21/02/2019) – Matéria publicada pelo jornal O Valor Econômico.

14 - Crescimento médio observado de 3,7% nos últimos cinco anos.

e também no investimento em infraestrutura para escoamento das mercadorias a custos menores.

A oferta de commodities minerais do Brasil se mantém estável e há sinais de demanda externa também estável. A movimentação de granel líquido nas instalações portuárias deve aumentar, considerando a previsão da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep)¹⁵ para crescimento da demanda mundial por Petróleo e gás com origem, principalmente, na Ásia e aumento da oferta da commodity pelo Brasil, Estados Unidos, Rússia e Reino Unido. O “minério de ferro”, principal mercadoria da carga granel sólido, deve se manter estável ao longo do ano seguindo a tendência da demanda mundial.

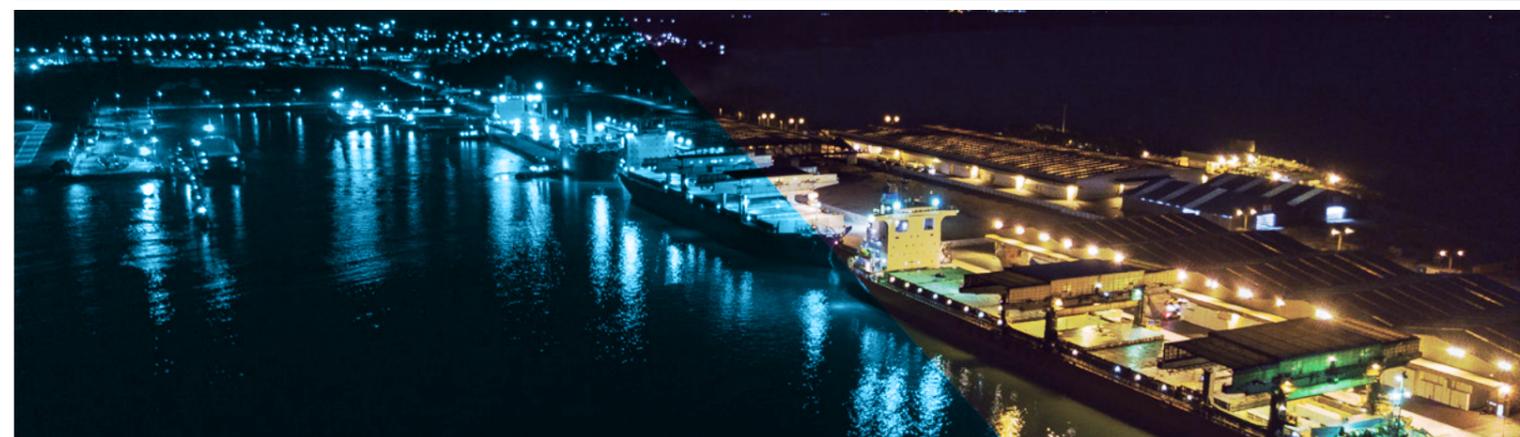
1.8 - Estatísticas da ATP

A ATP encerrou o ano 2018 com **27 empresas associadas** e um total de **53 terminais portuários privados operantes**, que movimentaram **648 Mt**. Esta movimentação corresponde a aproximadamente **60%** de toda a carga do sistema portuário brasileiro.

Como principais destaques, podemos citar o Terminal Ponta da Madeira que, pelo quinto ano consecutivo, permanece com a maior movimentação de cargas do Brasil (198,1 Mt); o Porto do Açu Operações, com crescimento de 158% em seu quarto ano de operação;

A projeção do setor de contêiner, elaborada pela armadora A.P. Moller-Maersk e divulgada em seu Relatório de Comércio do 3º trimestre de 2018, é de crescimento de 5% para 2019, com maior crescimento das importações para reabastecimento interno de produtos do varejo¹⁶. Para as exportações, a perspectiva é de crescimento das exportações de algodão, com safra robusta repetindo os resultados de 2018, e de cargas refrigeradas caso não sejam impostas barreiras fitossanitárias por parte dos parceiros comerciais do Brasil. A armadora ressalta que poderá haver falta de espaço nos navios contêineres para exportação caso não ocorra a retomada das importações, restringindo o crescimento.

a Portonave com a melhor prancha média operacional em cargas contêinerizadas; o Porto Chibatão com o maior crescimento percentual entre os terminais de contêineres (+26%) e o Terminal Especializado de Barra do Riacho – Portocel, como o maior exportador de celulose mundial e benchmarking de produtividade. Estes são apenas alguns destaques que corroboram a eficiência dos terminais de uso privado que crescem e se desenvolvem rapidamente, proporcionando ao Brasil a capacidade para aumentar o escoamento da produção e sua competitividade no comércio exterior.



15 - OPEC Bulletin 2/19. Edição Especial.

16 - Trade Report Brasil – 3T 2018. A.P. Moller – Maersk.



ATIVIDADES INTERNAS

2 - ATIVIDADES DO CONSELHO DIRETOR

2.1 - Planejamento Estratégico

A 25ª Assembleia Geral Extraordinária da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), realizada em fevereiro de 2018, aprovou o Planejamento Estratégico da instituição com ações de curto, médio e longo prazo. Reunidos em um Grupo de Trabalho, os conselheiros discutiram o futuro e as ações a serem desenvolvidas pela Diretoria Executiva ao longo dos anos e, principalmente, ao longo de 2018. Houve uma releitura da missão, visão e valores, bem como uma reanálise dos ambientes externo e interno, além da descrição dos objetivos estratégicos. Destacam-se os direcionadores da ATP:



Garantir o reconhecimento pela diferenciação regulatória



Controlar e acompanhar as atividades de regulação com todos os órgãos de governo



Fortalecer a imagem e o relacionamento da associação com seus representados e com a sociedade



Prezar pela boa condição logística dos terminais, principalmente pela segurança jurídica e redução de custos operacionais

2.2 - Carta aos Presidenciáveis

A ATP entregou seus pleitos aos candidatos à Presidência da República em segundo turno. Fernando Haddad e Jair Bolsonaro receberam em mãos o documento da ATP por meio de seus principais assessores. O documento, que é uma manifestação pública em defesa dos interesses de seus associados, contém uma série de medidas estruturantes, aguardadas pelo setor portuário privado, e que podem contribuir para a retomada do crescimento nacional. O General da Reserva Augusto Heleno, indicado para ser o ministro chefe do Gabinete de Segurança Institucional do próximo governo, foi pessoalmente à sede da ATP para receber a proposta.

Na Carta foram evidenciados os pilares fundamentais do setor privado portuário brasileiro, entre eles:

1) INFRAESTRUTURA: Um sistema logístico e portuário insuficiente gera impactos na competitividade das empresas ao aumentar os custos logísticos que serão compensados, invariavelmente, na formulação de preço das cargas movimentadas. Embora o Governo Federal tenha atuado para modernizar a infraestrutura de transporte, o escoamento dos produtos ainda está condicionado ao uso de um sistema antigo de transportes, desbalanceado entre os modais, ineficiente e com capacidade bem abaixo da necessária.

O cenário aponta, de forma imperativa, para uma logística de transporte integrada, com origens e destinos que conectem às áreas de produção e pólos industriais aos terminais portuários. Além disso, apostamos na multimodalidade, a partir da ampliação da oferta de outros modais de transportes, principalmente de ferrovias, hidrovias e a navegação de cabotagem, que, devido às suas características, certamente reduzirão parte dos custos logísticos.

Neste quesito, para finalizar, atentamos às necessidades urgentes de dragagens de manutenção e aprofundamento dos canais de navegação que dão acesso aos principais portos e terminais do Brasil. Com a profundidade ideal, os canais permitirão uma maior utilização dos navios, reduzindo drasticamente o custo com os fretes marítimos.

2) REGULAÇÃO: O crescimento de investimentos privados em portos se tornou ainda mais significativo e marcante nos anos mais recentes, a partir de 2013, com a sanção da Lei de Modernização dos Portos

(Lei 12.815/13). A norma ampliou o mercado dos terminais portuários e trouxe ampla competitividade ao setor. De 2013 para cá, os terminais privados cresceram de forma consistente e, hoje, correspondem a 66% do total das movimentações de carga, com resultados que confirmam a tendência de modernização e crescimento. No entanto, apesar deste forte crescimento, o setor ainda tem encontrado entraves regulatórios que precisam ser solucionados.

É preciso atentar que os Terminais de Uso Privado (TUP) são totalmente privados, com investimentos aplicados por conta e risco do empreendedor. Não há aporte de capital público ou uso de bens públicos envolvidos nesses empreendimentos, de modo que um possível insucesso do negócio não gera prejuízo ao poder público. Por outro lado, o sucesso do empreendimento gera emprego, renda, desenvolvimento econômico regional, além de reunir condições para tornar o sistema de transportes mais eficiente e menos oneroso para toda a cadeia produtiva. Em outras palavras, essa modalidade privada de exploração mitiga os riscos para o poder público, destrava investimentos e promove competitividade no setor portuário brasileiro, gerando benefícios a toda a sociedade. Sem a dependência de capital público e sem a gestão estatal direta, os TUP encontram um espaço de liberdade comercial necessário à evolução do setor.

Contudo, persistem no país uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor. Isso porque, embora o empreendimento seja regido pela liberdade de iniciativa, o investidor

encontra uma série de entendimentos e iniciativas que afrontam à liberdade comercial. Ainda é muito comum submeter os TUP a uma série de exigências que são cabíveis apenas para empreendimentos explorados sob o regime de concessão de serviço público. Existe e persiste, portanto, uma visão distorcida dos portos privados que levam ao entendimento equivocado de que esses empreendimentos devam ser regulados invasivamente.

Esse entendimento vem de uma visão administrativa superada, mas ainda presente, sobretudo, em órgãos e entidades de controle diversos. Estas práticas passam longe da natureza essencialmente privada dos TUP, aumentando os custos regulatórios que permeiam toda a cadeia produtiva nacional.

Por isso, a ATP defende que sejam suprimidas regulações ineficientes e que a prática regulatória valorize a livre iniciativa e a livre concorrência, coerente com a figura dos Terminais Privados.

3) SEGURANÇA JURÍDICA: Atualmente, o regime jurídico no qual os Terminais Privados estão inseridos não está ajustado ao cipoal regulatório a ser seguido pelos nossos vários empreendedores. Como resultado dessa regulação dissonante da realidade do setor, a insegurança jurídica afeta a materialização de investimentos. Como já visto anteriormente, as deficiências existentes expõem o capital privado a uma insegurança jurídica que gera fuga de investimentos para empreendimentos portuários. A despeito dos contratos, que é o primeiro alicerce de qualquer empreendimento privado, assistimos sérias distorções contidas nas cláusulas contratuais que impõe ao setor privado exigências e

responsabilidades como se sua atuação pudesse ser equiparada à prestação de serviços das instalações públicas, excluindo-se o direito à livre iniciativa. Os custos inerentes à matriz dos riscos contratuais, principalmente ao setor privado, caminham em detrimento ao interesse público.

Sem fragilizar o poder público, é preciso reposicionar as questões jurídicas em favor da liberdade de empreender, garantindo a disposição dos investidores em aplicar seus projetos no Brasil.

4) DESBUROCRATIZAÇÃO: Não é uma novidade que os setores de infraestrutura no Brasil lidam com entraves burocráticos constantemente.

A cultura de burocracia estatal é um tema delicado e que merece bastante atenção. Estamos imersos em um cenário de imobilismo da gestão pública em que temos regras excessivas, redundância de procedimentos e superposição de responsabilidades entre vários órgãos anuentes, o que causa enorme insegurança, lentidão e, conseqüentemente, prejuízos de diversas naturezas.

Os agentes encontram inúmeras barreiras, dentre elas a falta de clareza, o excesso de tempo gasto em procedimentos considerados simples. Propomos uma agenda clara e efetiva voltada à integração, não só dos órgãos de política de transportes, como de diversos outros intervenientes, em busca de uma sólida pauta de simplificação de procedimentos, harmonização de competências, de requisitos e de atuação para celeridade na tomada de decisão..."

Nos encontros com as equipes dos Presidenciáveis, a Diretoria da ATP destacou o potencial e a pujança do setor portuário privado para a economia brasileira, além de assinalar os avanços produzidos a partir da Lei de Modernização dos Portos de 2013 (Lei 12.815). Além disso, a ATP enfatizou que, apenas nos últimos

cinco anos, os terminais de uso privado investiram mais de R\$ 21 bilhões para a modernização, ampliação e melhorias das operações em 78 instalações, em todo o país.

O Conselho Diretor da ATP encerrou o ano com a seguinte composição:

CONSELHO DIRETOR			
TITULARES		SUPLENTE	
ASSOCIADO	REPRESENTANTE	ASSOCIADO	REPRESENTANTE
HERMASA	Jorge Zanatta	PORTO ITAPOÁ	Cássio José Schreiner
PORTOCEL	Patrícia Dutra Lascosque - Presidente	HIDROVIAS DO BRASIL	Bruno Serapião
BUNGE	Níveo Maluf	DP WORLD	Marcos Eduardo de Santis
COTEGIPE	Jorge Pessoa	ARCELORMITTAL	Armando Alves Hosken Neto
CARGILL	Clythio Van Buggenhout	SAMARCO	Marco Antônio M. Gamaro
PORTO SUDESTE	Ulisses Oliveira	IMETAME	Anderson da Silva Carvalho
TRANSPETRO	Giovanni Cavalcanti Paiva	TERNIUM	Carlos H. Babsky Neves
PORTONAVE	Osmari Castilho Ribas	PORTO DO AÇUV	Caio Cunha
VALE	Roberto O. Pinto de Almeida	VLI LOGISTICA	José Eduardo Lopes



O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, entrega propostas do setor portuário privado aos assessores dos candidatos à Presidência no segundo turno. Na primeira foto, Barbosa está com Ricardo Berzoini, representando o candidato do PT, Fernando Haddad. Na segunda foto, está com o General de Exército Augusto Heleno, representando o candidato do PSL, Jair Bolsonaro.

2.3 - Comitê Jurídico

Principais Pautas de 2018

Encaminhamento de propostas para alteração do texto da Lei 12.815/2013: Durante todo o ano, o corpo técnico do Cojur, juntamente com escritório Lourenço Ribeiro, discutiu as possíveis alterações ao texto da Lei 12.815/2013, que visam especificamente os assuntos da norma ligados aos terminais de uso privado. O Cojur encaminhou a minuta final que foi aprovada por unanimidade pela Assembleia Geral. Em que pese a ATP tenha um texto com melhorias na Lei dos portos, não é intenção da associação provocar qualquer tipo de alteração nos dispositivos legais, mas tão somente ter um texto concluído caso seja necessário.

Participação na alteração dos textos para portarias da SPU: Durante todo o ano, o corpo técnico do Cojur, juntamente com escritório Lourenço Ribeiro, discutiu as possíveis alterações ao texto da Lei 12.815/2013, que visam especificamente os assuntos da norma ligados aos terminais de uso privado. O Cojur encaminhou a minuta final que foi aprovada por unanimidade pela Assembleia Geral. Em que pese a ATP tenha um texto com melhorias na Lei dos portos, não é intenção da associação provocar qualquer tipo de alteração nos dispositivos legais, mas tão somente ter um texto concluído caso seja necessário.

Tarifas Proporcionais: Ao longo do ano, foram discutidos temas como tarifa proporcional e terminal portuário como substituto tributário do armador. O tema entrou na pauta do Cojur por conta da exclusão da cláusula de tarifa proporcional dos contratos de adesão e, como resultado dessa ação, surgiram conceitos regulatórios de que os TUP deveriam pagar integralmente a tabela pública das Autoridades Portuárias. Por oportunidade da Audiência Pública 12/201, a ATP enviou 32 contribuições, inserindo os conceitos de proporcionalidade, pagamento

por utilização efetiva das estruturas náuticas, contraprestação de serviço pela Autoridade Portuária, proposição para isenção tarifárias, consulta pública para revisão de tarifas, não suspensão de serviços enquanto tarifa estiver em discussão judicial, arbitramento pela Antaq dos critérios de proporcionalidade, entre outras.

Ao final, o que se pretendeu com as contribuições foi minudenciar as cláusulas de proporcionalidade, criar um vínculo mais claro de que o pagamento de tarifa está atrelado ao uso e a fruição efetiva dos serviços, preservar os acordos e contratos pré-existentes entre terminais e Autoridades Portuárias e seus pagamentos evidenciados.

Atualização sobre minutas e portarias resultantes do Decreto 9.048/2017: Passado mais de um ano da publicação do Decreto 9.048, a Secretaria Nacional de Portos não definiu as minutas das Portarias 110 e 249. Apesar das minutas apresentadas estarem revestida de exigências inócuas, de modo geral, estão em conformidade com as expectativas dos autorizatários.

Apresentação institucional da Gerência de Autorização de Instalação Portuárias da Antaq: O gerente de Outorgas, Denis Rafael Ramos, fez uma excelente apresentação de sua área e mostrou aos presentes a sua intenção em dar celeridade aos processos de autorização dentro da Antaq, além de estudar meios que tornem os processos de autorizações menos burocráticos, com ganhos de tempo em análise e outorga. Falou-se muito sobre a importância da interação entre a agência reguladora e a SPU de modo a acelerar as certidões de posse, revisão dos textos de portarias e também sobre a interação da Antaq e outros órgãos do Governo, a exemplo da Comissão Nacional de Segurança Pública



nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e das Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos).

Participação dos TUPs nos Conselhos de Autoridade Portuária: O Cojur avalia qual a melhor alternativa legal para inserir os representantes de terminais privados nos Conselhos de Autoridade Portuária para terminais em áreas de influência de Portos Públicos.

Módulo APP – Acompanhamento de Preços Portuários: o Módulo APP não é novo. É uma proposta de norma que estabelece a obrigatoriedade de prestação de informações para a alimentação do sistema de Acompanhamento de Preços Portuários da Antaq lançada em audiência pública em dezembro de 2013. Segundo a Antaq, a norma tem o propósito de arregimentar em sua estrutura de preços os quatro principais serviços prestados em Terminais Portuários, quais sejam: Serviços de Cais, Armazenagem, Serviços de Pátio e Serviços de Atracação, pois é dever legal da agência publicar e fazer a sociedade conhecer os preços dos serviços prestados nos portos. Assim, a cesta de serviços definida nesta proposta de resolução

é ampla, com respeito as diferentes naturezas de operação.

No segundo semestre de 2018, a Antaq reativou a discussão da proposta de norma (Resolução 3.149/2013) e, convidou todas as entidades para discutir apenas o Módulo APP para o setor de contêineres. Na oportunidade, algumas questões foram levantadas, tais como: (a) a confiabilidade dos dados, (b) a relevância de se obter os dados pela média, (c) o aumento dos custos que serão gerados pelos terminais para capacitar e alimentar o sistema, (d) o direcionamento dos resultados e dados obtidos após aplicação do módulo APP, (e) que dentre as negociações para prestação dos serviços portuários existem inúmeras diferentes formas de negociação e, especificamente, sobre preço de armazenagem média, a divisão simples entre receita auferida por número de unidades distorce substancialmente a média dos preços, entre outras questões bem relevantes.

O Cojur continuará acompanhando a proposta da agência reguladora.

2.4 - Comitê de Segurança

Para o Comitê de Segurança da ATP, o ano de 2018 foi marcado por um intenso trabalho de análise, discussão e sugestão para todas as resoluções Conportos.

Em 4 de outubro de 2018, a Conportos publicou a Portaria nº 3 que criou um Grupo de Trabalho para revisar e consolidar todas as resoluções publicadas pelo órgão.

O Comitê de Segurança da ATP trabalhou arduamente para rever o texto das Resoluções Conportos e elaborar proposições para colaborar com trabalho da Comissão.

Os grupos técnicos foram divididos em quatro grandes áreas temáticas: Estudo de Análise de Risco (EAR), Auditorias e Fiscalizações, Organizações de Segurança e Capacitação, e Definição de Área Portuária.

Os técnicos compilaram propostas do setor que levam em conta o cotidiano das operações portuárias, suas respectivas matrizes de risco, históricos de incidentes e ainda consideraram as diferenças regionais.

O resultado do trabalho foi entregue à Conportos, que avaliou possibilidade de acolhimento das sugestões.

Além da discussão sobre as resoluções da Conportos, a ATP e os membros do Comitê de Segurança participaram de duas edições do Seminário Regional de Segurança Pública Portuária promovido pela Conportos. O primeiro ocorreu em junho de 2018 em Santos (SP) e o segundo, em setembro, na cidade de Belém (PA).



2.5 - Comitê de Sustentabilidade

As práticas sustentáveis no setor portuário, revisão de normas e critérios voltados ao meio ambiente estão entre os principais objetivos do Comitê de Sustentabilidade que ganhou o nome de "Sustentar". Em sua primeira reunião, contou com a presença de 30 participantes que representam terminais portuários privados associados à ATP.

O grupo se reuniu pela primeira vez em 22 de novembro de 2018, na sede da Vale no Rio de Janeiro. Entre os diversos assuntos tratados pelo comitê, pautou-se a revisão da resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nº398/2008, que altera as exigências do Plano de Emergência Individual Contra Vazamento de Óleo no Mar, e também os novos critérios de gerenciamento de água de lastro adotados pela revisão da Norma da Autoridade Marítima (Normam) nº 20, da Marinha do Brasil.

O Sustentar inseriu ainda a redução do percentual de enxofre no óleo bunker para redução de emissões, os índices de desempenho ambientais de terminais portuários no Brasil em relação às boas práticas mundiais e a revisão da Normam nº 25 que trata de levantamento hidrográficos e monitoramento ambiental de portos, entre outros assuntos.

O Sustentar é coordenado pela representante da Vale, Danielle Pinto, e tem como vice coordenador Christiano Anhaia, do Porto Itapoá. Ambos estarão à frente do comitê por um período de dois anos fomentando discussões técnicas, troca de experiências e, principalmente, aprimorando a participação institucional da ATP junto aos órgãos ambientais.





ATIVIDADES EXTERNAS

3 - RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS



A ATP, fundamentada no direito constitucional de peticionar aos poderes públicos, vem ampliando o rol de agentes públicos e privados em sua área de **Relações Institucionais e Governamentais**. A busca constante no dia a dia da associação é discutir temas que contribuam para o desenvolvimento das políticas públicas relativas à infraestrutura e ao desenvolvimento social por meio da geração de emprego e renda em todo o sistema portuário brasileiro.

Criou-se na ATP um ambiente capaz de envolver todos os atores institucionais do setor portuário em torno de temas que buscam reduzir as distorções do sistema, tais como: o Decreto dos Portos e suas resultantes normativas, os serviços de praticagem, a construção e concessão de obras de infraestrutura, a diferenciação regulatória, entre outras frentes de trabalho que serão abordadas ao longo deste relatório.

Neste capítulo destacamos os principais temas agendados com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário e também a sociedade civil, reservando a técnica das frentes de trabalho para os próximos capítulos.

A seguir, apresentamos as pautas realizadas com o Poder Público e entes privados em 2018:

3.1 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)

Em 2 de abril de 2018, Valter Casimiro Silveira tomou posse como ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil em substituição ao deputado federal Maurício Quintella Lessa, que deixou o cargo em março de 2018. O cargo de secretário executivo passou a ser ocupado por Herbert Drummond em substituição a Fernando Fortes.

No dia 24 de abril, o Conselho Diretor da ATP reuniu-se com o novo ministro para apresentar seus pleitos. Ao longo de 2018, a ATP insistiu com o MTPA em um dos temas mais importante para o setor que era a publicação de uma portaria para dar diretrizes aos procedimentos para exploração dos TUPs, adaptação de contratos de

adesão e estabelecimento das regras de transferência de titularidade. Uma portaria unificada, como pretende o setor, tende a revogar os efeitos das Portarias SEP 110 e 249. O ato de publicação desta portaria ainda se encontra pendente de resolução e aguarda iniciativa do novo governo.

Outras pautas tratadas com o MTPA foram as verbas para qualificação do trabalhador portuário, a apropriação de verbas para viabilizar o projeto Barra Norte, a participação ativa da ATP no projeto de privatização da dragagem do Porto de Santos, entre outras frentes.

3.2 - Secretaria Nacional de Portos – SNP

Em 2018, a ATP manteve a sua atuação sempre frequente e exitosa com a Secretaria Nacional de Portos. Nos mesmos termos do MTPA, a associação tratou de assuntos importantes com a secretaria com destaque para as portarias decorrentes do Decreto 9.048/17. Várias reuniões técnicas ao longo do ano permitiram que a SNP pudesse dirimir dúvidas sobre os dispositivos propostos tanto para os procedimentos de exploração de TUPs, bem como para a minuta de contrato de adesão. Resultado disso foi a emissão das minutas para providências de assinatura do MTPA.

Além das minutas de portarias, a ATP tratou das Poligonais dos Portos Organizados e vem trabalhando fortemente nas discussões das poligonais pendentes de revisão. Em 2018, a associação participou de várias

reuniões com secretário e técnicos para pedir celeridade nas consultas públicas e na conclusão dos estudos das poligonais dos portos.

Ainda foram debatidos a liberação de verbas para projeto Barra Norte, a necessidade de dragagem do canal de acesso a Baía de Sepetiba, a aplicabilidade do §5o do art. 35 do Decreto 8033, que trata da comunicação de ampliação de TUP, e sobre o § 2º do artigo 19, da Portaria 7.145/2018 da Secretaria de Patrimônio da União, que carrega em parte de seu texto um forte potencial para multiplicar controvérsias a respeito da “projeção das divisas dos respectivos terrenos sobre o espelho d’água”.

3.3 - Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAq



A agenda em 2018 da ATP com a Antaq foi frequente e diversificada. Houve debates sobre a diferenciação regulatória, que fundamenta a discussão entre os regimes jurídicos do sistema portuário brasileiro (TUPs e Portos Públicos) de temas inerentes a contêineres, como o Serviço de Segregação e Entrega (SSE), escaneamento e pesagem de contêineres, além de outros específicos que serão tratados caso a caso mais adiante. As discussões mais importantes no âmbito da agência reguladora foram: (i) a **Resolução 20/2018**, norma dos terminais portuários privados, que dispõe sobre a autorização para a construção e exploração de terminal de uso privado, de estação de transbordo de

carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo.

No cotejo da norma com a anterior, observou-se que a resolução se adapta aos termos do Decreto 9.048/17 e traz alterações que eliminaram exigências redundantes e desnecessária à uma autorização como, por exemplo, exclui procedimentos para as ampliações de terminais, mas conserva a construção e exploração, certidão negativa de débitos patrimoniais, garantias de propostas, documentos da Junta Comercial entre outras exigências redundantes ao processo de exploração da autorização.

Uma outra pauta se deu em função da (ii) **Apresentação da Metodologia para Coleta de Preços Portuários na movimentação de contêineres** - No segundo semestre de 2018, a Antaq reativou a discussão desta proposta de norma (Resolução 3.149/2013) e convidou todas as entidades para discutir apenas o Módulo APP para o setor de contêineres, inicialmente com foco nas consolidações estatísticas. Na oportunidade,

algumas questões foram levantadas, tais como: (a) a confiabilidade dos dados, (b) a relevância de se obter os dados pela média, (c) o aumento dos custos que serão gerados pelos terminais para capacitar e alimentar o sistema, (d) o direcionamento dos resultados e dados obtidos após aplicação do módulo APP, (e) que dentre as negociações para prestação dos serviços portuários existem inúmeras diferentes formas de negociação e, especificamente sobre preço de armazenagem média, a divisão simples entre receita auferida por número de unidades distorce substancialmente a média dos preços, entre outras questões. Na reunião que se deu em novembro de 2018, a ATP ratificou a necessidade de nova audiência pública devido ao tempo já decorrido da minuta de norma 3149, caso a Antaq decida prosseguir com o regramento.

Ao longo do ano a Antaq realizou mais de 12 Audiências Públicas. Destacam-se aquelas relacionadas ao setor portuário e terminais privados na qual a ATP apresentou manifestações:

Audiências Públicas 2018	Objetivo da proposta de norma	Contribuições da ATP
04 de junho	estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes, em instalações de uso público, nos portos organizados	13
05 de junho	estabelece as regras gerais do processo decisório da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAq	1
08 de julho	forma de regulação da prestação do serviço de escaneamento de contêineres nos terminais portuários brasileiros	18
12 de outubro	dispõe sobre a Estrutura Tarifária Padronizada das Administrações Portuárias e Procedimentos para Reajuste e Revisão de Tarifas	14
13 de novembro	dispõe sobre a participação social nas decisões da ANTAq por meio de Audiências Públicas, Consultas Públicas, Reuniões Participativas, Tomadas de Subsídio e Consultas Internas	10

3.4 - Casa Civil da Presidência da República

A ATP continua atuando na Casa Civil em assuntos pontuais e importantes para o desenvolvimento de políticas públicas que envolvem o setor portuário brasileiro. Os temas mais relevantes tratados entre ATP e Casa Civil foram: a assinatura das Declarações de Utilidade Pública (DUPs)¹⁷ que se encontram retidas no governo impedindo que empreendimentos portuários possam avançar em projetos de interesse nacional. Outro assunto de importância nacional diz respeito aos serviços de praticagem e suas resultantes negativas quanto a não regulação de seus preços e serviços. Por fim, a necessidade de discutir em âmbito nacional a destinação de verbas para qualificação de todos os trabalhadores portuários do Brasil sem distinção de regimes jurídicos ou classe laboral.

3.5 - Marinha do Brasil

A ATP mantém estreita relação com a Marinha do Brasil. O tema principal da agenda com a instituição é a regulação dos serviços da praticagem e a possível alteração dos termos da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), Lei 9.537/97. Além do tema Praticagem, a ATP tratou de buscar o apoio da Marinha para ampliar o calado de segurança da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas. A ATP também buscou aproximar-se da Marinha para discutir com mais profundidade um projeto de lei ou outras alternativas para o melhor aproveitamento das verbas de qualificação do trabalho portuário.

3.6 - Secretaria de Patrimônio Da União - SPU

No início de 2018, a ATP participou de reuniões com os técnicos da SPU para disponibilizar sugestões de textos para a revisão da Portaria 404/12. Em continuidade a esse trabalho a ATP convidou representantes da secretaria para discutir e analisar a Portaria 7.145/2018, que estabeleceu normas e procedimentos relativos à destinação de terrenos e espaços físicos em águas públicas da União para a implantação, ampliação, regularização e funcionamento dos portos e das instalações portuárias.

17 - Declaração de Utilidade Pública: Para suprimir vegetação inserida no bioma mata atlântica há que se respeitar as disposições da Lei 11.428, de 22 de dezembro de 2006, que no art. 14, caput afirma que a supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública. A autorização para supressão de vegetação (ASV) deve ser precedida de Declaração de Utilidade Pública (DUP). Assim os empreendimentos não recebem a Licença de Instalação enquanto não houver sido emitida a Declaração de Utilidade Pública, ou se recebem, não podem iniciar suas obras posto que não podem proceder a supressão de vegetações.

3.7 - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS

Integrar a área pública e privada em uma esfera colaborativa e com transparência foi uma das bandeiras do novo presidente da Conportos, Marcelo João da Silva, nomeado em maio de 2018. A Conportos recebeu em junho de 2018 uma comitiva da ATP formada pela Diretoria Executiva e membros do Comitê de Segurança da entidade. A ATP reafirmou a sua preocupação com a área de segurança e por esse motivo constituiu um comitê para tratar especificamente das questões que envolvam esse tema. Nesta oportunidade, a Conportos garantiu que a ideia da entidade é descentralizar os treinamentos e abrir 200 vagas para a realização do curso de Supervisor de Segurança Portuária (SSP) no último trimestre de 2018. O treinamento ocorreu em Santos (SP).

A ideia da Conportos é levar o profissional para conhecer o ambiente portuário

e seus desafios. Uma das propostas da nova gestão foi a de criar um grupo de trabalho para construir e otimizar as resoluções do órgão. A ideia, inicialmente, foi a de ampliar a discussão sobre os normativos com a participação de entidades e de instâncias estaduais, como as Comissões Estaduais de Segurança

Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos).

A intenção da ATP sempre foi a de apoiar a Comissão



para que a Conportos pudesse se fortalecer e se tornar reconhecida por sua importância para o comércio exterior brasileiro.

Há algum tempo, os técnicos de segurança dos terminais pedem alterações nas resoluções sobre ISPS Code, até porque a Comissão sofreu profundas alterações nos últimos dois anos. Além de mudanças estruturais, também houve alterações conceituais e normativas que afetam diretamente a realidade dos terminais portuários.

3.8 - Confederação Nacional do Transporte - CNT

As atividades da ATP na CNT são diversas e constantes. A ATP participa como um dos membros do Conselho do Serviço Social do Transporte/ Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT) e também das seções IV (do Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros) e VII (da Infraestrutura de Transporte e Logística), além da Câmara Temática de Navegação e Portos (CTNAV). A ATP apoia as iniciativas da CNT e uma delas, em 2018, foi reforçar o empenho da entidade com a qualificação de seus trabalhadores representados que recebeu o nome de **Emprega Transporte**¹⁸.

Na CTNAV, ao longo do ano, a ATP acompanhou pautas relevantes, como:

- **Segurança da navegação nos rios da Amazônia.** Houve a exposição do vídeo sobre a investigação do acidente da Mercosul Line ocorrido em 2017.

- **Garantias no financiamento de embarcações.** Atualmente exigidas por agentes financeiros para o financiamento de embarcações que considere a própria embarcação financiada como garantia, modalidade especial de hipoteca ou de alienação fiduciária. Dentro do tema também foram discutidas ações de combate aos crimes e segurança nos rios e baías, principalmente nas regiões onde há grande incidência de ataques a

embarcações, além de propostas para o calendário de reuniões de 2019

Na Seção IV - DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS, foram mantidas as seguintes pautas de discussão durante 2018:

(i) Responsabilidades da Marinha do Brasil, quanto à exigência da emissão de Declaração de Conformidade para embarcações em águas interiores, decorrem de Termo de Execução Descentralizada - TED celebrado com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, (ii) Discussão sobre a Resolução Normativa ANTAQ nº 18/2017, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários, e das empresas que operam nas três navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, (iii) Cotas para Pessoas com Deficiência: Necessidade de estruturação para enfrentar o problema, (iv) Novas regras para combustível marítimo (redução do teor de enxofre) e (v) Alterações na NR-11 (estufagem de contêiner).

Já na Seção VII, além da apresentação do sistema Emprega Transporte, houve uma palestra do professor Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral (FDC), sobre "Cadeia Logística", que tratou sobre a estratégia eficiente e a estratégia responsiva na cadeia logística.

18 - Emprega Transporte: corresponde a um site de recrutamento on-line direcionado para o setor de transporte. O Emprega Transporte será oferecido gratuitamente para empresas e usuários do SEST SENAT. As empresas terão acesso personalizado, podendo cadastrar vagas, buscar, visualizar, selecionar e convocar candidatos para os processos seletivos, assim como arquivar e imprimir currículos. O sistema poderá auxiliar as empresas a encontrarem profissionais qualificados.

3.9 - Câmara Técnica de Logística do Agronegócio (CTLOG do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA)

A ATP tem assento e acompanha as discussões que ocorrem na CTLog. Em 2018, foi possível debater vários assuntos importantes para o setor portuário e, principalmente, os destaques abaixo.

Prorrogações das concessões ferroviárias: A discussão gira em torno dos pedidos para a prorrogação dos contratos de concessão de suas respectivas malhas ferroviárias. A mais ampla discussão que há sobre essas antecipações é em função do valor de outorga. Nesta oportunidade, a ATP defendeu enfaticamente a prorrogação antecipada e o modelo adotado, que é o de investir os recursos auferidos na outorga no próprio setor. As prorrogações de ferrovias dão segurança quanto à continuidade desses serviços o que é extremamente importante para os portos e seus produtos, uma vez que a rodovia fragiliza muito o processo logístico. Avalia-se que a ATP que não pode perder essa janela de oportunidade já que a falta de infraestrutura ferroviária afeta principalmente a evolução da demanda do agronegócio.

Incentivo à armazenagem no Estado do Mato Grosso (Armazena MT): o programa tem como objetivo incentivar os produtores de soja e milho do Mato Grosso a instalar estruturas de armazenagem de grãos em suas propriedades para reduzir as perdas dos pós-colheita e proporcionar um melhor gerenciamento da produção.

Concessões portuárias: As exigências particularmente em termos de valor de outorga e taxa de retorno são incompatíveis com o risco do investimento e a paralisação do setor é um obstáculo para o setor rural. É necessária uma revisão da forma de apreciar o bem público e ter uma política de incentivo.

Organização Marítima Internacional (IMO) - Medidas que taxam carbono ameaçam a competitividade do país: A entidade adotou, em abril de 2018, em Londres, uma estratégia inicial para reduzir as emissões de gás carbônico da navegação internacional, em pelo menos, 50% até 2050, em relação aos níveis de 2008.

Apresentação do Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM): A missão do CENSIPAM é promover a proteção da Amazônia Legal por meio da sinergia das ações de governo, da articulação, do planejamento, da integração de informações e da geração do conhecimento. A grande preocupação é com o processo de ocupação de áreas novas e a segurança que interfere muito na atividade econômica e na vida das pessoas daquela região.

Além daqueles já elencados, destacam-se: escoamento da produção de soja e milho, balanço da Política Nacional de Preços Mínimos no transporte rodoviário de cargas, aplicação da tecnologia nuclear na agropecuária e pavimentação da BR-163.

4 - FRENTES DE TRABALHO:

4.1 - Praticagem

A coalizão de entidades com interesse no serviço de praticagem (CLIA, Syndarma, Centronave, ABTP e ATP) atuou intensamente, no ano de 2018, junto aos órgãos públicos envolvidos no tema, chegando até à Câmara dos Deputados na defesa de suas posições.

Embora o Grupo de Trabalho da Praticagem, de âmbito interno da associação, tenha listado diversos pleitos de natureza técnica necessários ao aperfeiçoamento da prestação do serviço, a decisão da coalizão foi focar, em um primeiro momento, na precificação do serviço e, em menor intensidade, em eliminar o caráter monopolista da prestação do serviço de praticagem por meio da eliminação de regras contidas na Norma da Autoridade Marítima (Normam) número 12, estabelecida pela

Diretoria de Portos e Costas (DPC), que determinam que o atendimento de práticos em todas as Zonas de Praticagem (ZP) deve obedecer ao regime de rodízio único. Também define que a contratação direta de práticos só é permitida por empresas de praticagem. A coalizão entende que tais regras supralegais contribuem, em muito, para o encarecimento do serviço ao eliminar, de fato, a possibilidade de concorrência entre os profissionais.

Em relação a precificação do serviço, o grupo estabeleceu seis propostas de alteração da Lei nº 9537/1997, mais conhecida como Lesta, que permitirão a eliminação da abusividade dos preços, bem como tornará mais claro o entendimento sobre determinados artigos. Segue o



Permitir que empresas tomadoras do serviço de praticagem também tenham o direito de contratação direta de práticos. Isto é, ter profissionais em seu quadro de colaboradores para atendimento de suas necessidades;



Permitir que o comandante de navio de bandeira brasileira conduza seu navio no interior de uma ZP sem assessoria do prático;



Permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço;



Estabelecer preços máximos para cada Zona de Praticagem;



Incorporar a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP) na lei



Definir a Marinha do Brasil como a autoridade reguladora econômica

Seguindo orientação da Casa Civil, foi apresentado ao deputado federal Júlio Lopes, autor do Projeto de Lei (PL) nº 8535/17 que altera a lei nº 9537/97, os pleitos da coalizão que se comprometeu a incorporá-los em seu PL. Porém, esbarrou-se em um impedimento legal: como a criação da CNAP foi de iniciativa do Poder Executivo, a iniciativa de incorporá-lo à lei não poderia ser de um parlamentar.

Desta forma, a discussão retornou para o âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), mais especificamente para a Secretaria Nacional dos Portos (SNP), em razão de exercer a função de Secretaria Executiva da CNAP.

Duas reuniões aconteceram entre a coalizão e membros da CNAP (com destaque para o representante da Marinha do Brasil) onde apresentamos nossos pleitos em relação a alterações a serem promovidas na lei nº 9537/97. Nada se avançou em tais reuniões e as discussões foram interrompidas em razão do início do processo de transição do Governo Federal.

Em paralelo à essas reuniões, a coalizão também esteve reunida em tratativas com o comandante da Marinha,

com o diretor geral de Navegação e com o diretor de Portos e Costas em busca de alterações na Normam-12 que visam o fim do rodízio único para a prestação do serviço e também para permitir a contratação direta de práticos por parte das empresas tomadoras do serviço. Neste último pleito, inclusive, a coalizão argumentou que a Autoridade Marítima extrapolou em seu entendimento da lei, já que ela admite essa contratação. No entanto, os esforços foram infrutíferos e a Marinha se manteve irredutível em sua posição, o que nos leva a concluir que o único caminho é a alteração da lei.

Também deve ser registrado o esforço da praticagem e de seus aliados na Câmara dos Deputados no sentido de aprovar, na última reunião do ano da Comissão de Viação e Transportes, o PL 2.149/2015, que também altera a lei nº 9.537/2015, mas de uma maneira totalmente favorável aos prestadores de serviço. Em uma ação conjunta da coalizão com a assessoria parlamentar da Marinha, o projeto de lei foi retirado de pauta.

Espera-se, para o próximo ano, considerando que novos interlocutores surgirão em todas as instâncias, uma articulação intensa na defesa dos nossos interesses.

4.2 - Diferenciação regulatória

A diferenciação regulatória é a principal bandeira da ATP. É o tema que norteia as ações da associação em todas as instâncias institucionais. A discussão sobre o regime de exploração dos portos é histórica e adentra ano após ano em debates jurídicos.

Não se pretende trazer à tona mais uma discussão, mas sim atentar para a necessidade de entendimento sobre o regime jurídico de Terminais de Uso Privado, bem como os limites para a sua regulação.

No texto constitucional, quando se diz que “compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos”, não se faz uma escolha por um determinado regime com base na maior ou menor importância que cada um tem. O texto constitucional se preocupa tão somente com a titularidade do bem e sua devida publicidade. Isto porque, como se sabe, porto é uma coletânea de bens e serviços destinados ou originados da navegação, de mercadorias ou de pessoas tanto nos terminais públicos como nos terminais privados

Por isso, a regulação que se exerce sobre os serviços portuários deve ser não intrusiva, de forma que atue nos abusos, corrigindo falhas do mercado e mantendo o equilíbrio concorrencial e a competitividade do setor, com a garantia de liberdade de preços e condições na prestação dos serviços pelos terminais privados.

Deste modo, vale destacar que as instalações de Terminais de Uso Privado, cuja propriedade é privada, vem recebendo a mesma regulação de uma outorga para um bem público. Não há, por parte do regulador, um entendimento correto sobre os limites em atividades que se fundamentam na premissa da liberdade concorrencial, conforme os ditames da ordem econômica constitucional.

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

Ainda é muito comum submeter os TUPs a uma série de exigências que são cabíveis apenas para empreendimentos explorados sob o regime de concessão de serviço público. Existe e persiste,

portanto, uma visão distorcida dos portos privados que levam ao entendimento equivocado de que esses empreendimentos devam ser regulados invasivamente, ou mesmo sob a mesma regra de um serviço público.

Esse entendimento vem de uma visão administrativa superada, mas ainda presente, sobretudo, em órgãos e entidades de controle diversos. Estas práticas passam longe da natureza essencialmente privada dos TUPs, aumentando os custos regulatórios resultantes da obrigação de uma série de controles e procedimentos que não cabem ao capital privado e que, ao final do expediente, estarão presentes nos custos que envolvem toda a cadeia produtiva nacional.

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 Privados. Em 2018, esse foi o principal trabalho da ATP: levar a todas as instâncias a bandeira da Liberdade de Empreender, propósito da associação, e livrar o investimento privado de amarras e legalismos distorcidos, além de impulsionar a qualidade e a produtividade dos terminais em benefício ao produto brasileiro.

4.3 - Normas resultantes do Decreto 9.048/2017

Em 10 de maio de 2017 foi publicado o Decreto nº 9.048 que aperfeiçoou importantes aspectos da regulamentação do setor portuário brasileiro. Para os Terminais de Uso Privado, essas alterações envolvem, dentre outros aspectos:

- i. Fim da exigência de aprovação da Antaq para ampliações de capacidade de movimentação ou de armazenagem
- ii. Fim da exigência de nova autorização para alteração do tipo de carga
- iii. Fim do limite de 25% para expansão de área
- iv. Criação de hipóteses de dispensa de aprovação para expansões de áreas que não impliquem em nova análise de viabilidade locacional
- v. Possibilidade de início do processo de anúncio público com base em uma certidão de disponibilidade da área a ser emitida pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU)
- vi. Simplificação documental e de análises do anúncio público, reduzindo o prazo de duração para menos de 100 dias
- vii. Exigência de garantia de execução apenas para os empreendimentos que contarem com mais de um interessado (processo seletivo público)
- viii. Ampliação do prazo de início da operação de 3 anos, prorrogáveis uma única vez, para o prazo de 5 anos, prorrogáveis
- ix. Possibilidade de antecipação de tarifa recolhida à autoridade portuária para realização de investimentos imediatos na infraestrutura custeada pela tarifa (apenas no caso de TUPs que recolhem tarifa portuária / compartilham infraestrutura com portos públicos)
- x. **Reforço expresso do regime jurídico de liberdade de preços e da prerrogativa do terminal privado de disciplinar a própria operação portuária.** (grifo ATP)

Na sequência desses aprimoramentos alcançados pelo Novo Decreto, seguiu-se trabalhando pela harmonização das demais normas infralegais relevantes para os terminais privados, a saber: a Resolução Antaq 3.290/14, a minuta do Contrato de Adesão e a revisão das Portarias SEP 110 e 249 de 2013.

Todos esses instrumentos normativos continham/ contém dispositivos que restringem investimentos em TUPs e se tornaram incompatíveis com a linha da nova regulamentação do setor portuário brasileiro.

A Resolução Antaq 20 (antiga Resolução Antaq 3.290/14), que dispõe sobre a autorização para a construção e exploração de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo, foi publicada em 15 de maio de 2018.

A ATP participou ativamente e contribuiu com a audiência pública para a referida norma. Para a associação, em grande parte, a minuta internalizou os novos procedimentos trazidos pelo Decreto nº 9.048, de 2017, bem como trouxe inovações positivas. Por exemplo, a supressão da necessidade de apresentação de garantia e proposta. Ainda assim algumas propostas não foram atendidas, tais como:

-  Supressão do dispositivo que disciplina a forma como ocorrerá o compartilhamento de estrutura de acostagem
-  Supressão do termo “Seleção Pública”
-  Supressão da necessidade de realização de investimentos para prorrogação da autorização
-  Desnecessidade de realização de novo anúncio público para alteração de perfil de carga
-  Previsão de dispositivo que possibilite a convalidação dos atos já praticados em curso de processo administrativo para obtenção de outorga de autorização, para possibilitar adaptação dos contratos
-  Adequação do art. 46 da minuta de norma ao art. 35-A do Decreto nº 8.033, de 2013

Ao longo de 2018, ocorreram seis reuniões da ATP com a SNP e três reuniões com MTPA para tratar da publicação das portarias. No entanto, todas essas reuniões não tiveram o êxito esperado pelo setor. As portarias devem ser, urgentemente, adequadas aos dispositivos do Decreto 9.048, pois a definição dos textos das portarias resulta em resoluções de conflito em termos operacionais e comerciais, bem como amplia a segurança jurídica dos contratos de adesão vigentes.

A minuta de contrato de adesão ainda contém algumas cláusulas que são estranhas ao regime jurídico de exploração dos TUPs (ex.: cláusulas sobre modicidade, eficiência, universalidade, regularidade dos serviços, etc.). O mesmo ocorre com as Portarias SEP 110 e 249, ambas de 2013.

As propostas de adequação do contrato de adesão e das portarias da SEP ainda continuam pendentes.

Propôs-se ao MTPA a edição de uma única portaria que, a um só tempo, (i.) aprimora, simplifica e unifica as atuais Portarias SEP nº 110 e 249, de 2013; (ii.) estabelece uma minuta padrão de contrato de adesão, com cláusulas alinhadas ao regime de exploração comercial dos TUPs.

A proposta de portaria foi amplamente debatida com a área técnica e alto escalão da Secretaria Nacional de Portos. Ao final desse processo, obteve-se a concordância com todas as propostas formuladas. Entretanto as normas continuam pendentes de aprovação, razão pela qual a ATP prepare-se para mais um período de grandes discussões para dar celeridade à publicação das portarias.

A ATP continuará atuando para que seja respeitado o regime jurídico referente aos TUPs e retomará a discussão sobre as minutas de portaria para que se possa publicá-las com a urgência que o caso requer.

4.4 - Poligonal dos portos organizados

O artigo 68 da Lei 12.815/2013 definiu o prazo de um ano para a revisão de todas as linhas poligonais dos portos organizados. Após cinco anos da lei, ainda temos um cenário diferente daquele que o legislador previu inicialmente.

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

Após a realização das audiências públicas de revisão de poligonais, percebeu-se uma clara disposição do poder concedente em atualizar o inventário dos bens públicos. Por outro lado, em algumas situações, percebeu-se também a intenção das Autoridades Portuárias em ampliar a linha poligonal, no espaço molhado, com o intuito de arrecadação tarifária, refletindo desvirtuamento da motivação do ato administrativo.

Entende-se ser pertinente a aplicação literal do parágrafo único do artigo 15 da Lei 12.815/13, assim disposto:

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

A definição das poligonais dos portos organizados deve levar em consideração ainda a preservação dos limites estabelecidos nos atuais contratos de adesão e a existência de projetos da iniciativa privada que tragam benefícios ao setor portuário, sem distinção em razão da localização (dentro ou fora do porto organizado) ou natureza jurídica (arrendamento ou autorização).

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

Descrição	Portos
Poligonais demarcadas conforme Lei 12.815	(13) Paranaguá, Vila do Conde, Vitória, Aratu, Salvador, Porto Velho, Antonina, Porto Alegre, Santana, Pelotas, Forno, Cabedelo e Barra do Riacho.
Consultas Públicas encerradas, mas poligonais não assinadas	(15) São Chico, Santarém, Areia Branca, Belém, Maceió, Recife, Cabedelo, Natal, Ilhéus, Niterói, Angra dos Reis, Laguna, Mucuripe, Santos, Itajaí.
Consultas Públicas das Poligonais em andamento	(2) São Sebastião e Itaguaí
Consulta Pública Cancelada	(1) Manaus
Ainda não iniciado	(5) Rio Grande, Suape, Itaquí, Rio de Janeiro, Imbituba

As prioridades devem ser a assinatura dos decretos das poligonais já definidas, iniciar imediatamente as consultas públicas das poligonais ainda pendentes ou em análise, levando em consideração a abrangência do espaço terrestre e, especialmente, os limites do espaço molhado que fica contido na poligonal.

4.5 - Participação de TUP nos CAPs

A Lei 12.815/13 define bem as instalações portuárias que estão dentro e fora das linhas poligonais. Todavia ao definir as cadeiras destinadas ao setor privado nos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) de portos públicos, não previu a proximidade dos TUPs com vários portos organizados. Em que pese os TUPs estejam localizados fora da área do porto organizado, isto não significa que essas instalações privadas não

recebam influência das diretrizes e políticas dos portos públicos.

As diretrizes definidas por cada complexo portuário no âmbito do CAP afetam diretamente os TUPs mais próximos, principalmente àquelas direcionadas as obras de infraestrutura portuária de uso comum, pois fazem relação direta com tarifação dos serviços

públicos prestados. É válido destacar que os TUPs que utilizam infraestrutura de portos organizados fazem o ressarcimento integral de suas tarifas públicas.

O Decreto 8.033/2013 descreve a competência dos CAPs, mas não altera o modo de participação. Os TUPs encontram-se respaldados pela Portaria SEP 25 de 07 de fevereiro de 2014 que permitiu a participação dos TUPs nos CAPs como membro convidado, mas isso não resolve o problema da participação efetiva nas tomadas de decisão. Salienta-se a existência de TUPs próximos aos portos organizados que dominam o share de participação e colaboram predominantemente com tarifas pelo uso de infraestrutura comum. Como, por exemplo, São Sebastião, Barra do Riacho. Em resumo, os TUPs, muitas vezes são os mantenedores da infraestrutura de acesso ao porto organizado. Por isso, é legítimo conferir aos TUPs instrumento adequado de participação nesse órgão.

Resta claro no caput do artigo 20 da Lei 12.815/13 que a participação da classe empresarial é somente para aquela que atua no porto organizado, assim descartando a participação dos terminais privados. Há casos no Brasil em que o TUPs ocupam o lugar de um arrendatário porque naquele porto não existem interessados em ocupar as duas cadeiras direcionadas

ao arrendamento. Existe um vício de origem na determinação dessas representatividades.

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

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

- Alteração da norma para que haja previsão de ocupação de vaga dos arrendatários por TUPs sempre que os terminais arrendados não ocuparem as duas vagas, como forma de garantir a efetiva representatividade empresarial;
- Alternância de representação entre os TUPs e importadores/exportadores.

4.6 - Tarifa Proporcional

Estão em curso junto à Antaq processos administrativos cujo objeto é tratar do pagamento proporcional das tarifas portuárias pelos Terminais de Uso Privado.

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

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

Cláusula oitava

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

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

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

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

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

A primeira questão subjacente pode ser ilustrada tanto quanto uma prerrogativa da autorizada, quanto uma obrigação imposta às administrações portuárias. Não importa se há ou não regulamento ou metodologia que estipule a regra de proporcionalidade: fato é que a proporcionalidade deve ser respeitada, posto que está inserida no instrumento de outorga dos terminais autorizados.

A segunda questão varia de porto a porto: a tabela tarifária aprovada para uma administração portuária

pode prever ou deixar de prever uma regra de proporcionalidade própria, geral: pagamento proporcional à extensão percorrida, tonelagem, tempo de permanência, valor transportado.

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

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

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

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

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

A ATP pleiteia o direito de pagamento proporcional das tarifas públicas com a reintegração deste direito nas cláusulas do contrato de adesão.

4.7 - Pesagem de contêineres

A proposta de tornar a pesagem obrigatória tem sua origem na questão do sobrepeso dos contêineres, que é decorrente de erros de cálculo constantes no peso informado na documentação de embarque. Em virtude de uma série de graves acidentes ocorridos nos últimos anos com navios porta-contêiner, cujas causas podem também ter sido o excesso de peso em contêineres, decorrentes de declarações incorretas do peso dos contêineres, a Organização Marítima Internacional (IMO) emendou a Regra VI/2 da Convenção Solas e obrigou a pesagem (a verificação da massa bruta) do contêiner em equipamento certificado resultando na resolução MSC.380 (94) e na Portaria DPC nº 164/2016.

Nenhum contêiner poderá ser embarcado sem a verificação de peso (VGM – Verified Gross Mass). A certificação da pesagem é livremente contratada pelo embarcador que poderá escolher o local e o prestador de serviço de pesagem.

A Antaq recebeu uma demanda de procedência da Confederação Nacional da Indústria (CNI), que defendeu o compartilhamento da informação do peso entre

embarcador e alfândega e, também, pela não cobrança, por parte dos terminais, do serviço de verificação de peso e principalmente da emissão de certificado de verificação. Após longa discussão e análise por parte da Antaq, a agência extraiu o seguinte:

- (a) que a certificação e verificação da massa bruta dos contêineres são obrigações impostas pela Portaria DPC nº 164/2016
- (b) que a verificação da massa bruta dos contêineres e a certificação possuem natureza jurídica distintas
- (c) que a verificação da massa bruta é de contratação compulsória junto ao terminal portuário (obrigação aduaneira)
- (d) que a certificação da massa bruta dos contêineres é de contratação facultativa junto ao terminal portuário
- (e) que é do embarcador a responsabilidade pela obtenção, documentação, registro e envio da massa bruta verificada, de modo que os métodos adequados de

pesagem, previstos na portaria, devem ser escolhidos pelo embarcador e por ele custeados

(f) que o terminal realiza a pesagem de todos os contêineres que transitam em suas instalações e repassa os dados à RFB

(g) que o terminal repassa ao armador as informações relativas aos pesos das mercadorias embarcadas para fins de realização do plano de carga do navio

(h) que a verificação da massa bruta dos contêineres para a certificação prestadas pelo terminal podem ser cobradas do embarcador; (sob nossa alteração)

(i) caso o embarcador deseje contratar apenas o serviço de verificação junto ao terminal, o contratado deverá receber as informações relativas ao serviço prestado sem custos adicionais

(j) que na hipótese de contratação, pelo embarcador, dos serviços de verificação da massa bruta dos contêineres e de certificação junto ao terminal, caberá a esse o envio das informações certificadas ao armador

(k) que na hipótese de contratação, pelo embarcador, apenas do serviço de verificação da massa bruta dos contêineres junto ao terminal portuário, caberá àquele a certificação e o envio das informações ao armador

Após a análise, a Antaq proferiu o voto entendendo que a natureza da prestação do serviço é privada, que o serviço está de acordo com o contido na portaria da DPC. Além disso, avaliou que a certificação pode ser realizada por terminais portuários ou por quaisquer outros agentes habilitados para tanto com a livre escolha pelo embarcador. Que os serviços prestados se constituem em preço e não em tarifa, razão pela qual os reguladores entenderam a possibilidade de cobrança.

4.8 - Escaneamento de contêineres

O aumento expressivo do comércio internacional de bens e a agenda de segurança pós-2001 orientou um aumento da atenção de governos e entidades internacionais em relação à capacidade de inspeção e fiscalização aduaneira.

Por meio de programas elaborados pela Organização Mundial de Aduanas (OMA) e Organização Mundial do Comércio (OMC), os países firmaram compromissos de implantar práticas para trazer segurança e celeridade nos processos aduaneiros de comércio exterior.

Neste contexto, insere-se a orientação de realização de inspeção não-invasiva de contêineres, com objetivos de facilitar o comércio exterior e reduzir os tempos de passagem entre fronteiras, além de aumentar a segurança

do comércio exterior, protegendo a sociedade, evitando evasões fiscais e combatendo o tráfico de drogas, entre outros.

Em harmonia com as diretrizes internacionais da OMA e OMC, a partir de 2011, a Receita Federal regulamentou os serviços pela Portaria RFB 3.518/2011 que estabeleceu os requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos.

Os terminais alfandegados são responsáveis tanto pelo investimento em aparelhos de escâneres, cujas características técnicas e operacionais devem atender às especificações definidas pelas da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira, quanto pela operação destes

e demais serviços abrangidos. Além disso, a portaria estabelece que o terminal alfandegado deve ser capaz de verificar a totalidade das unidades de carga movimentada no local ou recinto.

Entretanto, após alguns anos de intensos investimentos em equipamentos para terminais de contêineres a Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresentou denúncia à Antaq questionando a cobrança do serviço de inspeção não invasiva de contêineres.

A agência reguladora, por sua vez, instaurou processo e realizou a Audiência Pública nº 08/2018 com o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões acerca da forma de regulação da prestação do serviço de escaneamento de contêineres nos terminais portuários brasileiros. A Antaq colocou em consulta pública perguntas que julgou pertinente, tais como: se o escaneamento de contêineres deveria ser item incluso na “cesta de serviços” (box rate) ou deveria ser cobrada de forma individualizada; quem

deveria ser o sujeito passivo da tarifa/preço de inspeção não invasiva de contêineres; quais seriam os agentes beneficiados diretamente com a prestação da atividade de escaneamento de contêineres nos portos brasileiros e se houve ganhos de mercado dos produtos brasileiros decorrentes dessa atividade; apresentação, informações e/ou estudos econômicos que fundamentem e demonstrem a pretensa exorbitância nas cobranças perpetradas, seus impactos ou a racionalidade de tais cobranças; como a Antaq poderia coibir eventuais abusividades; se a regulação por price cap seria oportuna e viável; e apresentação de estudos com referenciais comparativos (benchmarking) do setor portuário internacional com relação à atividade de inspeção não invasiva de contêineres.

A ATP participou ativamente da discussão e acompanhou os desdobramentos do tema, contratando assessoria jurídica e técnica para atender os quesitos levantados na audiência pública.

4.9 - Resolução do CONAMA nº 398/98

A Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nº 398/2008, que trata do conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para Incidentes de Óleo em Água e é constituída por cenários acidentais, recursos materiais, recursos humanos, procedimentos, modelagens e mapas para que a instalação tenha respostas a vazamentos começou a ser revisada em novembro de 2016 devido a uma consulta do Ministério de Meio Ambiente (MMA) ao Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP), Agência Nacional do Petróleo, Marinha do Brasil, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e outros órgãos ambientais. A partir do questionamento, foi criado um Grupo de Trabalho Interministerial coordenado pelo MMA.

No início ocorriam reuniões esporádicas com empresas do setor de petróleo para tratar apenas de plataformas de petróleo. Ao longo do tempo, as discussões ficaram cada vez mais intensas e o GT ampliou sua atuação para abordar também terminais costeiros, fornecedores e outros interessados no tema.

O IBP criou um comitê interno para tratar do assunto dado o risco da regulação ao setor produtivo.

Em 2017, foram realizadas 17 reuniões, além de encontros bilaterais. Já em 2018 ocorreram mais 23 reuniões técnicas, incluindo sete reuniões do GT.

Em resumo, a reeleitura da resolução tomou a intensidade imprevista. A ATP participou de algumas reuniões. Teve maior participação nas reuniões que tratam dos dispositivos iniciais da resolução do que nas que tratam de assuntos técnicos inseridos nos anexos da norma.

O pleito do setor produtivo é a adoção de melhores práticas internacionais, absorvendo avanços na própria regulamentação e, principalmente, corrigir distorções ao passo que os órgãos ambientais, como o Ibama, tendem a ter uma visão mais conservadora e acabam por exigir a inclusão de mais obrigações no atendimento ao PEI como: inserir requisito para atendimento à fauna oleada, disciplinar o compartilhamento de recursos entre

 A “nova” Conama 398 possivelmente incorporará várias inovações de metodologia

 Maior foco em risco

 Mudança de foco em recursos materiais para eficiência de resposta: priorização de resposta, treinamento, organização e comunicação

 Inserção de regramento para compartilhamento de recursos

instalações, disciplinar requisitos de dimensionamento (redundância e tempo de resposta) e disciplinar o conteúdo do plano.

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

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

 Inserção de regras diferenciadas para navios de carga geral

 Responsabilidades em relação a resposta a vazamento de navio

 Necessidade imperiosa de adequação às novas regras dos planos e documentos aprovados

4.10 - Privatização da dragagem do Porto de Santos

A ATP foi convidada a participar de um grupo constituído por empresas representadas pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) que se reuniu para propor um novo conceito de dragagem para o Porto de Santos: a privatização dos serviços.

Durante o ano de 2017, a ATP participou ativamente deste grupo, inclusive com contribuições ao projeto original. Em março de 2018, houve a reunião final do

GT MTPA 930/2017, grupo de trabalho constituído para estudar novas modelagens e propostas de concessão dos serviços de dragagem do Porto de Santos.

O GT apresentou quatro alternativas para os serviços de dragagem no porto, além de pontuar os pontos positivos e negativos de cada uma delas, conforme descrição no quadro abaixo:

	Positivos	Negativos
ALTERNATIVA 1 CONDOMÍNIO PORTUÁRIO	<ul style="list-style-type: none"> - Alinhamento de interesses; - Uso de mecanismos privados de negociação para a contratação da dragagem; - Solução de longo prazo 	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de aprovação de PL e Lei - Necessidade de nova Lei para alterar o modelo - Ausência de controle contratual sobre as atividades do condomínio - Exclusão de modelos alternativos - Risco de inconstitucionalidade - Exigência de licitação (art. 175) - Liberdade de associação (art. 5, XX)
ALTERNATIVA 2 CONVÊNIO (fundamentado Lei 6.170)	<ul style="list-style-type: none"> - Alinhamento de Interesses - Uso de mecanismo privados de negociação para a contratação da dragagem - Desnecessidade de alteração legislativa - Existência de instrumento contratual para definir obrigações das partes - Flexibilidade para definir o objeto caso a caso - Não exclui a possibilidade de uso de outros modelos 	<ul style="list-style-type: none"> - Baixa segurança ao parceiro privado - Possibilidade de denúncia do convênio - Necessidade de repasses de recursos pela CODESP - Riscos Jurídicos - Insegurança quanto a aplicabilidade do Decreto 6170 e Portaria Interministerial 424 - Burla a licitação - Possível inexistência de entidade que atenda as exigências do Decreto 6170 - Solução de curto prazo.
ALTERNATIVA 3 CONCESSÃO	<ul style="list-style-type: none"> - Uso de mecanismos privados de negociações para a contratação da dragagem - Desnecessidade de alteração legislativa - Existência de instrumento contratual para definir as obrigações das partes - Controle por resultados - Flexibilidade para definir o objeto caso a caso - Não exclui a possibilidade de uso de outros modelos - Solução de longo prazo 	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo necessário para modelagem do contrato - Controle prévio TCU (IN27) - Dificuldade para rescisão do contrato em caso de insucesso - Risco de judicialização do processo de licitação
ALTERNATIVA 4 CONTRATO COMUM COM PRAZO ALON- GADO	<ul style="list-style-type: none"> - Desnecessidade de alteração legislativa - Existência de instrumento contratual para definir as obrigações das partes - Flexibilidade para definir o objeto caso a caso - Não exclui a possibilidade de uso de outros modelos - Solução de rápida implementação - Baixo risco jurídico 	<ul style="list-style-type: none"> - Risco de judicialização do processo de licitação - Solução de curto e médio prazo

O GT sugeriu que sejam, inicialmente, elaborados contratos com prazo alongado (Alternativa 4 - de até cinco anos prorrogáveis) por ser a melhor alternativa de curto e médio prazo. Concomitante ao contrato alongado, será elaborada a modelagem de concessão (Alternativa 3) para transferência ao setor privado os serviços de dragagem, na qual pretende-se ter um contrato de longo prazo baseado em controle de resultados podendo ser avaliadas as três espécies:

4.11 - ISPS Code

Em 4 de outubro de 2018, a Conportos publicou a Portaria nº 3 que criou um Grupo de Trabalho para revisar e consolidar todas as resoluções publicadas pelo órgão.

Mesmo não sendo chamado a participar em conjunto com a Conportos, o corpo técnico do Comitê de Segurança se reuniu para analisar as alternativas de nova resolução e se dividiu em quatro áreas temáticas: Estudo de Análise de Risco (EAR), Auditorias e Fiscalizações, Organizações de Segurança e Capacitação, e Definição de Área Portuária.

As resoluções analisadas foram: **nºs 16, 17 e 19 de 2003; nºs 24 e 29 de 2004; nº 37 de 2005; nºs 47 e 49 de 2011; nº 50 de 2013 e nº 51 de 2017**, que dispõe sobre as atividades de Auditorias e Fiscalização dos Estudos de Avaliação de Riscos e de Planos de Segurança das Instalações Portuárias.

Também foram analisadas a **Resolução nº 44 de 2009**, que dispõe sobre os critérios para o credenciamento

concessão de tarifa, concessão patrocinada: tarifa + contraprestação pública; e concessão administrativa: contraprestação pública.

É intenção do governo convocar todas as empresas de dragagem para avaliar os riscos da concessão, mas principalmente o risco cambial.

A ATP continuará monitorando o assunto.

de empresas como Organizações de Segurança (OS), a **Resolução nº 03 de 2003** e as **resoluções nº 20 e 22 de 2004**, que dispõem sobre as diretrizes a serem observadas na Avaliação de Instalações e na elaboração de Planos de Segurança Portuária, sobre a regulamentação para a realização do Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária, sobre a designação e as atribuições do Supervisor de Segurança Portuária.

Os técnicos compilaram propostas do setor e enviaram a Conportos, que avaliou possibilidade de acolhimento das sugestões. Os integrantes do Comitê de Segurança da ATP optaram por rever os termos das normas sem a contratação de consultoria, pois acreditam que as contribuições são muito mais técnicas do que jurídicas. Preocuparam-se ainda em não desviar o foco correlato à segurança portuária.

4.12 - Secretaria de Patrimônio da União - SPU

Estruturas Náuticas - No início de 2018, a ATP enviou à SPU o ofício que continha mais de uma dezena de contribuições à minuta de revisão da Portaria 404/12. Na oportunidade, foram apresentados cinco pontos primordiais que preocuparam os terminais privados frente à secretaria. Entre elas, a apresentação dos documentos, a análise da documentação e da disponibilidade de certidões, os prazos, a regularização, a cobrança e os espaços em terra.

Após essas sugestões, a ATP convidou a SPU para debater, no âmbito do Comitê Jurídico, os dispositivos constantes da Portaria I.N. 7.145/2018.

A SPU publicou em julho de 2018 a Portaria nº 7.145, que estabelece normas e procedimentos relativos à destinação de terrenos e espaços físicos em águas

públicas da União para a implantação, ampliação, regularização e funcionamento dos portos e das instalações portuárias dentro e fora do porto organizado.

O órgão publicou também a Portaria nº 7.178, que altera a instrução normativa nº 2/2017, e que dispõe sobre as diretrizes de avaliação dos imóveis da União ou de seu interesse, bem como define os parâmetros técnicos de avaliação para cobrança em razão de sua utilização.

Destaca-se ainda o teor do artigo 19 da Portaria nº 7.145 o qual, a pretexto de definir as áreas molhadas da União disponíveis para instalações portuárias, estabeleceu a “projeção das divisas dos respectivos terrenos sobre o espelho d’água” como limites laterais de utilização do espaço físico em águas públicas pelo interessado, a saber:

Art. 19 No âmbito da Secretaria do Patrimônio da União e para fins desta Portaria, a contiguidade a que se refere o § 7º do art. 18 da Lei nº 9.636, de 1998, será presumida a partir dos limites laterais de utilização do espaço físico em águas públicas, os quais são delimitados pela projeção das divisas dos respectivos terrenos sobre o espelho d’água.

O artigo, de forma inadvertida, cria parâmetro e critério discutível acerca do importante tema que é a projeção das linhas limites o terreno do terminal no espaço físico em águas públicas. A ATP acredita que o critério fixado pela SPU gera grave insegurança ao setor portuário, pois ignora os diversos traçados dos terrenos em que se situam os portos marítimos, fluviais e lacustres.

De um lado, essas distorções comuns podem gerar expectativa de direito de utilização de espaço em águas completamente desproporcional à área ocupada em terra pelo interessado. De outro lado, a aplicação dos limites traçados pela portaria pode também reduzir significativamente o espaço físico em águas disponível para um terreno, inviabilizando investimentos e projetos de incontáveis terminais – diminuindo, assim, a oferta do serviço.

A ATP se manifestou contrária a este dispositivo no Ofício 39/2018, de agosto de 2018, solicitando que a SPU reavalie o texto do artigo 19 para que, em conjunto com os outros entes do governo, garanta a devida segurança ao investidor de portos privados.

Como esse dispositivo contido na Portaria SPU tem forte potencial para multiplicar controvérsias, a ATP continuará insistindo na melhoria do texto ou até mesmo de sua exclusão.

Outro ponto que se destaca é o trabalho persistente em combater a cobrança sobre as estruturas náuticas para terminais de uso privado, seja pela alteração da Lei 9.636/98, pelo apoio as ações judiciais em curso ou mesmo pelas relações institucionais não apenas com a Secretaria, mas com as instituições de políticas públicas, regulatórias e principalmente o legislativo.

A ATP defende a exclusão do custo das estruturas náuticas que sobrecarregam, além de outros, os custos do produto brasileiro.

Taxa de Ocupação – Ao final de 2018, alguns TUPs foram surpreendidos também com a alteração da Taxa de Ocupação do imóvel, pois a SPU passou a emitir cobranças complementares e retroativas da desta taxa referente aos exercícios de 2014 a 2018 em montante que ultrapassa R\$ 50 milhões. A cobrança retroativa refere-se, em teoria, a um novo valor de Taxa de Ocupação, decorrente da majoração da base de cálculo considerada unilateralmente pela SPU para nova apuração dessa taxa. Ao final do dia, as taxas de ocupação tiveram um reajuste de 600% para cada terminal privado.

Houve, portanto, repentinamente, inequívoca alteração de base de cálculo, e não mera atualização de valor. Também destaca-se que não houve a instauração de qualquer procedimento administrativo prévio, oitiva do terminal, contraditório ou observância do devido processo legal.

Por fim, vale destacar que a mudança repentina da base de cálculo e o aumento da taxa de ocupação em aproximadamente 600% não se aplica apenas a exercícios retroativos, mas refere-se a valores futuros que passarão a ser devidos pelo TUPs, significando relevante e ilegal aumento do custo para as operações do terminal.

Enquanto os terminais privados competem para gerar saldo positivo na balança comercial brasileira, os próprios órgãos de governo, ao onerar o terminal privado, imputam à cadeia de suprimentos os custos de uma ação regulatória intrusiva e com cunho arrecadatório que resulta no empobrecimento do valor de mercado dos produtos brasileiros.

4.13 - Adicional de Risco

O tema discute a extensão do adicional de risco de 40% reconhecido ao trabalhador vinculado às docas, conforme disposto no artigo 14 da Lei 4.860/1965. Trata-se de recurso especial interposto pelo OGMO/PR contra a decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST) que entendeu pela inaplicabilidade do Adicional de Risco previsto na lei.

O Recurso Extraordinário nº 597124, que teve seu julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) suspenso pelo pedido de vista do ministro Marco Aurélio de Mello, já possui votos proferidos pelos ministros

Edson Fachin, Relator, Alexandre de Moraes, Roberto Barroso, Luiz Fux, Cármen Lúcia, Ricardo Lewandowski e Gilmar Mendes. Em síntese, os ministros entenderam que a Constituição recepcionou a Lei nº 4860/1965; a Lei nº 8.630/1993 não revogou a Lei nº 4860/1965; a Constituição assegura igualdade de tratamento ao trabalhador avulso e trabalhador empregado; o adicional aplicado ao trabalhador empregado de docas deve ser dado também ao trabalhador portuário avulso; que o adicional se aplica apenas àqueles que se encontrem em situação de risco.

4.14 - Projeto Barra Norte

As informações batimétricas enviadas pelos navios graneleiros que atendem o terminal da Cargill no Porto de Santarém mostraram que: há folga abaixo da quilha superior a 50 cm, chegando em algumas situações a um metro, além de informações de práticos da Zona de Praticagem¹⁹ sobre a possibilidade de navegação com calado de 12 metros é factível sem a necessidade de estudos adicionais. Neste sentido, a ATP decidiu solicitar ao Comandante do 4º Distrito Naval (DN), Vice-Almirante Newton de Almeida Costa Neto, a realização de testes com o calado de 12 metros.

A proposta foi apresentada ao Comandante que acenou a possibilidade de autorizar a navegação à 11,70 metros. Esta profundidade conta com a concordância da praticagem.

Por conta disto, a Portaria nº 230/2018 do 4º DN, estabeleceu algumas regras para os testes a serem conduzidos com o novo calado de 11,70 metros, incluindo a obrigatoriedade da passagem mínima de 10 navios tipo Panamax.

Essa iniciativa da Autoridade Marítima foi a primeira manifestação concreta no sentido de obter o aumento de calado na Barra Norte da foz do rio Amazonas.

Em paralelo, o Centro de Hidrografia do Norte (CHN4), com apoio financeiro da praticagem, levantou os dados necessários para a determinação da maré na região do arco lamoso. Os dados encontram-se em análise no CHN e servirão de referência para o levantamento hidrográfico da área, que deverá ser feito pelo navio

19 - ZP = Zona de Praticagem 1 - Esta Zona de Praticagem está compreendida a partir do paralelo 00° 03' S (Fazendinha-AP) para o interior do rio Amazonas, aí incluídos os acessos pelo Canal Sul até a cidade de Itacoatiara-AM, ou o acesso pela região dos estreitos a sudoeste da Ilha de Marajó, a partir da Ilha de Mosqueiro-PA até a cidade de Itacoatiara-AM. As hidroviárias principais de praticagem dessa ZP são: 1. Entre o porto de Belém-PA e o porto de Macapá-AP, por meio da região das Ilhas; 2. Entre o porto de Belém-PA e a cidade de Itacoatiara-AM, através da região das Ilhas; e 3. Entre o porto de Macapá-AP e a cidade de Itacoatiara-AM.

de apoio oceânico Iguatemi da Marinha do Brasil, embarcação sediada em Belém (PA) que aguarda a instalação do ecobatímetro multifeixe.

Em relação aos recursos financeiros necessários para apoio ao projeto, foi realizada reunião entre ATP e o secretário executivo do MTPA para discutir a liberação de recursos constante de dois convênios.

Também estavam presentes na reunião o secretário nacional de Portos, o diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e funcionários responsáveis pelo planejamento orçamentário do ministério.

O primeiro convênio ocorreu entre o DNIT e o CHN4 no valor de R\$ 7 milhões, com liberação de recursos

ao longo de três anos. O convênio tem como objetivo apoiar as atividades hidrográficas na região do Canal do Curuá, de responsabilidade da Marinha.

Já o segundo convênio, entre a SNP e a Coppe UFRJ, destinado ao financiamento de estudos sobre a navegação em lama fluida, não teve os recursos previstos de R\$ 5 milhões liberados em 2018 devido a entraves burocráticos. Em reunião entre a ATP e a SNP foi assegurado que tais recursos constam da proposta orçamentária do MTPA para 2019.

É possível que a homologação do novo calado (de 11,70 metros), bem como o início do levantamento hidrográfico e a concretização do convênio entre SNPTA e a Coppe ocorram no primeiro semestre de 2019.

4.15 - Serviço de Segregação e Entrega – SSE

Existem três processos sobre o assunto que a ATP vem acompanhando, entre eles: Antaq SEI 50300.000381/2008-86- Revisão Normativa da Resolução nº 2.389, de 2012; Cade 08012.001518/2006-37 – Marimex vs. Rodrimar; e TCU TC 014.624/2014 – auditoria operacional para identificação dos gargalos logísticos na região Sudeste.

A Resolução nº 2389, de 2012, está em processo de revisão na agência reguladora. No processo, consta o voto do ex-diretor da Antaq Fernando Fonseca que é favorável à ampliação do escopo do box rate, que exclui a cobrança do SSE.

Durante as várias discussões entre a coalizão (ATP, Abratec e ABTP) e a Antaq houve apresentações do

tema e de tese jurídica a fim de influenciar na decisão de análise do assunto. Em uma das reuniões houve a apresentação técnica da consultoria TerraFirma, que expôs objetivamente as conclusões essenciais do seu estudo (existência do serviço, custos, geração de valor para o retroportuário, etc.) e a apresentação jurídica sobre a distinção essencial entre a norma atual e a proposta, destacando os fundamentos da ilegalidade.

Após o Acórdão 1704/2018-TCU-Plenário, a Antaq pautou minuta de norma em audiência pública. A versão apresentada na audiência trouxe a inclusão dos TUPs e, para fazer frente a essa inclusão, a ATP contratou o escritório de advocacia Bettiol.

No Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), houve o julgamento do processo que envolve a Marimex e a Rodrimar. Os elementos de prova defendidos pelas associações não foram considerados pois, regimentalmente, entendeu-se que não consubstanciaríamos “fatos novos” a ensejar a insubsistência dos três votos contrários que já haviam sido proferidos. Dessa forma, prevaleceu o posicionamento do conselheiro Paulo Burnier, pela condenação da cobrança. Atualmente, as associações ATP e Abratec ampliaram a sua atuação no Cade, defendendo a dilação probatória na etapa instrutória, e ingressaram como amicus curiae em cinco processos, nos quais questiona-se a cobrança realizada por DPW, Portonave, BTP, Tecon Suape e APM.

Está em curso no TCU a auditoria operacional que discute a legalidade da Resolução nº 2.389, de 2012, e também a instauração do processo sob número 024.768/2017-0, que significa uma segunda auditoria operacional sobre o setor portuário. Além de recomendar novamente a revisão da Resolução nº 2389, de 2012, a equipe técnica do TCU está indicando que a Antaq desenvolva metodologia para obtenção dos custos de movimentação dos terminais. Essas determinações têm sido atendidas por meio da iniciativa SICRASP, em andamento na Antaq.

5 - EVENTOS

5.1 - 3º Fórum Latino Americano de Portos

Em abril de 2018 a ATP participou do 3º Fórum Latino Americano de Portos realizado na cidade do Panamá. Como única representante do Brasil, a diretora-executiva da ATP, Luciana Guerise, abordou em sua apresentação a trajetória evolutiva da regulação portuária no Brasil com a definição dos dois modelos jurídicos existentes: públicos e privados. A ATP destacou alternativas para o escoamento da produção agropecuária do país, como o maior uso dos portos do Arco Norte, local que abrange terminais das regiões Norte e Nordeste brasileiras. A nova rota tem proporcionado a redistribuição da logística brasileira, diminuindo a pressão para a Região Sudeste e aproximando os produtores do país a outros parceiros nacionais e internacionais.

5.2 - Comissão de Direito Portuário e Marítimo - OAB

Patrocinado pela ATP e outras entidades do setor, a 1ª Rodada de Debates do Setor Portuário e Marítimo foi organizada pela Comissão de Direito Portuário e Marítimo, da seccional da Ordem dos Advogados do Distrito Federal (OAB/DF). O objetivo foi envolver os players do setor portuário na discussão de temas ligados à legislação pertinente, à regulação do mercado, aos entendimentos jurisprudenciais, entre outros aspectos relevantes. Os cinco painéis do evento discutiram os seguintes temas: o poder normativo das agências reguladoras e análise judicial do mérito administrativo; o limite de competência e harmonia de atuação entre os órgãos regulatórios e de controle externo; a cobrança de taxa de segregação de contêiner e



regulação econômica do setor portuário; a dinamização do mercado de navegação frente à Lei nº 9.432/1997 e o modelo de concessão – privatização das Companhias de Docas.

A posição defendida pelos Terminais de Uso Privado é que a cobrança da taxa de segregação de contêineres gera um desestímulo aos investimentos no setor e prejudica a atividade portuária. Se houver cobrança da taxa embutida na cesta de serviços (box rate) haverá

um encarecimento de toda cadeia logística que envolve a importação e exportação. A ATP marcou posição ao destacar que é imprescindível o respeito às diferenças nos modelos jurídicos dos terminais.

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) André Luís de Carvalho se mostrou adepto à prática da livre concorrência no setor aquaviário, e ratificou: “É preciso deixar o mercado livre para depois regulá-lo, como se faz em outros países”.

5.3 - II Congresso e Feira Internacional de Transporte & Logística Sustentável da Amazônia - TRANS 2018

Como moderador de painel, o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, discutiu o tema “Desenvolvimento Regional, Navegação Interior, Portos e Hidrovias”. Ele ressaltou os resultados positivos do setor portuário privado na região Norte e falou sobre a importância do projeto Barra Norte, liderado pela ATP, que visa aumentar a segurança da navegação na cabeceira Norte do Rio Amazonas. Além disso, a iniciativa visa contribuir para a eficiência logística de navios graneleiros que poderão ser totalmente carregados a partir do aumento do calado do local. A migração da fronteira agrícola das regiões Sul e Sudeste para o Norte do País aponta a necessidade de novas rotas logísticas para o escoamento da produção brasileira.

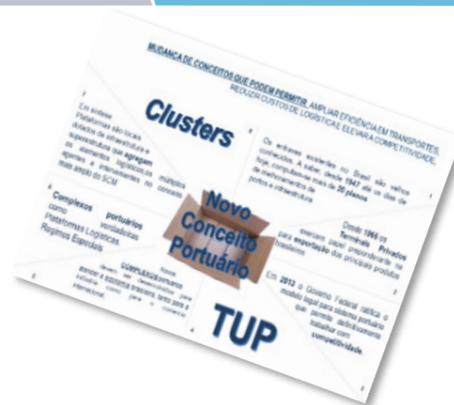


5.4 - Encontro Nacional de Comércio Exterior - ENAEX 2018

A 37ª edição do evento, realizada em agosto no Rio de Janeiro, teve como tema geral: “Desafios para um Comércio Exterior Competitivo. Em sua palestra, o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa abordou o modelo de crescimento econômico com uma matriz de transportes integrada aos terminais portuários. “É imprescindível que haja um investimento robusto em acessibilidade para otimizar a conexão entre os portos e as empresas que utilizam suas instalações”, defendeu Barbosa. Na ocasião, a ATP participou do painel “Fatores Para Ampliar Eficiência em Transporte, Reduzir Custos de Logística e Elevar Competitividade”. A associação apresentou os principais pontos que interferem na eficiência do transporte e na produção brasileira, com destaque para as soluções que contemplem a redução de custos logísticos e a elevação da competitividade.

Na oportunidade foi destacado o lançamento do Plano Nacional de Logística (PNL), que aponta a necessidade de mudança e maior equilíbrio na matriz logística brasileira, favorecendo não apenas investimentos em rodovias, mas ampliando o setor ferroviário e expandindo a capacidade das hidrovias.

“A partir dessas obras estruturais, junto aos projetos de expansão portuária, será possível otimizar as operações de carga e descarga, agilizando o fluxo e o aumento da capacidade transportada, além de ampliar a geração de emprego”.

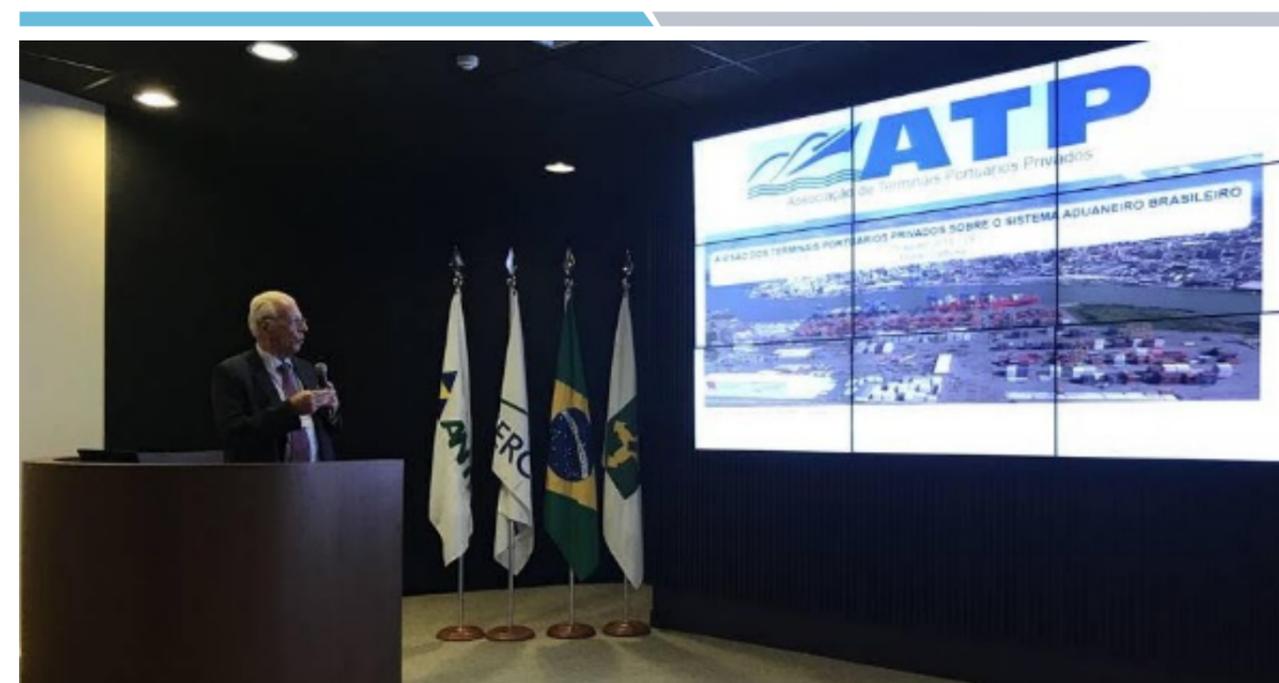


5.5 - Painel 2018

Para debater a infraestrutura e a eficiência logística do país, o seminário Painel 2018 reuniu, nos dias 29 e 30 de agosto em Brasília, cerca de 150 pessoas entre representantes do Poder Público, da iniciativa privada, acadêmicos e especialistas do setor. A ATP participou do painel “Sistema aduaneiro e seus impactos nos custos logísticos”, no

qual apresentou a visão dos terminais privados sobre o tema. “Os terminais têm procedimentos eficientes e a carga nunca é retida indevidamente. Só permanece no terminal para o procedimento de liberação ou por interesse do importador em armazenagem. Quando excede o prazo, muitas vezes, é por conta da liberação dos agentes públicos”. No mesmo painel, o diretor do Departamento de Competitividade da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), Flavio Scorza, afirmou que não adianta retirar amarras burocráticas se os fluxos logísticos não funcionarem. Segundo ele, o ministério já começa a trabalhar com a integração de sistemas entre Vigiagro, Anvisa e Siscomex para efetivamente agilizar os processos de liberação de cargas.

Outros painéis do evento discutiram também a eficiência dos planos logísticos nacionais, segurança no transporte de cargas e direcionamento de recursos para projetos de infraestrutura.



5.6 - Fórum “E Agora Brasil?” - Infraestrutura

A ATP foi convidada a palestrar no debate organizado pelos jornais O Globo e Valor Econômico, realizado em novembro, em São Paulo. Na ocasião, os participantes do fórum destacaram que menos de 2% do PIB brasileiro é investido no setor de infraestrutura. Entre as áreas beneficiadas com esses recursos em 2018, os portos ocupam o final da lista com investimentos na ordem de R\$ 2,7 bilhões, perdendo para rodovias (R\$ 20,5 bilhões) e ferrovias (R\$



5,6 bilhões). A segurança jurídica também foi ressaltada como um ponto crucial para o setor portuário privado. Outros aspectos são a elevada carga burocrática e os

prazos para licenciamento ambiental. Atualmente, leva-se de seis a oito anos para implementar um empreendimento portuário privado no Brasil. Além disso, existem graves deficiências na acessibilidade terrestre para a chegada de cargas aos portos.

Como propostas, foi sugerido um modelo de diferenciação regulatória entre portos públicos e privados, a implementação de um plano nacional integrado de logística e transporte e a privatização da administração dos portos organizados mais estratégicos para o país. Os resultados dessas mudanças, na opinião da ATP, seriam a racionalidade e eficiência das operações portuárias.

5.7 - Global Grain South America

A ATP foi destaque na edição sul-americana do Global Grain, que ocorreu nos dias 12 e 13 de setembro, em São Paulo. A associação integrou o corpo de técnicos, gestores e investidores do evento, reconhecido internacionalmente como um dos mais importantes do mercado de grãos. O propósito da ATP foi de fornecer informações e análises sobre o sistema portuário nacional, principalmente dos terminais ligados ao agronegócio.

No painel Ports and Shipping Overview, a diretora-executiva da ATP ressaltou a migração da produção de grãos da região Sul para o Norte do Brasil e a necessidade de investimentos em logística naquela região. Já sobre a possibilidade de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste, destacou os entraves para a utilização do



Canal do Panamá. “É preciso haver um acordo tarifário entre Brasil e Panamá para viabilizar o escoamento das safras tornando o uso do Canal do Panamá mais atrativo. Todavia é necessário assegurar-se que as possíveis isenções tarifárias retornam como benefícios exclusivo ao agronegócio brasileiro”, assinalou.

5.8 - Congresso Internacional de Desempenho Portuário - CIDESPORT

O Cidesport possui caráter técnico-científico e tem como principais objetivos:



Fomentar e estimular a discussão sobre o desempenho do setor portuário, a partir da perspectiva da comunidade científica e dos profissionais que atuam na gestão dos portos.



Disseminar e explorar as boas práticas de gestão do setor portuário que contribuem para a melhoria do desempenho dos portos a partir da realidade de vários países.



Promover maior integração entre a comunidade científica e os gestores portuários, estimulando o desenvolvimento de pesquisas aplicadas que agreguem valor à gestão e ao desempenho dos portos

O público-alvo do evento é formado por pesquisadores e professores que desenvolvem pesquisas e estudos sobre a gestão e o desempenho portuário em todas as suas dimensões. Também inclui dirigentes e gestores portuários, profissionais técnicos e administrativos que atuam no ambiente portuário, representantes de empresas e técnicos que atuam em órgãos formuladores de políticas, reguladores e fiscalizadores da atividade portuária.

5.9 - Outros Eventos

Além dos eventos citados, a ATP participou ainda da **7ª edição do Brasil nos Trilhos**, promovido pela Agência Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF), do **XIII Seminário Internacional de Logística**, **Seminário Regional de Segurança Pública em Portos e Vias Navegáveis** (Santos e Belém), do **I Simpósio de Gestão Portuária** do Grupo de Estudos em Logística, Negócios e Engenharia Portuária da Universidade Federal do Maranhão, entre outros.



6 - COMUNICAÇÃO E ASSESSORIA DE IMPRENSA

6.1 - 5º Encontro ATP

A quinta edição do Encontro ATP, que ocorreu no dia 8 de novembro de 2018, em Brasília, teve recorde de público e de inscrições. O evento superou as edições anteriores e teve um total de **261 inscritos e 196 participantes**. O tema debatido foi “2019: o início de um novo ciclo- Perspectivas econômicas e desafios para a infraestrutura brasileira”.

O evento, realizado no Clube Naval de Brasília há exatos dez dias após a eleição do novo presidente da República, Jair Bolsonaro, contou com a participação de autoridades do governo federal, empresários, investidores, acadêmicos, especialistas do exterior, imprensa geral e especializada. A abertura foi feita pelo diretor presidente da ATP, Murillo Barbosa, que destacou em seu discurso que o evento ocorreu em momento propício para agregar ideias e projetos que possam diminuir os gargalos e fortalecer a infraestrutura brasileira.

A palestra magna do evento foi proferida pelo secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Herbert Drummond, que, na ocasião, representou o ministro Valter Casemiro. Drummond apresentou um panorama da gestão da pasta, os principais desafios e medidas adotadas para facilitar a logística de transportes no Brasil. Apontou como exitosas as iniciativas do Programa de Parceria de Investimento (PPI) e ressaltou que houve um esforço do governo para estreitar a relação entre o Estado e

a iniciativa privada para avançar na modernização da infraestrutura nacional, em busca do crescimento saudável e competitivo do país.

Entre os palestrantes do painel central do evento, a professora e pesquisadora britânica Mahrukh Doctor, da Universidade de Hull, na Inglaterra, destacou as fragilidades jurídicas ainda presentes no setor portuário brasileiro, ressaltando que, apesar do Decreto dos Portos de 2017, a agenda para a modernização da infraestrutura ainda não está completa.

O especialista e engenheiro de Transportes Sênior do Banco Mundial, Gregoire Gauthier, abordou o papel dos portos no Brasil e os reflexos no mercado internacional. Fez um panorama da atuação dos portos brasileiros e os classificou como vetores para a geração de empregos e para o desenvolvimento social de cidades, estados e regiões inteiras.

Já o professor Paulo Resende, diretor-executivo do Núcleo de Logística, Supply Chain e Infraestrutura da Fundação Dom Cabral, afirmou que é possível recuperar a infraestrutura do país até 2035 e ofereceu como alternativa a intervenção de 70% dos investimentos por meio do setor privado. Segundo ele, com intervenções do setor privado de R\$ 300 bilhões, em cinco anos, seria suficiente para criar aceleração de investimentos e colocar o Brasil em um patamar superior de infraestrutura.

Logo após as palestras, houve espaço para o debate, que foi mediado pelo jornalista e editor da Agência Infra de notícias, Dimmi Amora. Os especialistas discutiram suas análises sobre o cenário atual e também apontaram questões técnicas e políticas como gargalos que vão além dos problemas estruturais da matriz logística do país.

O professor Paulo Resende destacou a necessidade de desburocratização e de mais atenção à participação dos terminais de uso privado na logística brasileira. Destacou que a desburocratização deve ser obrigação

do novo governo e defendeu ainda mais liberdade e rapidez para a instalação dos TUPs e de corredores multimodais na malha logística brasileira.

Após os debates, os participantes foram convidados para um coquetel de comemoração aos cinco anos de atuação da ATP. A edição de 2018 do Encontro ATP teve como patrocinadores as empresas Ternium, associada à ATP, Boskalis, Confederação Nacional do Transporte (CNT) e os escritórios de advocacia Gallotti e Kincaid Advogados.

6.2 - Atividades da Coordenação de Comunicação Social- 2018

Entre os principais marcos da gestão da área de Comunicação em 2018, cabe destacar:

NOVO FORMATO DE CLIPPING ELETRÔNICO DIÁRIO - moderno e dinâmico, o novo formato foi contratado em abril por meio da ferramenta “Em Pauta”, da empresa Fábrica de Ideias, que seleciona e organiza conteúdos de mídia por palavras-chave. O clipping é enviado diariamente pela Coordenação de Comunicação ao mailing de contatos da ATP.

ORGANIZAÇÃO DO MAILING INSTITUCIONAL - atualmente a ATP conta com um mailing de 180 contatos de profissionais ligados às empresas associadas e parceiros para envios de notícias, informativos e comunicados internos.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE COMUNICAÇÃO - foi elaborado em conjunto pela Coordenação de Comunicação e In Press oficina e apresentado no início de abril aos dirigentes da ATP. O documento traz, além de ações de assessoria de imprensa e redes sociais, atividades de Relações Institucionais e Marketing com stakeholders, posicionamentos e mensagens-chave da ATP.

SITE DA ATP - foi adotado um projeto de melhorias urgentes com a implementação de: mudança de layout e banners da página principal, atualização de notícias, inclusão de ícones de compartilhamento com redes sociais, atualização de logos e textos dos associados

CRIAÇÃO DO COMITÊ DE COMUNICAÇÃO DA ATP - em maio de 2018, a Coordenação de Comunicação reuniu um grupo de profissionais de Comunicação de 15 empresas associadas para discutir o planejamento e ações de comunicação, além de pautas e assuntos comuns a serem trabalhados com a imprensa e nas redes sociais.

6.3 - Principais inserções da ATP na mídia

Os resultados dos novos investimentos em Comunicação foram expressivos na performance e na exposição da marca ATP na imprensa (veículos impressos, eletrônicos, on line, locais e nacionais). Se comparado a 2017, o aumento de inserções da ATP na mídia foi superior a **700%**, sendo que houve um **crescimento de 2150%** na diversificação de veículos em que a ATP esteve presente.

Durante o ano de 2018 a ATP alcançou **111 inserções** na imprensa em **47 veículos do país**. Foram trabalhados **36 conteúdos** para a imprensa relativos às propostas

e defesas da entidade, uma média de três conteúdos por mês.

Além dos veículos nacionais, a ATP esteve presente em veículos de 14 estados do país: São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte.

Abaixo, alguns dos destaques da ATP na imprensa:

Março de 2018



Isto É - 7/3



Globo Rural - 8/3



Portos e Navios- 13/3



A Tribuna - 9/4



Valor Econômico- 10/5



Portos e Navios- 11/5

Junho de 2018



TV Liberal - 20/6



Diário do Pará - 24/6



A Tribuna - 15/6



O Estado de São Paulo- 22/5



Portal R7- 22/5

Junho de 2018



Portos e Navios - 27/6

Julho de 2018



Broadcast Estadão - 25/7



Isto É - 25/7

Outubro de 2018



Valor Econômico - 2/10



Portal da Navegação - 8/10



Revista Portuária - 10/10

Agosto de 2018

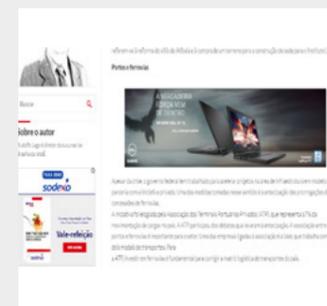


Jornal do Brasil - 6/8 - Artigo



Agência Estado Broadcast - 15/8

Setembro de 2018



Isto É - 26/9



Informativo dos Portos - 10/10



CBN Diário - 30 /10



A Tribuna - 13/8



Portos e Navios - 16/8



Portos e Navios - 26/9



Diário Catarinense - 3/11



Correio Braziliense- 4/11- Nota sobre 5º Encontro ATP



A Tribuna- 31/10

Dezembro de 2018



Agência Estado -
Broadcast- 26/12



Isto É - 26/12



Agência Infra -
23/12 - Artigo



Portos e Navios - 26/12



Dinheiro Rural - 26/12



Associação de Terminais Portuários Privados

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

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

www.portosprivados.org.br