



# RELATÓRIO ANUAL

## 2017

*ANÁLISE DO SETOR, DAS ATIVIDADES E FINANÇAS*

### **RESUMO**

O Relatório de Atividades da ATP traz um conjunto de dados e informações referente à gestão da entidade em 2017, além de análises do setor, descrição das atividades desempenhadas e prestação de contas referentes ao ano base 2017.

### **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

## SUMÁRIO

1	ANÁLISE SETORIAL .....	5
1.1	Cenário econômico brasileiro e internacional .....	5
1.2	Análise do setor portuário .....	6
1.3	Movimentação portuária por perfil de carga .....	7
1.4	Movimentação portuária por região .....	4
1.5	Navegação e sentido da carga .....	6
1.6	Investimentos do setor .....	8
1.7	Pespectivas para 2018 .....	8
1.8	Estatísticas da ATP .....	9
2	ATIVIDADES INTERNAS.....	12
2.1	Presidência do conselho .....	12
2.2	Comitê Jurídico - COJUR.....	12
2.3	Comitê de Segurança .....	14
2.4	Grupo de Trabalho Praticagem.....	14
3	ATIVIDADES EXTERNAS – INSTITUCIONAL .....	17
3.1	ANTAq .....	17
3.2	Secretaria Nacional de Portos - SNP .....	18
3.3	SNP - Porto Sem Papel em TUPs .....	19
3.4	Secretaria de Patrimônio da União .....	20
3.5	Comissão Portos.....	21
3.6	OAB - DF .....	22
3.7	Confederação Nacional dos Transportes - CNT .....	23
3.8	CONPORTOS.....	24
3.9	Congresso Nacional.....	25
4	ATIVIDADES EXTERNAS – FRENTES DE TRABALHO.....	27
4.1	Marco Regulatório.....	27
4.2	Calado Dinâmico.....	29
4.3	SSE - Serviços de Segregação e Entrega .....	31
4.4	Privatização da Dragagem.....	33
4.5	Barra Norte .....	34
4.6	FUNDAF .....	36
4.7	Resolução CONAMA 398/98 .....	37
4.8	Trabalhador Portuário.....	38

5	EVENTOS.....	39
5.1	Intermodal.....	39
5.2	Seminário “Impactos para o Setor Portuário”.....	39
5.3	Port Finance International Rio 2017.....	40
5.4	1ª Conferência Internacional de Portos, Vitória - ES.....	41
5.5	I Encontro da Navegação Sustentável da Amazônia - Projeto de Coleta Seletiva nas Embarcações de Passageiros e Cargas da Navegação Interior da Região Amazônica.....	41
5.6	10ª Edição do Seminário Internacional de Transporte Hidroviário Interior.....	42
5.7	Seminário: Painel 2017 – Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística.....	43
5.8	EXPOLOG - Feira Internacional de Logística e XII Seminário Internacional de Logística.....	43
6	COMUNICAÇÃO SOCIAL.....	44
6.1	4º Encontro.....	44
6.2	Atividades da Coordenação de Comunicação Social - 2017.....	2
7	RELATÓRIO DAS RECEITAS E EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA.....	14
7.1	Receitas.....	14
7.2	Colaboradores.....	17
7.3	Consultorias.....	17
7.4	Sede.....	18
7.5	Apoio às assembleias e reuniões do Conselho Diretor.....	18
7.6	Execução Orçamentária.....	19
7.7	RESUMO.....	28

---

**MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS  
TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL  
ANO BASE 2017**

---

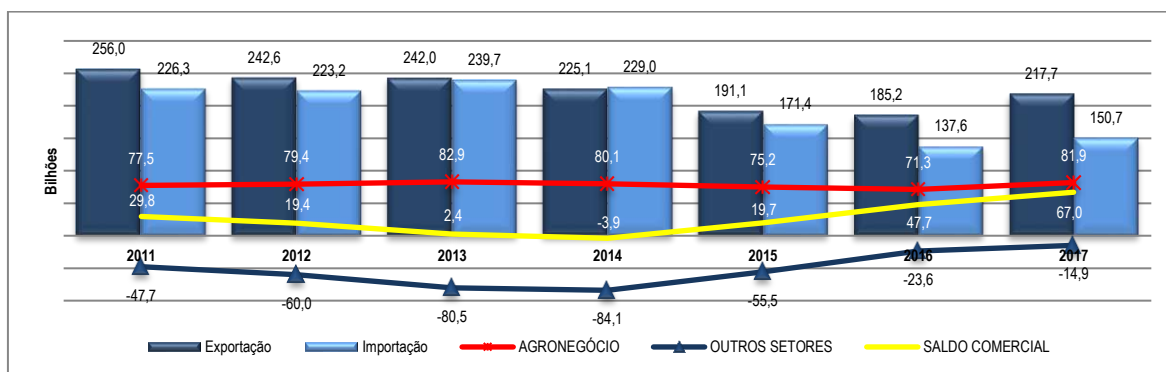
# 1 ANÁLISE SETORIAL

## 1.1 Cenário econômico brasileiro e internacional

Em 2017, a corrente de comércio<sup>1</sup> brasileira somou US\$ 368,5 bilhões e o saldo da balança comercial<sup>2</sup> encerrou o ano superavitária em US\$ 67 bilhões. Segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), o saldo superavitário foi resultado do aumento das exportações, em comparação com o ano 2016, de produtos básicos (+28,7%), semimanufaturados (+13,3%) e manufaturados (+9,4%), ao passo que as importações registraram crescimento mais lento. China, Estados Unidos e Argentina continuam sendo os principais parceiros comerciais do Brasil.

O agronegócio mais uma vez se destacou na balança comercial brasileira. Responsável por aproximadamente 45% das exportações brasileiras, a corrente de comércio do agronegócio movimentou US\$ 96 bilhões em 2017, crescimento de 13% em relação ao ano anterior, de acordo com dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e abastecimento (Mapa). O principal mercado das exportações do agronegócio brasileiro é a China, que absorve grande parte da soja em grãos, carne bovina e celulose, seguido por Estados Unidos, que aumentaram as importações de açúcar de cana, madeira, álcool etílico e óleos essenciais.

Gráfico 1 – Balança Comercial Brasileira em 2017 – US\$ FOB



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

A economia brasileira cresceu 1% em 2017, ante recuo de 3,6% em 2016, e o Produto Interno Bruto (PIB) chegou a R\$ 6,6 trilhões. Para 2018, a previsão do Banco Central do Brasil (BCB) é de

<sup>1</sup> Soma das exportações e importações de um país.

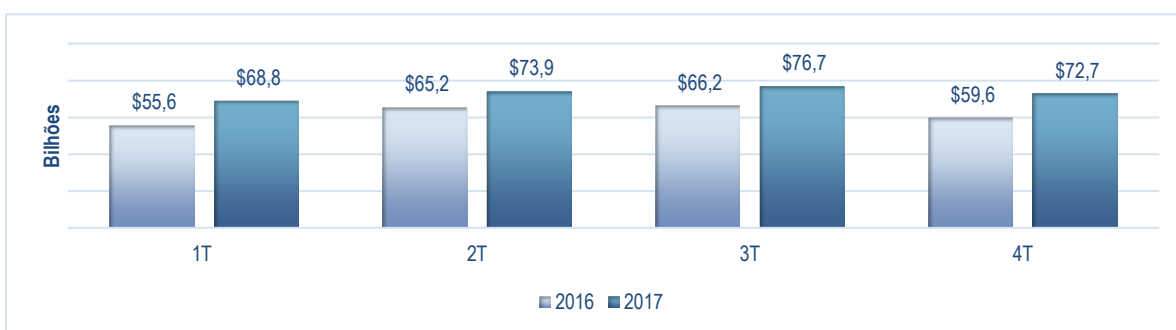
<sup>2</sup> O saldo da balança comercial de um país é a diferença entre exportações e importações.

crescimento de 2,7%, apesar das incertezas políticas, em um cenário de otimismo com recuperação econômica do país que acompanha a tendência do cenário externo.

A corrente de comércio por **via marítima** somou US\$292,1 bilhões, sendo US\$181,3 bilhões em exportações e US\$110,8 bilhões em importações. Significa que 80% das mercadorias comercializadas com o resto do mundo, em valor FOB, passaram pelos terminais portuários brasileiros. O ano de 2017 registrou variação de +18,5% sobre o ano 2016 e superávit de US\$70,4 bilhões na Balança Comercial por via marítima. É válido salientar que o saldo positivo da balança comercial por via marítima se destaca do saldo geral.

O comércio por via marítima registrou alta de 18% em valores FOB e 8% em toneladas em 2017, quando comparado com o ano anterior. O aumento do comércio, em valores, do Brasil com o resto do mundo se deve, principalmente, a recuperação dos preços de *commodities*, ao crescimento da produção de minérios, da safra de grãos e da recuperação da demanda chinesa. O GRÁFICO 2 apresenta os valores movimentados, trimestralmente, em 2017.

**Gráfico 2 - Corrente de Comércio via Marítima – US\$FOB por trimestre**



**Fonte:** Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio – MDIC. Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior - Alice Web a partir dos dados do SISCOMEX. Elaborado: ATP

## 1.2 Análise do setor portuário

Segundo dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, o sistema portuário brasileiro movimentou 1.086.777.409 toneladas em 2017, o que representa crescimento de 89,4 milhões de toneladas (Mt) (+9%) sobre a movimentação registrada em 2016.

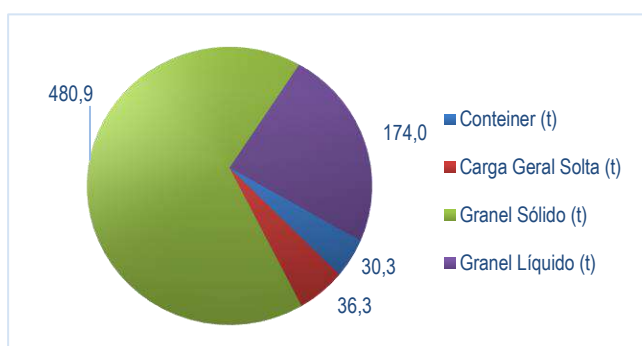
Em 2017, somente os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram 721,6 Mt<sup>3</sup> que corresponde a 66% da movimentação total do sistema portuário nacional. O crescimento de 10,3%

<sup>3</sup> Inclui movimentação de Estação de Transbordo de Carga (ETC), que também são terminais privados.

nos TUPs reflete o aumento da movimentação de “minério, escórias e cinzas” (+4,7%) e “combustíveis e óleos minerais” (+4,5%), que respondem por cerca de 80% das mercadorias movimentadas pelos TUPs. O grupo de mercadorias “Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens” cresceu 36% quando comparado a 2016 e teve 41,7 mil toneladas movimentadas pelos TUPs. O aumento na movimentação de *commodities* foi beneficiado pelo efeito dos preços, que passaram a se recuperar em 2017, e a maior demanda do continente asiático, que importa a maior parte das *commodities* embarcadas no Brasil.

### 1.3 Movimentação portuária por perfil de carga

**Gráfico 3 - Movimentação por Perfil de Carga (Mt) - TUP**



**Fonte:** Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq. 28/02/2018. Adaptado: ATP

No geral, a movimentação de cargas no sistema portuário brasileiro registrou um bom resultado, quando analisado por perfil de carga. Em comparação ao ano de 2016, todos os perfis registraram aumento percentual. O GRÁFICO 3 apresenta a movimentação, em milhões de toneladas, por tipo de carga nos TUPS.

Em 2017 foram movimentadas 695,8 Mt de cargas do tipo **Granel Sólido** em todo sistema portuário brasileiro. Crescimento de 10,7% em relação ao ano anterior. Apenas nos TUPS foram movimentados 480,9 Mt deste perfil de carga, sendo a mercadoria “minérios, escórias e cinzas” responsável por 80% deste tipo de carga. As maiores movimentações de granel sólido são observadas nos terminais de Ponta da Madeira - MA (169,8 Mt), Tubarão - ES (109,3 Mt) e no Porto Público de Santos - SP (106,5 Mt). Nestas instalações foram registrados aumentos na movimentação de cargas, quando comparado ao ano 2016, resultado do crescimento das exportações de *commodities* agrícolas e minerais que recuperaram preço e demanda internacional.

O **Granel Líquido e Gasoso** resultou em 230,2 Mt movimentadas, aumento de 5,6%, fruto da maior movimentação do produto “Combustíveis Minerais, Óleos Minerais e produtos de sua destilação” que responde por cerca de 97% deste perfil de cargas. Os TUPS movimentaram 78,1% das cargas em granel líquido e gasoso, que corresponde a 174 Mt. Os terminais São Sebastião (Alte Barroso) – SP (49,3 Mt), Terminal Aquaviário de Angra dos Reis – RJ (42,3 Mt) e o Porto Público de

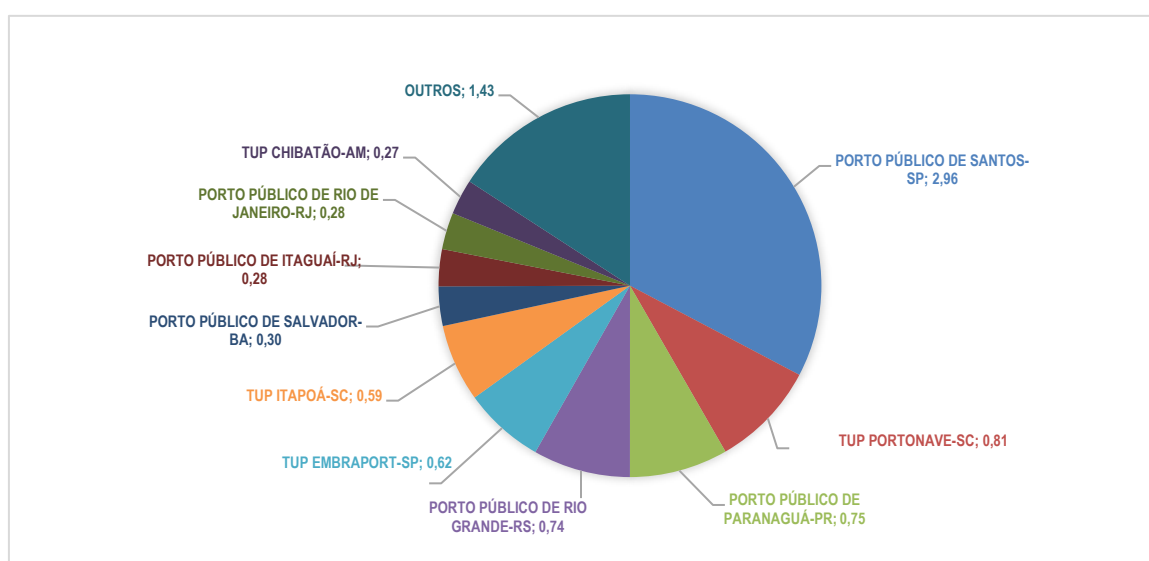
Suaape – PE (17,5 Mt) concentraram 47% das cargas movimentadas. Aproximadamente 58% desta carga foi transportada por cabotagem e 38% foi embarcada para navegação de longo curso.

A **Carga Geral Solta** cresceu 8% e movimentou 54,3 Mt, impulsionada pelo aumento da movimentação de “Ferro fundido, ferro e aço” (+8,4%) que representa 37% deste perfil de carga. Mercadorias com menor participação neste perfil de carga também registraram crescimento, como exemplo, “semirreboque baú” e “automóveis”, que em sua maior parte foram comercializados com países da América Latina. Com menor demanda no segundo semestre de 2017, as mercadorias do tipo “pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas e etc.” tiveram redução de 3,3%, que foram compensadas com o aumento de 4,3% na movimentação de “madeira, carvão vegetal e obras de madeira”. Os TUPS movimentaram 67% (36,3 Mt) deste perfil de carga, crescimento de 8% em relação ao ano anterior.

A **Carga Geral Containerizada**, medida em TEU (unidade de contêiner de 20 pés), cresceu 5% em 2017 e registrou movimentação de 9.255.779 TEUs. Os TUPs movimentaram 2.764.154 TEUs, que corresponde a 30% do total de contêineres. O Porto Público de Santos movimentou 3,0 Mt, mantendo a participação histórica de 32%. O Porto Itapoá (SC), que concentra 6,5% da movimentação de contêineres, movimentou 592,3 TEU (+8,1%).

O GRÁFICO 4 apresenta a distribuição de cargas containerizadas por instalações portuárias, privadas e públicas, em 2017.

**Gráfico 4 - Distribuição da Carga em Contêiner por Instalação Portuária (Milhões de TEU)**



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq. 28/02/2018. Adaptado: ATP



As principais mercadorias acondicionadas em contêineres, em 2017, foram: “Transações especiais”, “Plásticos e suas obras”, “Carnes” e “Madeira, carvão vegetal e obras de madeira”. Estas mercadorias respondem por 35% da carga containerizada.

A TABELA 1 apresenta as principais mercadorias movimentadas nas instalações portuárias brasileiras, que representam 84% do total movimentado (913 Mt). Nota-se o predomínio das *commodities* agrícolas e minerais.

**Tabela 1 - Principais Mercadorias movimentadas 2017 (Mt)**

MERCADORIA	Mt
Minérios, escórias e cinzas	438,2
Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação	236,9
Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; etc.	91,2
Cereais	45,5
Adubos (fertilizantes)	27,8
Açúcares e produtos de confeitaria	24,9
Ferro fundido, ferro e aço	20,3
Produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos	17,9
Papel, pasta, papelão e celulose	15,7
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais	12,5

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais – ANTAq. 28/02/2018. Adaptado: ATP

#### 1.4 Movimentação portuária por região

Em 2017, a região **Norte** liderou o crescimento percentual na movimentação de cargas, registrando +26,1%, em comparação ao ano 2016. Foram 108,8 Mt movimentadas, com destaque para o granel sólido, que cresceu 34%, seguido do granel líquido (+14,1%). As cargas responsáveis pelo bom desempenho foram minério de ferro, combustíveis e óleos minerais. O principal destaque na região foi o TUP **Hidroviás do Brasil Miritituba** (PA), que cresceu 3.214%, comparado ao ano anterior, e transportou 2,7 Mt de *commodities* agrícolas pela navegação interior<sup>4</sup>. O TUP líder em movimentação nesta região é o **Porto Trambetas** (PA), que movimentou 16,4 Mt em 2017.

A região **Nordeste** registrou o segundo melhor desempenho, com aumento de 11,5% na movimentação de cargas. A carga geral (solta e containerizada) registrou crescimento de 20% e o

<sup>4</sup> Navegação realizada em hidrovias.

granel sólido cresceu 15%, enquanto o granel líquido recuou 4,6% na movimentação. Entre os TUPs em operação nesta região, o destaque foi o **Terminal Portuário Cotegipe** (BA), que cresceu 72% e movimentou cerca de 5 Mt de granel sólido em 2017, sendo sua maior movimentação composta por embarques de *commodities* agrícolas. O TUP **Ponta da Madeira** (MA) continua liderando a movimentação de cargas nesta região, foram 169,8 Mt movimentadas em 2017.

A movimentação de cargas na região **Sul** cresceu 7,7%. Nesta região, o crescimento mais robusto também foi registrado na carga granel sólido (+12%), seguido por carga geral (+5%) e granel líquido (+2,6%). O TUP **Cattalini Terminais Marítimos** (PR), que faz transporte de carga granel líquido, se destacou com crescimento de 61% sobre a movimentação registrada em 2016. O TUP **Terminal de Osório** (RS) manteve a liderança no *ranking* de movimentação desta região com 11 Mt movimentadas no ano.

Na região **Sudeste** o crescimento foi de 4,7%. A movimentação de granel líquido cresceu 11%, seguido da carga geral (+5%) e granel sólido (+2,4%). Os TUPs em destaque nesta região foram: (i) **Terminal Integrador Luiz Fogliato – TIPLAM** (SP), que cresceu 164,2% e movimentou 7,4 Mt, em sua maioria granel sólido, ante 2,8 Mt em 2016, (ii) **Complexo Portuário do Açu** (RJ), com aumento de 111% sobre a movimentação de 2016, registrou 4,2 Mt de carga, predominantemente, Granel líquido e (iii) **Porto Sudeste** (RJ), que cresceu 50% sobre o resultado de 2016 e movimentou 9,4 Mt de Granel sólido. A liderança do *ranking* de movimentação desta região permanece com o **Terminal de Tubarão** (ES), com movimentação de 109,3 Mt.

Dezesseis novos terminais iniciaram as operações em 2017, que correspondeu por 2,9 Mt movimentadas. Destes novos terminais, 12 estão localizados na região Norte, dois na região Sudeste, um no Sul do país e uma Estação de Transbordo de Cargas (ETC) no Centro-Oeste.

A TABELA 2 apresenta o *ranking* do setor portuário brasileiro, com as dez instalações que mais movimentaram em 2017. Apenas estas instalações movimentaram 669,1 Mt, que corresponde a 62% de toda a movimentação portuária.

**Tabela 2 - Ranking de Movimentação por Instalação Portuária - 2017**

Ranking Nacional	Nome da Instalação Portuária	UF	Somatório da Carga Bruta (t)
1º	TUP Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	MA	169.785.841
2º	TUP Terminal de Tubarão	ES	109.253.722
3º	Porto Público de Santos (várias instalações)	SP	106.543.173
4º	Porto Público de Itaguaí (várias instalações)	RJ	52.938.062
5º	TUP Terminal Aquaviário de São Sebastião	SP	49.334.763
6º	Porto Público de Paranaguá (várias instalações)	PR	45.559.090
7º	TUP Terminal da Ilha Guaíba - TIG	RJ	43.549.107
8º	TUP Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	RJ	42.313.886
9º	Porto Público de Rio Grande (várias instalações)	RS	26.171.271
10º	Porto Público de Suape (várias instalações)	PE	23.631.472

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

### 1.5 Navegação e sentido da carga

Em 2017, as importações/desembarques superaram as exportações/embarques em crescimento percentual. A TABELA 3 apresenta a movimentação de cargas por sentido de navegação e a quantidade de atracções por tipo de instalação portuária. Também demonstra nitidamente a característica exportadora dos TUPs, por onde passam cerca de 70% das exportações do sistema portuário.

**Tabela 3 - Movimentação de Cargas por Sentido da Navegação**

Tipo de Instalação Portuária	Sentido	Quantidade de Atracções	Somatório da Carga Bruta (Mt)	Δ%
TUP	Exportação/Embarque	23.067	517,4	10%
	Importação/Desembarque	16.791	204,2	11%
PORTO	Exportação/Embarque	15.429	236,7	6%
	Importação/Desembarque	17.276	128,5	7%
<b>Total</b>		<b>72.563</b>	<b>1.086,8</b>	<b>9%</b>

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

A China foi o principal destino das exportações brasileiras, com 28% de participação na movimentação de cargas. O porto Qingdao recebeu 17% das cargas brasileiras, 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 73% das cargas foram movimentadas em navegação de Longo Curso (798 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 (228 Mt) e 63% da carga granel líquido. A Navegação Interior, Apoio Marítimo e Apoio Portuário, juntas, representaram 6% da movimentação.

A seguir, a TABELA 4 apresenta o *ranking* de movimentação de cargas nos TUPs, por tonelada, e a variação percentual do ano 2016 para 2017.

**Tabela 4 - Ranking de Movimentação de Cargas nos TUPs (Top 25)**

UF	TERMINAL PORTUÁRIO	2017	Δ%
MA	TUP PONTA DA MADEIRA-MA (VALE)	169.785.841	14,2%
ES	TUP CVRD TUBARÃO-ES (VALE)	109.253.722	1,1%
SP	TUP ALMTE. BARROSO (SÃO SEBASTIÃO) -SP (TRANSPETRO)	49.334.763	6,2%
RJ	TUP ILHA GUAÍBA (TRANSPETRO)	43.549.107	-5,6%
RJ	TERMINAL DE ANGRA DOS REIS – ALTE. MAXIMILIANO FONSECA (TRANSPETRO)	42.313.886	10,4%
PA	TUP PORTO TROMBETAS-PA (MRN)	16.386.977	-9,4%
RJ	TUP PORTO DO AÇU (FERROPORT)	16.189.535	2,1%
CE	TUP PECÉM-CE	15.811.176	40,8%
BA	TUP MADRE DE DEUS-BA (TRANSPETRO)	15.543.130	-5,5%
MA	TERMINAL PORTUÁRIO PRIVATIVO DA ALUMAR	15.003.376	5,9%
ES	TUP CVRD PRAIA MOLE-ES (VALE)	13.180.553	22,6%
RJ	TUP AQUAVIÁRIO PRIVATIVO DA ILHA D'ÁGUA-RJ (TRANSPETRO)	13.061.751	-6,1%
RS	TERMINAL DE OSÓRIO (TRANSPETRO)	10.964.632	-8,9%
RJ	PORTO SUDESTE	9.452.090	49,8%
ES	PORTOCEL - TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO	9.254.494	-2,7%
SC	PORTONAVE-SC	8.780.326	-9,0%
AM	TUP HERMASA GRANELEIRO	8.478.200	67,5%
SC	TUP SÃO FRANCISCO DO SUL-SC (TRANSPETRO)	8.354.117	-2,2%
SP	TUP DP WORLD SANTOS	7.769.574	6,4%
ES	TERMINAL PRAIA MOLE (ARCELORMITTAL, GERDAU e USIMINAS)	7.584.030	-5,3%
SP	TERMINAL INTEGRADOR LUIZ ANTONIO MESQUITA - TIPLAM	7.400.465	164,2%
SC	ITAPOÁ TERMINIAS PORTUÁRIOS	6.876.837	9,2%
RJ	TUP TERNIUM BR	6.812.545	-9,0%
PA	TERMINAL FLUVIAL DE JURUTI	6.311.553	5,6%
PR	TUP CATTALINI	5.906.856	60,7%

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

## 1.6 Investimentos do setor

Em 2017, foram assinados 11 Contratos de Adesão que permitiram investimentos na ordem de R\$ 3,5 bilhões em novos terminais e expansões. Desde a promulgação da Lei 12.815 de 2013, os terminais portuários privados foram autorizados a investir cerca **R\$ 19,5 bilhões** em novos TUPs/ETCs e expansões que somam 82 instalações. Os investimentos autorizados permitem elevar ainda mais a produtividade dos terminais privados, reduzindo o tempo de espera para atracação dos navios e o tempo médio de estadia.

Os números de investimentos em TUPs avançarão para mais **R\$ 8,5 bilhões** nos próximos anos, com estimativa de 52 anúncios públicos em análise pelo poder concedente<sup>5</sup>.

## 1.7 Perspectivas para 2018

As projeções para 2018 melhoraram após a retomada do crescimento econômico em 2017. Após oito trimestres de Produto Interno Bruto (PIB) em queda, registrados em 2015 e 2016, o ano 2017 teve saldo positivo puxado, principalmente, pelas exportações do agronegócio. A taxa de inflação em queda e a leve recuperação do emprego melhoraram o consumo interno, o que elevou o saldo das importações.

O otimismo com a recuperação econômica reforça as projeções de crescimento neste ano, apesar da incerteza política acerca das próximas Eleições Gerais. As expectativas de mercado preveem crescimento de 2,8% para 2018 e 3% para 2019 (Focus/BCB), percentual acima das projeções do relatório preliminar da Organização para Cooperação do Desenvolvimento Econômico (OCDE) de 1,9% e 2,3%, respectivamente. Essas projeções consideram o cenário global, com crescimento econômico dos principais parceiros do Brasil – como China (+6,6%), Estados Unidos (+2,5%), Argentina (+3,2%), Alemanha (+2,3%) e Holanda (+3,1%) – e projeção de crescimento de 3,7% da economia mundial em 2018.

O transporte aquaviário segue a tendência de crescimento econômico do cenário internacional. Com a demanda externa aquecida e recuperação dos preços das *commodities*, aliados ao bom desempenho da produção dos principais itens da pauta de exportação brasileira em *quantum*, pode-se esperar que a movimentação de cargas pelos terminais aquaviários alcance a marca de **1,126 Mt**. Considera-se o crescimento econômico mundial projetado pela OCDE, que está próximo ao crescimento médio da movimentação portuária nos últimos 5 anos (3,8%) e a capacidade nacional

---

<sup>5</sup> Dados atualizados em 15/02/2018 com informações da ANTAQ, incluem 2 anúncios públicos divulgados em 2018.

de atender a demanda externa por produtos como o minério de ferro, que tem projeção de aumento na produção de alta qualidade pela mineradora Vale – cuja produção de 2018 está, praticamente, toda vendida<sup>6</sup> –, combustíveis e óleos minerais e grãos.

Esta projeção alinha-se ao esperado pela armadora A.P. Moller-Maersk, que divulgou em seu Relatório de Comércio, do 4º trimestre de 2017, a projeção de crescimento de 3,4% do comércio exterior brasileiro, com maior crescimento das importações. Com este percentual, o ano 2018 registraria a movimentação de **1,123 Mt**.

## 1.8 Estatísticas da ATP

A ATP encerrou o ano 2017 com 27 empresas associadas e um total de 55 terminais portuários privados, que movimentaram 631 Mt. Esta movimentação corresponde a 60% de toda a carga do sistema portuário brasileiro. No *ranking* das instalações portuárias, líderes em movimentação de cargas em 2017, cinco terminais de empresas associadas da ATP figuram entre as 10 primeiras colocadas.

Foram 12 empreendimentos de associadas aprovados, entre 2013 e 2017, que somam R\$ 4,3 bilhões em investimentos no setor e ainda existem três empreendimentos em anúncio público, aguardando autorização, que vão injetar mais R\$ 413,9 milhões e gerar mais empregos diretos e indiretos.

Podemos citar, como principais destaques, o Terminal Ponta da Madeira que registrou a maior movimentação de cargas do Brasil (169,8 Mt), o Terminal DP World Santos com a maior prancha média na movimentação de contêineres (83 u/h), o Terminal Hidrovias do Brasil Miritituba com o maior percentual de crescimento no ano (+3.214%), Itapoá Terminais Portuários com o maior crescimento percentual entre os terminais de contêineres (+9,2%), o Complexo Portuário do Açú como o maior complexo portuário privado da América Latina 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, tornando o país mais competitivo no comércio exterior.

---

<sup>6</sup> Fábio Schvartman em entrevista ao jornal EmpresariALL. Ed. 92 – Ano VII, mar/2018, p.3.



---

# **RELATÓRIO DAS ATIVIDADES**

---



## 2 ATIVIDADES INTERNAS

### 2.1 Presidência do conselho

Em abril de 2017, a assembleia geral da Associação dos Terminais Portuários Privados - ATP deliberou, por unanimidade, que a superintendente do terminal portuário Portocel, Patrícia Dutra Lascosque, assumisse a Presidência do Conselho Diretor da ATP, em substituição a Antonio Patrício Junior que deixou a liderança do Porto de Itapoá para, após isto, dedicar-se ao projeto 3P – Porto Pontal Paraná. Caberá à executiva, até novembro de 2019, administrar a Associação e consolidar a ATP como a entidade exclusiva de defesa dos terminais privados, bem como referência para o setor portuário brasileiro.

Algumas pequenas mudanças ocorreram entre os representante e, atualmente o Conselho da ATP se apresenta conforme Quadro xxx:

TITULAR	EMPRESA	SUPLENTE	EMPRESA
Jorge Zanatta	HERMASA	Cassio José Schreiner	PORTO DE ITAPOÁ
Patrícia Dutra Lascosque	PORTOCEL (presidente)	Bruno Serapião	HIDROVIAS DO BRASIL
Bruno Dias	EMBRAPORT	Níveo Maluf	BUNGE
Antônio Patrício Jr.	PORTO PONTAL	Jorge Pessoa Lopes	COTEGIPE
Clythio Van Buggenhout	CARGILL	Marco Antônio Gamaro	SAMARCO
Ulisses Oliveira	PORTO SUDESTE	Danilo Lopes de Luccas	MRN
Giovanni Cavalcanti Paiva	TRANSPETRO	Carlos Henrique B. Neves	thyssen-CSA
Osmari Castilho Ribas	PORTONAVE	Caio de Moraes Cunha	PORTO DO AÇU
Roberto Pinto de Almeida	VALE S/A	José Eduardo Lopes	VLI

O Conselho Fiscal permaneceu inalterado: Osmari de Castilho Ribas – PORTONAVE, como coordenador, Ricardo Salcedo – PORTO PONTAL e Giovanni Cavalcanti Paiva – TRANSPETRO.

### 2.2 Comitê Jurídico - COJUR

O Comitê Jurídico da ATP (COJUR) reuniu-se por sete vezes em 2017. Além dos assuntos de interesse do setor, o COJUR recebeu a missão de revisar o texto do Estatuto Social da ATP. O Estatuto Social da ATP foi avaliado pelo COJUR durante o de 2017 e teve a sua aprovação na 24ª Assembleia Extraordinária de 11 de dezembro de 2017.

Além do Estatuto Social, a pauta do COJUR abordou os seguintes temas:

Atualização das regulamentações pós Decreto 9.048/17 – com revisão das minutas dos Contratos de Adesão e Portarias por parte da Secretaria Nacional de Portos (SNP);

Acompanhamento da agenda regulatória da ANTAQ quanto aos itens: (item 3.1 indicadores de prestação de serviço; item 3.4 padronização das rubricas para terminais de contêineres; item 3.5 – condomínio portuário privado; item 3.6 do Trabalho Portuário Avulso; item 4.1 arbitragem pela ANTAQ;

Análise e sugestão para a minuta de Resolução 5.817 (nova Res. 3.290) na qual teve o seu texto adaptado ao Decreto 9.048/17 e excluiu a regulação em condomínios portuários privados.

FUNDAF - Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - A ATP ajuizou ação declaratória (1013036-19.2017.4.01.3400) com pedido de tutela antecipada para que, preliminarmente, seja determinada a suspensão da exigibilidade do débito em discussão e no mérito seja reconhecida a inconstitucionalidade da taxa ao FUNDAF e ainda seja determinada a repetição de indébito dos valores recolhidos indevidamente nos últimos cinco anos reconhecendo a possibilidade de compensação do crédito.

Tarifa Proporcional: A ATP, por sua Diretoria Executiva vem tratando do assunto da proporcionalidade de tarifa com a ANTAQ há algum tempo, tendo em vista que há mais de 20 anos o direito ao pagamento de tarifa proporcional é cláusula prevista nos contratos de adesão. Em levantamento com as associadas verificou-se um número considerável de empresas que pagam as TABELAS I e/ou II às Autoridades Portuárias de forma indevida e sem a proporcionalidade garantida nos contratos de adesão.

Discussão sobre cotas de Pessoas Com Deficiência (PCD) em terminais portuários. Em maio de 2017, houve uma palestra e atualização sobre o tema das cotas dos portadores de deficiência, sua interpretação em Tribunais Regionais do Trabalho e no Tribunal Superior do Trabalho. Apontou-se situações pontuais e experiências de algumas empresas. Destacou-se também os processos legislativos que estão tentando buscar alteração da norma para exclusão dos números de funcionários operacionais para efeitos de contabilidade para cotas. A ATP está conferindo uma pesquisa entre seus associados para a caracterização de PCD em terminais privados e, isto concluído, seguir para alteração da lei para redução (ou não) das cotas de pessoa com deficiências em áreas operacionais.

## 2.3 Comitê de Segurança

O ano de 2017 marcou a consolidação do Comitê de Segurança como instrumento importante para a troca de informações entre associados participantes com objetivo de identificar as melhores práticas desenvolvidas nos terminais com foco em tecnologia, mão de obra e procedimentos.

A necessidade de cursos de formação e atualização de Supervisores de Segurança Pública – SSPs, a necessidade de agir junto a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) pela reanálise das áreas de abrangência nos planos ISPS Code, bem como da revisão das Resoluções 47 e Resolução 50, foram os agentes motivadores desse Comitê.

O Comitê realizou quatro reuniões, nos meses de fevereiro, junho, agosto e novembro. Preliminarmente aprovou o Regimento Interno do Comitê de Segurança e, ao longo do ano os temas foram ampliados com a inclusão de:

1. Relação entre tecnologia X vigilância humana;
2. Avaliação da Qualidade das OSs;
3. Padronização os requisitos e mínimos para barreiras físicas; e
4. Desenvolvimento de Inteligência.

No âmbito do Comitê foram indicados nomes de empresas para análise de qualidade, posicionamento e posterior inserção no *link* fornecedores do *website* da ATP. Assim, criou-se uma lista indicativa de empresas para planos ISPS CODE.

Para 2018, o Comitê prevê seguir a agenda proposta:

- ✓ Implantar grupo permanente de estudo para analisar/intercambiar a aplicação do ISPS BR com países da América;
- ✓ Discutir possibilidade de agenda fixa com a CONPORTOS (01 ou 2 vezes ao ano) - O Comitê tentará fazer uma visita a CONPORTOS, pelo menos, a cada semestre.

## 2.4 Grupo de Trabalho Praticagem

Em março de 2017, alguns associados da ATP foram surpreendidos com o aumento abusivo nos preços dos serviços de Praticagem na Região Norte do País, mais especificamente a ZP-01 (Zona de Praticagem 1).

A proposta inicial da Cooperativa de Apoio e Logística aos Práticos da ZP-01 (UNIPILLOT) para aquela região onerava em 75% acima dos preços praticados na ocasião. Junto a isso,

propuseram, também, aplicar adicionais cumulativos, em caso de autorização futura, pela Autoridade Marítima, para operação de navios com calado acima do atual do porto, de 30% cumulativos para a faixa dos primeiros 20 cm de calado adicionados, e 20% igualmente cumulativos, a cada faixa 20 cm adicionais subsequentes.

Caso fossem aplicados todos os percentuais propostos e, havendo autorização para aumento dos atuais 11,50m da Barra Norte para 11,80m, por exemplo, o percentual final de aumento, de acordo com a proposta recebida, seria de 173%, afetando diretamente o prêmio dos portos atendidos, e onerando de forma desproporcional a logística, principalmente do agronegócio pelo que se chama “Arco Norte”.

Uma gama de argumentos foi utilizada por aquela cooperativa, como o aumento do número de práticos, a flutuação cambial, a repactuação linear de 12%, o financiamento do estudo de viabilidade do aumento do calado na Barra Norte e Canal Sul, entre outros.

A ATP reagiu a proposta de reajuste articulando-se com seus associados junto à cooperativa e, também, junto à Marinha do Brasil, pois a proposta apresentada não se amparava em argumentos consistentes ou razoáveis, e nem tampouco coerentes com a realidade do agronegócio na logística fluvial pelo Norte do país.

Os preços daquela cooperativa foram reajustados, mas no percentual de cerca de 18%, valor abaixo da proposta inicial, mas muito acima da inflação de 2016.

Em que pese, a ATP reconhecer os bons serviços da praticagem nos portos e terminais portuários brasileiros, principalmente sob os aspectos da segurança da navegação. É imprescindível a regulação econômica desses serviços que, sob nosso ponto de vista, em alguns casos é extremamente abusivo e que onera sobremaneira as *commodities* brasileiras que são consideradas como sendo único produto que ainda reverte em saldo positivo na balança comercial principalmente na região do Arco Norte, que vem recebendo pesados investimentos privados na tentativa de se consolidar como um corredor de exportação com custos logísticos reduzidos.

Em razão disso, na 24ª reunião do Conselho Diretor da ATP foi aprovada a criação do Grupo de Trabalho - GT Praticagem – com objetivo de discutir e trabalhar o tema Praticagem em quatro frentes iniciais: (i) quebra do rodízio único, (ii) fortalecimento da Comissão Nacional de Assuntos da Praticagem -CNAP, (iii) qualificação da Marinha do Brasil e (iv) proposta de Projeto de Lei para alteração da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta- Lei 9.532/98).

Ao longo de 2017, a ATP, fundamentada nos objetivos do GT, realizou reuniões técnicas em diversas instâncias como a Marinha do Brasil, Casa Civil, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação

Civil, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Congresso Nacional e a própria Praticagem procurou a ATP para discutir o tema.

No entanto, o GT Praticagem entendeu ser importante agregar ao esforço do grupo outras entidades tomadoras do serviço, surgindo então a coalizão composta por ATP, Cluise Line International Association (Abremar), Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Centro Nacional de Navegação (Centronave) e Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

A coalizão reuniu-se na Casa Civil com a subchefe de Articulação e Acompanhamento, Natália Marcassa, para apresentar a visão dos usuários dos serviços de praticagem à despeito dos problemas existentes no setor e para solicitar a criação de um grupo de trabalho por parte da Casa Civil com objetivo de estudar a regulação econômica da atividade. Apesar disso, a Casa Civil não viu a necessidade de criação de grupo de trabalho, pois o Governo já havia identificado a necessidade de regular os serviços, fazendo-a por meio dos projetos de lei já em tramitação no Congresso, sugerindo como base das propostas a utilização do PL 8535/17, de autoria do deputado Julio Lopes (PP/RJ).

No momento, a coalizão está trabalhando em uma posição de consenso, na qual os pontos a serem defendidos pela ATP serão:

- ✓ Dar poder ao ente regulador na determinação de preços, independente da interrupção dos serviços de praticagem;
- ✓ Colocar a CNAP na Lei;
- ✓ Fixação de teto máximo para todos os serviços de praticagem;
- ✓ Permitir a contratação de práticos pelos tomadores de serviço; e
- ✓ Ter a Autoridade Marítima como reguladora econômica.

### 3 ATIVIDADES EXTERNAS – INSTITUCIONAL

#### 3.1 ANTAq

Apresentação do Conselho Diretor da ATP

O Conselho Diretor da ATP visitou a Diretoria Colegiada da ANTAq em duas ocasiões. Dos encontros, além da apresentação do Conselho Diretor, pretendeu-se discutir temas de interesse dos terminais de uso privado. A ATP fez sua apresentação institucional e a agenda de discussão com aquela agência teve como tema principal, porém não exaustivo, o seguinte:

Preocupações conceituais: diferenciação regulatória e proteção ao porto público;

Como sub-temas, foram discutidos ainda:

1) Tarifa Pública (Resolução 5.009 e Proporcionalidade);

2) Cobrança pela inspeção não invasiva;

3) Agenda Regulatória da ANTAq: Indicadores para prestação de serviços KPIs (*Key Performance Indicators*–item 3.1); Padronização de rubricas TECONS (item 3.4 diretrizes relacionadas à política de reajustes das tabelas de preços); Regulamentação de Condomínio Portuário Privado (item 3.5); Aperfeiçoamento das análises concorrenciais dos mercados regulados (item 4.2 direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores);

4) Entraves e potenciais soluções para eficiência dos acessos aquaviários – canal de acesso;

5) Participação no texto de minuta da nova Resolução 3.290/14;

Pela Diretoria Colegiada, as propostas, como sempre, foram muito bem recebidas e sobre o item 1- Tarifa Pública (Resolução 5.009 e Proporcionalidade): a ANTAq já estudou o assunto, bem como já existe proposta finalizada. Todavia, o processo recebeu várias críticas. Atualmente encontra-se em análise e possui baixa prioridade.



Em relação ao Item 2-

Escaneamento de contêineres: a agência já tem parecer conclusivo sobre a cobrança de inspeção não invasiva e seu voto tende ao direito de cobrança pelos terminais, uma vez que comprovou-se ser

um serviço indistinto. A ATP manifestou satisfação na condução dos trabalhos, mas notadamente com preocupação sobre o conceito de serviços indistintos serem incorporados ao *box rate*.

Sobre o Item 3- Agenda Regulatória: os indicadores já estão prontos, porém necessitando de modelagem e avaliação que se dará pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A ANTAq ainda irá contratar a universidade para estudo, análise e validação dos KPIs. Quanto à padronização de rubricas TECONS (item 3.4 diretrizes relacionadas à política de reajustes das tabelas de preços) – visto que existem diversas nomenclaturas para determinar os diferentes serviços nos terminais de contêineres, a agência criará uma nomenclatura padrão para os TECONS. Sobre os condomínios privados, a ANTAq sinalizou que não há necessidade de regulação.

Já o aperfeiçoamento das análises concorrenciais dos mercados regulados (item 4.2 direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores) trata-se de tema tratado como prioridade dentro da agência, mas ainda em estudo.

Com relação ao Item 4- Entraves e potenciais soluções para eficiência dos acessos aquaviários – canal de acesso: a Diretoria da Agência deu total apoio aos pleitos dos interessados em fazer investimentos privados (a serem ressarcidos) em canal de acesso e comentou que essa possibilidade poderá se dar pelo artigo 42b do Decreto 9.048/17

SSE, Pesagem de Carga, Praticagem, Dragagem, Trabalhadores, Tarifa Proporcional

### **3.2 Secretaria Nacional de Portos - SNP**

A ATP teve, ao longo de 2017, atuação frequente e exitosa no trato dos assuntos de seu interesse dentro da SNP, cabendo destacar três deles como prioritários:

#### **Adequação das poligonais dos portos organizados:**

A ATP trabalhou no sentido de ver cumprida a Lei 12.815/13, tanto na parte aquática como terrestre, por oportunidade das revisões das poligonais. No ano de 2017, a atuação da ATP se deu nas revisões das poligonais do Porto de Santos e do Porto de Itajaí.

O trabalho de revisão das poligonais não caminha na velocidade que preconizou a Lei dos Portos. De todas as poligonais que deveriam ter sido adequadas, apenas 13 delas tiveram suas áreas publicadas em decreto, outras 12 encontram-se em análise na Casa Civil e o restante (12) ainda passarão pelo processo de Audiência Pública e Consulta Pública.

#### **Projeto Barra Norte:**

A participação da SNP foi detalhada no item Barra Norte

### **Normas decorrentes do Decreto 9.048/17:**

A ATP participou de inúmeras reuniões que envolveram o secretário Luiz Otávio Oliveira Campos e todo seu *staff* (diretores, assessores e técnicos) para estabelecer diretrizes que atendam aos interesses dos terminais de uso privado.

A proposta da ATP vislumbra a edição de uma nova portaria que reestabeleça à norma o texto do novo decreto, bem como as diretrizes do contrato de adesão. Esta nova portaria e a nova minuta do contrato de adesão dão ao setor a segurança dos direitos adquiridos já explícitos pelo texto do novo decreto.

### **3.3 SNP - Porto Sem Papel em TUPs**

Em outubro de 2017, a ATP foi procurada pelos técnicos da SNP para viabilizar e intermediar a implantação do Sistema Porto sem Papel (PSP) nos terminais de uso privado, uma vez que a existência da Portaria 40/19 da Organização Marítima Internacional (IMO) regulamentou que até abril de 2019 todos os portos e instalações portuárias deverão utilizar uma janela única portuária para os processos de estadia de embarcações. Desta forma, a Secretaria Nacional de Portos estipulou o prazo de até dezembro de 2018 para a implantação do PsP nos portos privados e, conseqüentemente solicitou que a ATP fosse o ponto de apoio e negociação entre SNP e TUPs.

A implantação do PsP se iniciou em agosto de 2011 nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Em maio de 2013, alcançou 35 portos públicos com a implantação no Porto de Manaus. Todavia, alguns TUPs já se utilizam do programa PsP, em geral aqueles bem próximos das autoridades portuárias. O TUP Chibatão, Superterminais, DP World Santos e Portocel já possuem o programa. A SNP recentemente instalou o programa para os TUPs Portonave, Braskarne, Polly, Teporti e Barra do Rio. A expectativa de início em Março de 2018 nos outros TUPs iniciando por Porto do Açú.

O PSP é um sistema de informação voltado à gestão portuária, que concentra as informações necessárias a estadia de embarcações nos portos. É um facilitador no processo das autoridades nos portos para permitir atracações, operações de embarque e desembarque de cargas e liberação das embarcações para desatracação.

Seguindo recomendações da IMO, o PSP se propõe a atuar como uma ferramenta de Janela Única Portuária. O responsável pela embarcação, o armador ou a agência de navegação, disponibiliza



as informações obrigatórias e necessárias para a entrada, operação ou liberação das embarcações em uma única base de dados.

A intenção é que as informações sejam prestadas uma única vez, através de uma Janela Única Portuária, armazenadas em uma única base de dados e que sejam disponibilizadas aos órgãos intervenientes, no que couber, que as processarão em seus próprios sistemas e, por sua vez, informarão as autorizações e liberações de navios e a movimentação de mercadorias pelo mesmo em único canal de movimentação dessas informações, sem que haja interferência nos sistemas de cada órgão fiscalizador/anuente, protegendo, desta forma, o sigilo de cada sistema.

### **3.4 Secretaria de Patrimônio da União**

Em abril de 2017, a Portaria Interministerial nº 1, de 18 de abril de 2017 estabeleceu procedimentos para cessão de áreas públicas da União, com vistas à implantação de instalações portuárias.

Trata-se de norma editada em atendimento ao art. 46 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que dispõe sobre “Ato conjunto dos Ministros de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão e chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República estabelecerá os procedimentos para cessão de áreas públicas da União, com vistas à implantação de instalações portuárias”.

O ato se justifica em função da necessidade de se estabelecer um rito harmônico entre os entes da Administração Pública Federal responsáveis pela condução dos procedimentos para cessão de áreas públicas da União a instalações portuárias.

A Portaria alcança dois efeitos principais: (i) estabelecimento de um rito comum para distintos órgãos; e (ii) estabelecimento de critérios para a cessão das áreas públicas.

Ao longo de 2017, a ATP tomou conhecimento que a SPU em conjunto com a SNP e ANTAq estavam revisitando os textos da Portaria 404/2014. De imediato, a ATP procurou os técnicos da SPU para que a associação pudesse contribuir nas discussões de cunho técnico.

Inicialmente, foram apresentados cinco pontos fundamentais sobre a nova minuta: (1) da apresentação dos documentos, da análise da documentação e da disponibilidade de certidões, (2) dos prazos, (3) da regularização, (4) da cobrança e (5) dos espaços em terra.

A ATP enviou todas as contribuições necessárias aos técnicos, além de reunir-se com o secretário da SPU para apresentar, também, sua manifestação contra as cobranças de espelho d'água.

Em que pese, o envio das contribuições submetidas àquela SPU visam minimizar situações e entraves burocráticos atualmente existentes no âmbito das respectivas SPU de cada Unidade da Federação, a ATP deixou registrado o posicionamento contrário à cobrança de utilização das estruturas náuticas no espaço aquático.

Este tema está sendo objeto de discussão no âmbito do Poder Judiciário que já sinalizou pela ilegalidade da referida cobrança (Mandado de Segurança n.º 0036080-60.2012.4.01.3400/DF, que tramita no Tribunal Regional Federal da 1ª Região, em grau de apelação), no qual apontou não só atribuição à ANTAq pela regulação do tema como entendeu por ilegal a cobrança de uso de bem comum do povo, e não de um bem da União. Portanto, afigura-se ilegal a cobrança pelo uso de estrutura náutica em espaço aquático, recordando que a União para este caso apenas detém a titularidade política para fins de defesa do mar territorial (bem dominical), não podendo equiparar tal fato a um bem de uso público da União.

O posicionamento da SPU em relação à cessão onerosa do espelho d'água é de que a cobrança é uma imposição legal, conforme previsão do § 5.º do artigo 18 da Lei 9636/98, de modo que a sua isenção só é possível com alteração da legislação vigente. E, este é o caminho adotado pela ATP: atuar para que a Lei 9636/98 trate a cessão de espaços físicos em águas públicas gratuita, uma vez que esses custos oneram o produto brasileiro, principalmente na vertente exportação.

### **3.5 Comissão Portos**

A Comissão Portos, em razão de sua pluralidade representativa, detém um importante respeito institucional junto aos agentes públicos de interesse do segmento portuário.

O início do ano foi marcado pela renúncia do presidente, José Augusto de Castro, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), o que provocou a convocação de uma AGE para formalizar a posse do então vice-presidente, Sergio Salomão, da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), no cargo de presidente. Esta convocação trouxe como item 1 da pauta o seguinte tema: “Análise e deliberação relativas à atuação presente e às expectativas quanto à Comissão Portos”.

Durante a reunião, foi decidido por maioria de votos que a “Comissão Portos seria extinta física e funcionalmente, mantendo sua personalidade jurídica, devendo ficar em prontidão utilizando reuniões periódicas para discussão de temas relevantes”.

Em razão das alterações estatutárias implementadas, a sede da Comissão Portos passou a ser na sede da entidade de seu presidente e que, conseqüentemente, lhe daria o apoio administrativo.

Durante o ano, houve algumas discussões setoriais tais como: Recurso Especial em tramitação no Superior Tribunal de Justiça, que trata da cobrança do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN) sobre o fornecimento de mão de obra avulsa pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) do Espírito Santo, o recurso extraordinário em tramitação no Superior Tribunal Federal, que trata do Adicional de Risco para o trabalhador portuário avulso; o atraso na homologação dos novos calados nos portos brasileiros e sobre o Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017.

A Comissão Portos também reuniu-se com representantes da Casa Civil para manifestar apoio ao Grupo de Trabalho instituído no MTPA para estudar o modelo de dragagem nos portos públicos brasileiros e apresentar as implicações decorrentes das recentes decisões do STF sobre cobrança de IPTU em áreas portuárias arrendadas.

### 3.6 OAB - DF

A Ordem dos Advogados do Brasil do Distrito Federal (OAB/DF) instituiu, no dia 2 de fevereiro de 2017, a Comissão de Direito Marítimo e Portuário com o objetivo de estudar temas relacionados ao Direito Marítimo e Portuário no Brasil, além de debater os principais temas que permeiam a regulação do setor portuário na atualidade.



A Comissão convidou a Diretoria Executiva da ATP a fazer parte do seleto grupo como membro consultor. Além dos executivos da ATP, são membros da Comissão, autoridades da ANTAQ e advogados que atuam no setor. A expectativa é aumentar o número de membros, especialistas e estudiosos do setor para garantir o alto nível do fórum de debates.

A ATP sentiu-se prestigiada em fazer parte da Comissão e utilizou esse fórum durante o ano de 2017 para trazer à tona discussões de suma importância para o setor que, cada vez mais, têm ocupado espaço de grande enfoque no cenário nacional.

Ao longo do ano, várias agendas foram propostas e a ATP levou àquele fórum discussões que permeiam a pauta dos interesses dos terminais privados, tais como: cobrança pelo uso do espelho d'água pela SPU, diferenciação regulatória dos regimes portuários, tarifas portuárias e o saldo positivo do Decreto nº 9.048/2017.

### 3.7 Confederação Nacional dos Transportes - CNT

#### CTNAV - Câmara Temática de Navegação e Portos

A Câmara Temática de Navegação e Portos (CTNAV) da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realiza reunião bimestral e traz assuntos importantes do setor da navegação e portos, principalmente no que diz respeito à navegação interior e aos terminais fluviais. A ATP tem participação ativa nestas reuniões e os temas discutidos neste fórum no ano de 2017 tiveram os seguintes destaques:

- Secretaria da Receita Federal (SRF) : Instrução Normativa 261 da SRF que dispõe sobre a habilitação de empresa transportadora para manter recinto não alfandegado, na cidade de Manaus (AM), com a finalidade de receber mercadorias de origem estrangeira ou produzidas na Zona Franca de Manaus destinadas à nacionalização e comercialização (internação) para o restante do território nacional

- Infraestrutura: as obras de conclusão da rodovia BR -163 para permitir acesso rodoviário aos portos de Miritituba e Santarém, a duplicação da BR - 364 entre Vilhena e Porto Velho - RO para melhorar as condições de acesso rodoviário ao porto de Porto Velho, o acesso rodoviário aos terminais graneleiros em Porto Velho (Ramal Santa Marcelina, até o Cujubim Grande), o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) da Hidrovia do Paraguai, entre outros.

- ANTAq: Resolução Normativa 13/2015, que trata sobre a Norma de Registro, campanha de regularização de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

- Segurança: Atos de pirataria e insegurança na navegação: posição do Ministério da Justiça e da Conportos sobre pedido de audiência; - Atos de Pirataria: criação do sistema de dados do Projeto Proteger, acidentes envolvendo navios e embarcações menores no Rio Amazonas.

- Secretaria Nacional de Portos: Questões inerentes aos processos de revisão das poligonais dos portos públicos na região Norte, a desburocratização nas atividades administrativas e operacionais no Porto de Santos, entre outros.

- Secretaria de Patrimônio da União: discussão sobre Portaria 404/2014 da SPU;

Em razão da criação da CTNAV a seção IV ficou esvaziada.

## Seção VII - Infraestrutura de Transporte e Logística

A representatividade da Seção é muito diversificada e em razão disso é difícil discutir temas que contemplem os interesses de todos os membros. A pedido do presidente da Seção, Glen Gordon Findlay, a ATP encaminhou dois temas para discussão:

- ✓ Adequação das poligonais; e
- ✓ Serviço de praticagem.

Tais temas não motivaram um debate mais profundo por serem muito específicos. A proposta do presidente foi no sentido de trazer para discussão na seção minutas de ofício a serem submetidas ao presidente da CNT para encaminhamento às autoridades responsáveis.

A ATP optou por continuar trabalhando os dois temas diretamente junto às autoridades responsáveis. No caso de adequação das poligonais, diretamente na SNP e no caso do serviço de praticagem a ATP passou a atuar junto da coalizão de tomadores do serviço, conforme já detalhado em item específico.

### 3.8 CONPORTOS

Em razão de interesses específicos dos associados, a ATP atuou fortemente junto à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos (Conportos).

Os principais temas foram:

- ✓ Cursos de formação e atualização de supervisores de Segurança Pública;
- ✓ Revisão das Resoluções 47 e 50 da Conportos;
- ✓ Reanálise das áreas abrangência nos planos ISPS Code.

Em relação aos cursos, a intenção da ATP é patrocinar cursos exclusivos para seus associados, onde todos os custos seriam das empresas e apenas a organização e supervisão caberia a Conportos.

A entidade optou por organizar dois cursos de formação em Brasília. A ATP foi contemplada com 44 vagas das 66 solicitadas. As 22 vagas não atendidas apresentaram problemas na documentação dos participantes.

Por solicitação da Conportos, a ATP discutiu internamente, tendo encaminhado 16 sugestões de alteração de texto para as Resoluções 47 e 50 da Conportos.

A adequação das áreas de abrangência do ISPS Code mostra ser a questão de maior complexidade e no qual não houve avanços no decorrer do ano de 2017.

Em razão do grande número dos terminais associados pertencerem a complexos industriais, a delimitação da área de abrangência do ISPS Code extrapola o conceito de área primária do porto/terminal, avançando nas áreas industriais dos complexos.

A ATP irá priorizar este tema em suas discussões com a Conportos no próximo exercício (2018), pois as mudanças estruturais ocorridas em 2017 na entidade (transferência de subordinação), atrapalharam a sequência de discussões que ocorreram em relação a este assunto.

### **3.9 Congresso Nacional**

A participação da ATP no Congresso Nacional se deu pelos seguintes temas:

- ✓ PDC 699 Decreto - deputado federal Wilson Beserra (PMDB-RJ)
- ✓ Praticagem - deputados federais Julio Lopes (PP-RJ) e Altineu Cortês (PR-RJ)
- ✓ Cobrança do Espelho D'água - senador Vicentinho Alves (PR-TO) e deputado federal Francischini (PSL-PR)
- ✓ Apresentação das atividades da ATP com o deputado federal João Paulo Papa (PSDB-SP)
- ✓ Serviço de Segregação e Entrega (SSE)- deputado federal Alexandre Valle (PR-RJ)

A atuação da ATP no Congresso Nacional é pontual em projetos de lei de interesse e participando de reuniões e audiências públicas que tenham relevância para o setor portuário e, particularmente, para o segmento das instalações portuárias de uso privado.

No ano de 2017, atuou-se nos seguintes projetos de lei:

#### **PDC 699/17 do deputado federal Alessandro Molon (PSB-RJ)**

A proposta de decreto legislativo visava sustar os efeitos do Decreto 9.048/17. A ATP junto com as entidades que compunham a coalizão trabalhou junto ao relator na Comissão de Viação e Transporte (CVT), deputado federal Wilson Beserra, pela rejeição do PDC.

O voto do relator foi pela rejeição e seu parecer foi aprovado por unanimidade.

### **PL 2149/15 do deputado federal Raimundo Gomes de Matos (PSDB-CE)**

O projeto de lei modifica a Lei 9.537/97 em aspectos relacionados ao serviço de praticagem trazendo grandes prejuízos aos tomadores do serviço.

A ATP, por força da criação do GT Praticagem, tomou conhecimento do PL e trabalhou junto ao presidente da CVT, deputado federal Altineu Cortês, no sentido de interromper sua tramitação até que o governo se posicionasse sobre a regulação econômica do serviço de praticagem.

Até o final do ano, o PL ficou fora de pauta aguardando definição da Casa Civil.

### **PL 8535/17 do deputado federal Julio Lopes**

Este projeto também modifica a Lei nº 9.537/97, mas atende parcialmente aos interesses dos tomadores do serviço de praticagem.

Por indicação da Casa Civil, a coalizão dos tomadores de serviço (ATP, ABTP, Syndarma, Centronave e CLIA) está trabalhando junto ao deputado no sentido de aprimorar o texto para que ele contemple as propostas da coalizão.

### **PLS 768/15 do senador Wellington Fagundes (PR-MT)**

Por solicitação da ATP, o senador apresentou este projeto de lei do Senado que altera a Lei 9.636/98 no sentido de isentar os TUPs do pagamento pelo uso do espelho d'água. A ATP atuou junto ao gabinete do senador Vicentinho Alves, relator do PLS, no sentido de dar andamento à matéria, sem sucesso.

Em razão disso, a ATP propôs ao deputado Francischini um ante projeto de lei com o mesmo teor do PLS 768/15. Até o final do ano o deputado não havia encaminhado o projeto de lei.

### **Apresentação das atividades da ATP ao deputado João Paulo Papa (PSDB/SP)**

Em razão do grande envolvimento que o deputado tem como o setor portuário, particularmente com o Porto de Santos, a Diretoria Executiva fez uma apresentação minuciosa das finalidades, propostas e desempenho da associação e do segmento que ela representa.

## **Audiência Pública sobre o Serviço de Segregação e Entrega de contêineres.**

Este assunto é abordado no tema Serviços de Segregação e Entrega (SSE).

## **4 ATIVIDADES EXTERNAS – FRENTES DE TRABALHO**

### **4.1 Marco Regulatório**

A ATP comemorou a publicação do Decreto dos Portos, número 9.048/2017, por entender que traz ao setor maior possibilidade de investimentos, simplificação dos processos de obtenção de outorga e menor insegurança jurídica. O texto do Decreto é bem positivo para o setor, pois eliminou boa parte da intervenção estatal presente no antigo Decreto nº 8.033/2013, no qual apresentava um texto que extrapolava, e muito, a Lei dos Portos.

O Decreto foi publicado em 11 de maio de 2017 e as principais mudanças tratam da simplificação de processos de autorizações e das ampliações de terminais de uso privado, transferências de titularidade, dilação do cronograma de obras, entre outros aspectos normativos que darão mais agilidade aos órgãos públicos na tomada de decisões. Outros itens importantes foram acolhidos, tais como: ampliação dos prazos contratuais e a realização de prorrogações antecipadas dos contratos de arrendamento.

Ainda para os terminais de uso privado, um dos maiores destaques do decreto foi a exclusão das exigências tanto da limitação para expansão de áreas superior ao montante de 25%, como também a exclusão da necessidade de novo anúncio público para fazê-la. Além disso, o Decreto exclui a exigência de garantias de execução. Essas limitações impediram e atrasaram diversos investimentos em terminais privados e o Decreto objetivou eliminar estes entraves.

Os pleitos voltados para os TUPs e, defendidos pela associação, quando comparados aos dos arrendatários, de fato, são menos complexos, pois para o TUPs não há a utilização de qualquer verba pública, por isso, o antigo Decreto extrapolou a Lei dos Portos e se tornou juridicamente contestável, fazendo exigências que não se coadunam com o uso do capital privado.

Após a assinatura do Decreto, as entidades, em coalizão, mantiveram o mesmo ritmo de discussão com as normas infralegais, tanto no âmbito do MTPA com as portarias e diretrizes, como também na ANTAq em função das resoluções normativas.



Em relação às autorizações portuárias, a coalizão empresarial sugeriu a adoção de uma portaria unificada, coesa internamente, que a um só tempo: (i.) estabeleça a minuta do termo aditivo de adaptação dos terminais privados; (ii.) estabeleça a minuta de contrato de adesão; (iii.) regulamente as situações previstas no novo art. 35 do Decreto nº 8.033, de 2013. Ao final, dado o escopo, a portaria sugerida visa revogar as portarias SEP nº 110 e 249, de 2013.

O aditamento contratual para TUPs é opcional e contém, como cláusulas, as principais alterações já constantes do Decreto 9.048/2107:

<b>QUADRO 01 - Principais sugestões ao termo aditivo do contrato de adesão.</b>	
<b>Principal Item:</b>	<b>Descrição:</b>
Regime Jurídico da Autorização	adaptação do texto do contrato de adesão ao artigo 35-A do decreto no que se refere aos dois elementos essenciais à regulação dos terminais autorizados, são eles: (i.) a liberdade de preços, expressa na Lei nº 10.233/2001 e (ii.) a prerrogativa do autorizado de disciplinar a sua própria operação, nos termos da Lei nº 12.815, de 2013
Dispensa da Garantia de Execução	Cláusula necessária para adequação a uma alteração promovida pelo Decreto nº 9.048, de 2017.
Aditamentos Contratuais	<p>Dispensa do aditamento contratual nas hipóteses de:</p> <p>I- Transferência de titularidade da autorização, desde que preservadas as condições estabelecidas no contrato de adesão original;</p> <p>II - a ampliação da área da instalação portuária, desde que haja viabilidade locacional;</p> <p>III - alteração, acréscimo ou supressão do perfil de carga movimentada prevista no contrato de adesão, com possibilidade de simples comunicação ao poder concedente;</p> <p>IV - Nos casos de ampliação de área que envolva imóvel da União, condicionada ao disposto no § 2º do art. 27;</p> <p>V - Quando a ampliação de área não implicar a necessidade de novo exame de viabilidade locacional;</p> <p>VI - As alterações efetuadas no cronograma físico e financeiro ou no montante de investimentos previstos para a implantação da instalação portuária.</p>

Além do termo aditivo contratual, foi proposta uma nova minuta do contrato de adesão à Secretaria Nacional de Portos com as alterações necessárias e adequadas ao regime jurídico de

terminais privados. As principais alterações foram relativas ao regime jurídico. Uma das ideias na alteração do texto foi criar limitação para que os futuros regulamentos da ANTAQ e do MTPA sejam aplicados em descompasso com o contrato de adesão. Houve também a sugestão para que o acesso às instalações autorizadas, em qualquer hipótese, se dê mediante a contratação do próprio titular da instalação portuária. Já na parte relativa à execução das obras houve sugestões para revisão do texto com possibilidade de ampliação de área superior a 25%, bem como de alteração do cronograma físico financeiro em concordância com o texto do Decreto 9.048/17. Do item que trata da execução do contrato, foram adaptadas as cláusulas relativas à transferência de titularidade, ampliação do escopo de subcontratação de serviços assessoriais, exclusão das exigências de níveis de serviço, obrigação da apresentação da modicidade tarifária.

Até o presente momento, apenas a Resolução 3.290/14 foi para discussão em audiência pública (R. 5.817/17). O texto desta nova resolução apresenta-se muito mais coerente com as demandas do setor. As demais normas ainda aguardam análise tanto da Secretaria Nacional de Portos, como da ANTAQ.

Histórico: O processo de revisão do marco regulatório começou a ser discutido no segundo semestre de 2016. O objetivo do governo federal foi estudar as formas legais que poderiam ser adotadas para desburocratizar o setor, dar mais previsibilidade, reduzir os riscos, melhorar o ambiente de negócios e abrir caminho para novos investimentos, cuja expectativa gira em torno de R\$ 20 bilhões por meio da iniciativa privada.

A ATP e as demais entidades de classe participaram das mesas de negociação com os órgãos governamentais para construir uma solução consensual.

A proposta final que resultou no Decreto foi considerada o mecanismo mais ágil de oferecer ao mercado a flexibilização da lei com foco na retomada dos investimentos e na recuperação do crescimento econômico do País.

## **4.2 Calado Dinâmico**

A cultura marítimo-portuária, sempre preocupada com a segurança náutica, estabeleceu métricas de controle muito severas. Essas medidas eram baseadas em indicadores, como a intensidade do vento e maré, de fácil acesso e domínio. A metodologia definiu que essas medidas de controle possuam a natureza de serem prévias e estáticas. Ou seja, determinam o calado máximo, antes mesmo de saber como estarão as condições no momento da manobra do navio. Dessa forma, por ser prévia, foram criados parâmetros que pudessem absorver uma grande variação de condições

ambientais e dos navios. Assim, dentro deste conceito, no que se refere a reduzir a possibilidade de encalhe, estabeleceu uma Folga Abaixo da Quilha muito avantajada (ou pé-de-piloto).

Isto foi, e é feito, objetivando absorver todo o aumento de calado que pudesse ser causado pelas condições reinantes, quando o navio estivesse em movimento. Entretanto, a metodologia foi bastante aprimorada nos últimos anos em países importantes (e concorrentes) no contexto portuário. Incorporaram-se dados oceanográficos das ondas e das correntes. Tal fato descortina uma série de perspectivas para os terminais e, sobretudo, para o Brasil.

A perspectiva mais importante é decorrente dos resultados do Tanque de Provas Numérico, da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). Em análise pregressa de cerca de dois anos, foram comparados os calados definidos pela regra em vigor com os calados que seriam recomendados pelos cálculos do chamado Calado Dinâmico e Racional.

A pesquisa apontou uma série de considerações, sobretudo, de que aquela suposta margem de segurança, ainda que bem grande, nem sempre conseguia garantir o controle dos riscos. Assim como representava uma perda produtiva e comercial muito importante.

Resumidamente, o novo conceito abrange pelo menos cinco perspectivas distintas: (1) permite um aumento significativo de produtividade e também da capacidade de produção; (2) reduz bastante o custo envolvido nas operações portuárias tanto em *demurrage* como em gasto com o frete; (3) diminui o desembolso com Dragagem, o que, simultaneamente, reduz os impactos ambientais e sociais; (4) aumenta a capacidade de carregamento por embarcação, atenuando a emissão específica dos gases nocivos; e (5) permite visualizar com precisão os riscos náuticos envolvidos, sendo este o mais importante de seus atributos, pois incorpora todos os citados anteriormente. Portanto, esse novo conceito aumenta significativamente a competitividade dos produtos brasileiros pelos terminais portuários e, por isso, a ATP apoia e lidera esta negociação.

Na 22ª Assembleia Geral Extraordinária, a associada Samarco fez uma apresentação das vantagens de se adotar, pela Autoridade Marítima, o conceito de calado dinâmico nos portos e terminais brasileiros.

Por entender que a adoção do calado dinâmico trará ganhos econômicos e concorrenciais, a AGE aprovou por unanimidade o envolvimento da ATP neste tema.

### 4.3 SSE - Serviços de Segregação e Entrega

Para este assunto existem três processos na qual a ATP acompanha, a saber: (i) ANTAq SEI 50300.000381/2008-86 - Revisão Normativa da Resolução nº 2.389, de 2012. (ii) CADE 08012.001518/2006-37 – Marimex vs. Rodrimar; e (iii) 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. 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 da SSE.

Das várias discussões entre a coalizão (ATP, ABRATEC e ABTP) e ANTAq houve apresentações do tema e de tese jurídica a fim de influenciar na decisão de análise do assunto. Em uma dessas 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 a distinção essencial entre a norma atual e a proposta, destacando os fundamentos pela ilegalidade.

O atual processo possui pedido de vistas do então diretor-Geral da ANTAq, Adalberto Tokarski. Ao que tudo indica, esta análise será aprofundada pela ANTAq com a contratação de um estudo para realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR).

No Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), o processo que se destaca é a representação da Marimex contra a Rodrimar (08012.001518/2006-37). O conselheiro Paulo Burnier, então relator, proferiu voto defendendo a possibilidade de condenação da Rodrimar pela cobrança do SSE mesmo durante a vigência da Resolução nº 2.389, de 2012. Durante a apreciação Plenária, dois outros conselheiros proferiram voto aderindo à proposição do relator e, na sequência, houve o pedido de vista da conselheira Cristiane Alckmin.

Além da conselheira, foram procurados também Rodrigo Beloni e Walter de Agra. Ambas audiências foram positivas no sentido de contestar todas as argumentações da empresa Marimex.

A atuação da ATP e de outras associações consiste, agora, em reunir documentos buscando o convencimento ativo da ProCADE, da conselheira Cristiane Alckmin e dos demais conselheiros.

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 nº2389, de 2012, a equipe técnica do TCU está indicando que a ANTAq desenvolva metodologia para obtenção dos custos de movimentação dos terminais.

Em 2017, houve duas audiências públicas na Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados para debater o assunto. A primeira ocorreu em 21 de setembro de 2017, por meio do requerimento nº 221/2017 dos deputados Alexandre Valle e Wilson Beserra sob o título: "Esclarecimentos sobre a tarifa portuária THC2 - Terminal Handling Charge."

A audiência teve como debatedores, Hamilton Caputo (TCU-SECEX-SP), Rodrigo Abreu (procurador do Cade), e Arthur Yamamoto (ANTAq). Hamilton Caputo apresentou o processo 014.624/2014-1 que trata de gargalos logísticos e expôs os argumentos da sua unidade técnica e do MP-TCU pela ilegalidade da norma atual.

Os deputados Alexandre Valle e Wilson Beserra leram perguntas tendenciosamente contrárias à cobrança e o deputado Júlio Lopes formulou perguntas de contraposição.

Após uma primeira audiência pública, as associações (ATP, ABRATEC e ABTP) participaram da segunda audiência realizada em 30 de novembro de 2017, sob o requerimento nº 257/2017 de autoria do deputado Alexandre Valle. Essa audiência teve como expositores o professor Marcos Pinto, Gustavo Braga e o advogado Cassio Ribeiro.

Na ocasião, foram apresentadas justificativas técnicas e jurídicas contrárias aos argumentos dos terminais retroportuários principalmente no que tange à tentativa de padronização de custos portuários ao armador, bem como dos contratos de fretes marítimos e seus diferentes níveis de responsabilidade.

### **Praticagem - Coalizão de Entidades**

O GT Praticagem entendeu ser importante agregar ao esforço do grupo outras entidades tomadoras do serviço. Para isso a ATP convidou outras Entidades a unir força para o assunto e então surgiu a coalizão composta por ATP, Cruise Line International Association (Abremar), Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) , Centro Nacional de Navegação (Centronave) e Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

A coalizão reuniu-se na Casa Civil com a subchefe de Articulação e Acompanhamento, Natália Marcassa, para apresentar a visão dos usuários dos serviços de praticagem à despeito dos problemas existentes no setor e para solicitar a criação de um grupo de trabalho por parte da Casa

Civil com objetivo de estudar a regulação econômica da atividade. Apesar disso, a Casa Civil não viu a necessidade de criação de grupo de trabalho, pois o Governo já havia identificado a necessidade de regular os serviços, fazendo-a por meio dos projetos de lei já em tramitação no Congresso, sugerindo como base das propostas a utilização do PL 8535/17, de autoria do deputado Julio Lopes (PP/RJ).

No momento, a coalizão está trabalhando em uma posição de consenso, na qual os pontos a serem defendidos pela ATP serão:

- ✓ Dar poder ao ente regulador na determinação de preços, independente da interrupção dos serviços de praticagem;
- ✓ Colocar a CNAP na Lei;
- ✓ Fixação de teto máximo para todos os serviços de praticagem;
- ✓ Permitir a contratação de práticos pelos tomadores de serviço; e
- ✓ Ter a Autoridade Marítima como reguladora econômica.

#### **4.4 Privatização da Dragagem**

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 no Porto de Santos: a privatização dos serviços de dragagem.

A privatização da dragagem, para a ATP, é uma iniciativa positiva que poderá solucionar o problema de restrição da profundidade no canal de acesso do Porto de Santos que se arrasta há anos, sem que o Governo dê solução cabal ao assunto. Este projeto, se muito bem alinhado aos interesses de toda a comunidade daquele porto, será exemplo único, pois o Porto de Santos contém em seu portfólio importantes investidores, bem como um elenco de recordes na movimentação portuária e muito disso graças ao capital privado.

O modelo proposto exige cuidados sensíveis quanto a participação de todos os investidores, tanto do regime de adesão com aqueles de concessão. O modelo exigirá, também, acuidade na forma de sua legalização, uma vez que a verba pública será gerida pelo capital privado em função de seus próprios interesses. E, por isso, o alinhamento entre arrendatários e terminais privados harmonizará e dará força para um projeto de elevada magnitude e irretocável relevância.

É sempre bom lembrar que os terminais de uso privado arcam com a integralidade de seus investimentos e, por isso, não se vislumbra ficar à margem de um assunto considerado imperativo à existência e a manutenção dos negócios dos TUPs.

Ao analisar a minuta de Medida Provisória proposta pelo Sopesp, a ATP observou e sugeriu alguns pontos: (i) exclusão do conceito de Porto Organizado e inclusão de complexo portuário, (ii) exclusão da palavra “modicidade” tarifária, (iii) a sugestão de inclusão de qualquer interessado, a qualquer tempo no projeto de condomínio, (iv) a definição de região portuária, (v) uniformidade das condições estruturais e exclusão dos trechos de dragagem , principalmente, (vi) a mínima equidade na composição do Conselho com inclusão de voto afirmativo.

O voto afirmativo consiste em tomadas de decisão do Conselho de Administração excluindo a necessidade do voto de qualidade aos assuntos que possuem predominância na manutenção do condomínio portuário, quais sejam: o orçamento, a definição de parâmetros, condições técnicas e projetos, assim como contratações e respectivas execução e fiscalização de projetos, obras e serviços relativos ao canal de acesso e demais aspectos associados ao custeio direto e indireto do canal de acesso, além da elaboração e pedidos de alteração de estrutura tarifária e/ou revisão tarifária.

Pela importância do assunto, a ATP esteve reunida com MTPA, ANTAq e Casa Civil.

Pelo Governo Federal foi publicada, em novembro de 2017, a Portaria 930/2017 que cria um Grupo de Trabalho com objetivo de propor soluções que garantam a perenidade e eficiência na manutenção necessária de geometria e profundidade do canal de acesso das bacias de evolução, de fundeio e dos berços de atracação do Porto Organizado de Santos.

O grupo é composto por MTPA, Secretaria Nacional de Portos, ANTAq, Codesp, Casa Civil, Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos e Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, podendo ter a participação por convite de outros interessados no projeto.

A primeira reunião conjunta ocorreu em 20 de dezembro de 2017 para debater as teses jurídicas quanto a gestão do dinheiro público pelo ente privado. Outras reuniões devem acontecer no ano de 2018, além do relatório conclusivo do GT-MTPA.

#### **4.5 Barra Norte**

A ATP encerrou 2017 com a possibilidade de financiamentos no montante de R\$ 10 milhões para o Projeto Barra Norte, que estuda a possibilidade de navegação em lama fluida, na cabeceira do Rio Amazonas.

Esses financiamentos são referentes a dois convênios que poderão ser assinados em 2018, sendo o primeiro deles entre a Marinha do Brasil e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), que trata de levantamento batimétrico na área onde se formam bancos de areia naquela região.

Já o segundo convênio, tem como objetivo a possibilidade de navegação em lama fluida. Para isto, é necessário o aporte financeiro da Secretaria Nacional de Portos ao grupo de estudo do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

O projeto Barra Norte ganhou apoio na 21 Assembleia Geral quando foi aprovado por unanimidade.

Para a execução do projeto, durante o ano de 2017, a associação esteve à frente de importantes eventos que mostraram a autoridade marítima, a comunidade científica, aos órgãos do Governo e aos empresários a importância de proporcionar maior segurança na região dos bancos de areia pelo aumento da frequência de batimetria, gerar maior segurança da navegação no arco lamoso, por meio do aprimoramento da previsão da maré naquela área e da possibilidade de navegação em lama fluida.

Resumidamente, o trabalho trata da necessidade de melhorar a segurança da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas. Ciente da importância que tal análise acadêmica representa para o setor logístico portuário, a ATP vislumbrou a oportunidade de colaborar com o estudo capitaneado pela professora da UFRJ Dra. Susana Vizon e, de fato, transformá-lo em um projeto que vai proporcionar ganhos diversos aos setores que atuam na região Amazônica.

Uma das primeiras tratativas para alavancar o projeto e conquistar novas parcerias foi a ATP apresentá-lo ao corpo técnico da Marinha do Brasil, o que ocorreu em julho de 2017 durante seminário realizado na Diretoria de Portos e Costas, no Rio de Janeiro.

A Marinha acolheu o estudo considerando-o uma boa iniciativa e sugeriu a criação de um grupo de trabalho com o objetivo de se aprofundar no levantamento técnico e na criação de ações que viabilizem a consolidação do projeto Barra Norte.

A navegação em lama fluida permite que os navios utilizem sua capacidade total, o que hoje não ocorre. No primeiro semestre de 2017, os portos de Itacoatiara, Juruti, Manaus, Santarém e Trombetas receberam 872 navios. Os navios graneleiros que operam nestes terminais, quando totalmente carregados, necessitam de uma profundidade de 13,3 metros, acima do limite atualmente considerado que é de 11,50 metros. Ou seja, essas embarcações estão impedidas de carregarem



completamente seus compartimentos de carga e, assim, enfrentam os maiores custos portuários do Brasil por tonelada carregada. Por exemplo, em navios do tipo Panamax (66.000 t), a defasagem de carga em relação à capacidade em volume é da ordem de -22%.

Já existem fortes indícios de que a profundidade para navegação na Barra Norte do Rio Amazonas, segundo informações batimétricas transmitidas por navios que trafegam na região, já apresenta uma folga em relação aos 11,5 m operados hoje. Essas condições justificam o avanço na consideração da navegação em lama fluida nessa região e, estudos relativos ao seu aprimoramento não são tipicamente brasileiros.

A competição acirrada nos mercados mundiais de *commodities* agrícolas faz com que as margens se reduzam e, assim, a soma de pequenas diferenças e reduções nos custos logísticos dos produtos exportados podem ser decisivas para a efetivação de contratos de exportação, que preservem e propiciem margens de renda para os produtores e exportadores, pois, toda oneração, direta ou indireta das atividades portuária e de navegação, acaba resultando em perda de competitividade e redução de negócios para os produtores brasileiros e para o País.

#### **4.6 FUNDAF**

O Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (Fundaf) foi instituído pelo Ministério da Fazenda e destinado a fornecer recursos para financiar o reaparelhamento e reequipamento da Secretaria da Receita Federal, além de atender aos demais encargos específicos inerentes ao desenvolvimento e aperfeiçoamento das atividades de fiscalização, entre elas, o ressarcimento aos recintos alfandegados (que abrangem os terminais portuários) e de mercadorias que vão a perdimento (passam a pertencer a União após a não conclusão do desembaraço aduaneiro).

Em junho de 2002, uma ação com o objetivo de obter o reconhecimento de que a exigência da contribuição para o Fundaf tem natureza jurídica tributária, mais especificamente de taxa, bem como a declaração da ilegalidade e inconstitucionalidade da referida taxa, uma vez que a obrigação de contribuição ao Fundaf foi criada pela Instrução Normativa SRF nº 23/1996, o que só se admite que seja instituída por lei e não por instrução normativa. Em 2017, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, além de reconhecer a ilegalidade da obrigação de contribuição ao Fundaf, o TRF analisou a questão e consignou o entendimento de que os associados poderiam buscar a restituição/compensação dos valores pagos desde 22 de outubro de 1992.

Via de regra, os terminais privados que eram filiados à ação de 2002 são beneficiados pelos seus efeitos. Na 21ª AGE, de 08 de junho de 2017, no sentido de apoiar a demanda jurídica, a ATP precedeu a contratação de escritório de advocacia com o objetivo de propor a declaração de inconstitucionalidade e ilegalidade da contribuição ao Fundaf para os terminais não incluídos ou existentes na primeira ação, tendo em vista tratar-se de cobrança compulsória que, embora tenha recebido outras denominações, tem natureza nitidamente tributária, sendo pertencente à espécie de taxa.

O tempo estimado para a ação da ATP é de três a cinco anos.

No caso de decisão favorável aos interesses da ATP, ocorrendo o trânsito em julgado, os terminais associados à ATP, que tinham a condição de filiado no momento da propositura da ação, poderão requerer a compensação ou restituição dos valores recorridos indevidamente, bem como levantamento dos valores depositados, se for o caso.

#### **4.7 Resolução CONAMA 398/98**

O Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama) decidiu rever a Resolução 398/98 que dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares e orienta a sua elaboração.

Houve seis reuniões temáticas que discutiram tanto o texto da resolução, como seus anexos. Estes últimos com cunho muito mais técnico e voltados, principalmente, às plataformas de petróleo.

Das proposições dos TUPs, a ATP se manifestou para a correção e atualização do texto da resolução em função da publicação da Lei dos Portos, pela adequação dos novos PEIs em tempo superior a dois anos, para a criação do consórcio entre instalações para que os recursos dos PEI possam ser compartilhados, capacidade volumétrica dos tanques e definição mais clara para os procedimentos e responsabilidades para o Plano de Área no que cabe a cada terminal portuário.

As alterações dos anexos estão sendo discutidas por grupos específicos do Instituto Brasileiro do Petróleo.

A intenção do Conama é finalizar a minuta de resolução no ano de 2018.

#### **4.8 Trabalhador Portuário**

Na 18ª AGE, realizada em 9 de fevereiro de 2017, os associados decidiram rever a decisão anterior que apoiava a criação de um sistema S Portuário (SENAP), a ser administrado pela Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), destinado a prover a qualificação do trabalhador portuário, e deliberaram por apoiar o Sistema Sest/Senat da CNT, já existente, como órgão responsável por administrar e guiar os recursos recolhidos pelas empresas destinados ao aprendizado e a assistência social do trabalhador portuário.

A Marinha do Brasil, gestora do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDPEM) que congrega recursos destinados a qualificação profissional de portuários e marítimos, manifestou-se favoravelmente em transferir para outra entidade a gestão dos recursos destinados aos trabalhadores portuários.

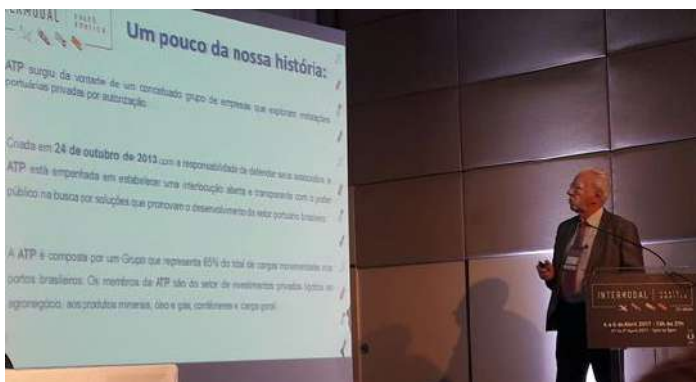
Com a intermediação da ATP, a Diretoria Executiva do Sest/Senat fez a apresentação formal do sistema à Marinha e encaminhou proposta de alteração da legislação que viabiliza a transferência dos recursos.

No final de 2017, o Sest/Senat trabalhou em uma nova versão do projeto de lei em razão de observações apresentadas pela Marinha em relação à primeira minuta.

## 5 EVENTOS

### 5.1 Intermodal

Durante a 23ª edição da feira Intermodal South America, de 2017, a ATP participou do painel “Novos desafios do setor portuário: alterações dos marcos regulatórios e os impactos para o desempenho do setor”.



Na exposição, o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, apresentou os avanços trazidos com a edição da Lei nº 12.815/13 ao setor portuário. O executivo enfatizou que muitas ações ainda precisam ser tomadas. Destacou o trabalho da coalizão empresarial

(ATP, ABTL, ABRATEC, ABTRA e ABTP) em conjunto com a ANTAq e o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil acerca da revisão do decreto que regulamenta a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. “A lei foi um avanço para o nosso setor. Contudo, há necessidade de avanços em relação à segurança jurídica, liberdade de investimentos, redução de custos operacionais e diminuição da burocracia”, enumerou.

### 5.2 Seminário “Impactos para o Setor Portuário”

A ATP participou, em junho de 2017, do seminário “Impactos para o Setor Portuário” organizado pela ANTAq e que debateu os incrementos das alterações resultantes do Decreto 9.048/17. Além do diretor-geral da ANTAq, Adalberto Tokarski, participaram os diretores da ANTAq Mário Povia e Francisval Mendes, o coordenador-geral de Transportes Aquaviários do MTPA, Felipe Nogueira Fernandes e o diretor do Departamento de Outorgas da Secretaria Nacional de Portos, Ogarito Linhares.



Com o novo decreto do setor portuário, várias resoluções e portarias serão revistas, como por exemplo, a Resolução 3.290/14 que trata de regular os terminais de uso privado e a Portaria SEP 110/13 que dispõe sobre as novas autorizações em TUPs.

Outra norma da ANTAq que também será revisada é a 3.274/2014, que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.



Durante a apresentação a ANTAq destacou a redução do prazo de autorização que passou de 145 dias para 110 dias.

### 5.3 Port Finance International Rio 2017

Nos dias 21 e 22 de junho, os executivos da ATP, Murillo Barbosa, diretor-presidente, e Luciana Guerise, diretora-executiva, participaram do *Port Finance Intermodal*, no Rio de Janeiro. Um dos principais eventos internacionais sobre logística que reuniu os principais *players* do segmento.

O encontro debateu os rumos do desenvolvimento portuário e dos terminais do Brasil e o impacto do setor na economia nacional. O objetivo central do *PortFinance* é buscar respostas às questões como: Onde está o foco dos investimentos e quais os efeitos na economia do Brasil? Quais fatores influenciarão o desenvolvimento? Qual o papel da política e o impacto direto das tendências atuais e alianças no mercado marítimo? Qual é a perspectiva para o comércio do País e que papel os portos e terminais têm nisso?

Para contribuir com o debate, Murillo Barbosa participou da abertura, cuja temática debatida foi “Conduzindo a Economia do Brasil através do Comércio e Transportes”. Já no dia 22 de junho, Luciana Guerise apresentou suas considerações acerca do tema “A Lei 12815/2013 e os efeitos em terminais privados”.

#### 5.4 1ª Conferência Internacional de Portos, Vitória - ES

A 1ª Conferência Internacional de Portos "Transporte Marítimo Portuário - Desafios e Expectativas", realizada em julho de 2017, teve como objetivo analisar e debater o tema por meio de conferências com especialistas do setor marítimo portuário mundial. Esta análise envolveu os vários cenários com os quais o setor marítimo se defrontará nos próximos anos.

Os assuntos abordados foram: Comércio marítimo e navegação - Desenvolvimentos e Desafios em Nível Internacional" (Dr. Shuo Ma); "O processo de Verticalização no Mercado do Setor Marítimo Portuário" (Dr. Fernando Cruz Gonçalves); "Administração Empreendedora: O Potencial Competitivo dos Portos Públicos Brasileiros e a Importância do Desenvolvimento de Ferramentas Comerciais Múltiplas e Abrangentes" (Luis Claudio Santana Montenegro, presidente da Companhia Docas do Espírito Santo); "Concessões nos Portos - A Experiência Espanhola" (Dr. Jose Luis Estrada Llaquet), "Novos Modelos de Gestão e Governança nos Portos" (Dr. Eduardo Silva Martins) e "As Novas Tecnologias integradas à Gestão Portuária" (Helder (JUP) / Manuel Vaz (3Port)).

Entre os especialistas, destacam-se: os professores Shuo Ma da World Maritime University (Malmo); José Luis Estrada Llaquet, da Universidade Politécnica de Madrid 2007; Fernando Cruz Gonçalves, Universidade da Antuérpia e Eduardo da Silva Martins, que também é conselheiro do Porto de Lisboa e membro do Conselho de Administração da Agência Europeia de Segurança Marítima.

#### 5.5 I Encontro da Navegação Sustentável da Amazônia - Projeto de Coleta Seletiva nas Embarcações de Passageiros e Cargas da Navegação Interior da Região Amazônica.

O evento foi organizado pela ANTAq, em parceria com a Companhia Docas do Pará, a prefeitura de Santarém (PA), a Fundação Esperança, além de outras entidades e teve a ATP como



uma das patrocinadoras. O encontro é parte integrante da primeira ação do "Projeto de Coleta Seletiva nas Embarcações de Passageiros da Navegação Interior na Região Amazônica". Durante a abertura, foi lançada a campanha "Rio Limpo, Amazônia Viva" e assinada a Carta de Santarém pelo diretor-geral da ANTAq, Adalberto Tokarski, e pelo prefeito de Santarém, Nélio Aguiar.

A intenção da ANTAq é contribuir para a conscientização da população com a preservação dos rios navegáveis

O evento contou com quatro blocos sobre diversos temas, entre eles, a sustentabilidade da navegação interior; gestão ambiental no transporte aquaviário; responsabilidade socioambiental da cidade de Santarém; boas práticas sanitárias nas embarcações; turismo sustentável e educação ambiental.

## 5.6 10ª Edição do Seminário Internacional de Transporte Hidroviário Interior

Entre os dias 12 e 14 de setembro foi realizado o seminário técnico sobre Navegação Fluvial na América Latina. O evento ocorreu durante a 10ª Edição do Seminário Internacional de Transporte Hidroviário Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena). A ATP, além de patrocinar o evento, participou do painel “Desenvolvimento da Navegação na Barra Norte do Amazonas”, do qual participaram o secretário Nacional de Portos, Luiz Otávio Oliveira Campos; vice-almirante Marcos Sampaio Olsen, representante a Marinha do Brasil; o diretor de Portos da Cargill, Clythio Van Buggenhout e o professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) Marcos Gallo. Eles debateram as condições atuais de navegação daquela área, a possibilidade de navegação em lama fluida, a segurança da navegação e os benefícios desta navegação como complemento as obras de infraestrutura que podem possibilitar o maior volume de carregamento de navios, escoamento das commodities brasileiras e, principalmente, a redução dos custos logísticos que ocorrem na região Norte do País.



## 5.7 Seminário: Painel 2017 – Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística

As boas práticas logísticas de transporte no Brasil e em outros países foram tema do evento Painel 2017. A ATP destacou os ganhos obtidos com a alteração do texto do Decreto 8.033/13 e o novo Decreto 9.048/17.



## 5.8 EXPOLOG - Feira Internacional de Logística e XII Seminário Internacional de Logística

O XII Seminário Internacional de Logística, ocorrido entre 22 e 23 de novembro de 2017, em Fortaleza (CE) contou com a presença de parlamentares, gestores públicos, empresários, estudantes e investidores.

A ATP participou do Painel que teve como tema “Gestão Portuária do Futuro”. O diretor-



presidente da associação, Murillo Barbosa, deu destaque aos investimentos em terminais privados e falou sobre a nova tendência brasileira de criação de complexos portuários privados. Além da ATP, estavam presentes representantes da Associação de Portos de Portugal, do portos internacionais de Roterdã (Holanda), Sines (Portugal) e Antuérpia (Bélgica), além de membros da Secretária

Nacional de Portos, da Cearáportos, da Companhia Docas do Ceará, dos portos de Mucuripe e Itaqui, entre outros.

Além desses eventos, a ATP participou ainda do ENAEX 2017, Prêmio ANTAq, audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que tratou de concessões ferroviárias, e ainda de reunião do Syndarma Manaus sobre Norma de Registro, do Seminário de Inovação do Reino Unido na Marintec e da assinatura do Decreto que instituiu a ZPE Porto do Açú.



## 6 COMUNICAÇÃO SOCIAL

### 6.1 4º Encontro

#### DEBATE SOBRE REGULAÇÃO PORTUÁRIA MARCA A QUARTA EDIÇÃO DO EVENTO PROMOVIDO PELA ATP

Palestrantes internacionais apresentaram suas experiências sobre regulação e promoveram o debate entre associados e poder público. A experiência regulatória de portos internacionais foi o tema que marcou o 4º Encontro anual da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), realizado no dia 24 de outubro em Brasília. Cerca de 200 participantes assistiram às exposições de três executivos de portos internacionais sobre o tema: Paul Davey, chefe de Assuntos Corporativos da Hutchison Port Limited; Mike Sealy, gerente-geral da Stolthaven Terminals e Otto C. Bottger, gerente comercial da DP World. O debate foi mediado pelo diretor-geral da ANTAq, Adalberto Tokarski.

O primeiro expositor, Mike Sealy, falou sobre a regulação portuária americana e equiparou a situação jurídica entre Brasil e Estados Unidos. Sobre a constante discussão acerca da desburocratização do setor, ele foi taxativo: “Precisamos ser mais rápidos”. Também avaliou que é necessária a diminuição do custo Brasil, além da descentralização do poder para que o setor cresça mais rápido no País.

Já o representante da Hutchison Port Limited, Paul Davey, destacou a produtividade do porto no Reino Unido, que é privado desde o início de suas atividades no país. O gerente comercial da DP World, Otto C. Bottger, falou sobre sua experiência em 25 anos na área em diversos portos e concluiu dizendo que o melhor regulador é o próprio mercado.

Aos questionamentos de executivos do setor sobre a dificuldade em dialogar com o governo por causa da constante troca dos cargos, o diretor-geral da



ANTAq, Adalberto Tokarski, respondeu com otimismo: “Tivemos cinco trocas em quatro anos e, embora isso atrapalhe o diálogo, a situação hoje está melhor do que alguns anos atrás”.

Para o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, o debate foi oportuno por levar em consideração as recentes mudanças no marco regulatório. “Trouxemos pessoas de fora que trabalham com regulação há muito tempo para dizer como ocorre esse processo em outros países. O resultado foi extremamente positivo. Vimos posições diferentes, mas também a coexistência de diversos modelos portuários, com destaque para a competitividade dos Terminais Portuários Privados (TUPs), a diferenciação regulatória e uma série de temas que defendemos há muito tempo. Sob essa perspectiva, o 4º Encontro ATP conseguiu cumprir seu objetivo”, avaliou Barbosa.

A presidente do Conselho Diretor da ATP, Patrícia Lascosque, diretora-superintendente do Terminal Especializado de Barra do Riacho- Portocel, demonstrou satisfação com os assuntos

abordados e o formato do evento. “Estamos construindo uma entidade que vai servir não apenas aos terminais portuários privados, mas a todo o Brasil”, disse. Ela destacou que a ATP trabalha comprometida com a formação das políticas públicas para o setor portuário e para desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

Um dos pilares da associação é a manutenção de uma interface transparente e respeitosa junto à Administração Pública, na construção de soluções e resultados satisfatórios. Nosso maior objetivo, completa a presidente do Conselho Diretor, é “a possibilidade de elevar os indicadores econômicos e sociais do Brasil a padrões que refletem o que somos – uma sociedade proativa, produtiva e empreendedora”.

As diferentes experiências apresentadas no evento, tais como da América do Norte, Latina e Europa, mostraram uma convergência na solução para competitividade do País por meio de políticas públicas pautadas na segurança jurídica, na liberdade de empreender e na diminuição da burocracia.



## **6.2 Atividades da Coordenação de Comunicação Social - 2017**

Com o compromisso de transformar a ATP em uma entidade de referência para o crescimento do modal logístico portuário, fomentando a capacidade técnica, a excelência operacional e o alcance de resultados, a Coordenação de Comunicação Social trabalhou em 2017 com um conjunto de estratégias voltadas para esses objetivos.

Resumidamente, elencamos algumas das principais ações desenvolvidas ao longo de 2017:

### **MEIOS DE COMUNICAÇÃO DA ATP: SITE, TWITTER e FACEBOOK**

#### **Site ([www.portosprivados.org.br](http://www.portosprivados.org.br))**

O site da ATP registrou o total de 21.111 acessos no ano de 2017, o que representa um aumento de 280% em relação a 2016, quando foram registrados 7.538 acessos. Este canal na web se constitui como a principal fonte de informação sobre a ATP, sendo utilizado com um repositório de documentos e imagens, como *releases*, notícias e fotos dos eventos que a ATP realiza ou participa.

O crescimento expressivo no número de acessos é consequência da reformulação que o site da ATP passou no 1º semestre de 2016, com destaque para a nova arquitetura com foco na melhoria da navegabilidade. Tal resultado demonstra a necessidade constante de investimentos em ações na web que priorizem a melhoria do acesso dos usuários a um ambiente com layout adequado e que privilegie a disseminação de informações qualificadas da instituição.

Diante desse quadro, recomenda-se que sejam feitas atualizações periódicas no site da ATP com vistas a aumentar a quantidade de conteúdo informativo e dar maior destaque para as notícias da entidade.

#### **Redes Sociais (Twitter e Facebook)**

As redes sociais representam importante estratégia para divulgação e fortalecimento da presença da marca ATP na web.

No Twitter houve um acréscimo de 51 seguidores, passando de 160 em 2016 para 211 ao fim de 2017. Já no Facebook, o número de seguidores é de 397 com um total de 393 curtidas na *fanpage* da ATP.

Cabe destacar que as visualizações no Facebook ocorreram de forma espontânea, não havendo investimentos da ATP em ações de impulsionamento de postagens nem de links patrocinados.

### **Principais notícias veiculadas na mídia**

Algumas das principais notícias veiculadas, em 2017, na mídia sobre a ATP.

#### **Portos e Navios- 11/01/2017**

Romper barreiras

Associações pressionam governo por mudanças em normas para estimular investimentos privados no setor portuário

O governo tem cerca de 90 áreas portuárias mapeadas para licitar e mais de 60 pedidos de autorização para terminais de uso privado (TUPs) em análise. A estimativa é que, nos próximos 25 anos, menos de 10% dos investimentos para ampliar a capacidade dos portos brasileiros virá do orçamento público. Para tentar acelerar projetos e destravar investimentos privados, cinco associações setoriais apresentaram ao governo federal propostas para reduzir a intervenção estatal e atrair recursos para o segmento. Elas pedem o cumprimento das normas vigentes (decretos, portarias e resoluções) de modo que não se restrinjam ou revoguem direitos e obrigações do setor.

As associações tentam ampliar a segurança jurídica dos investidores por meio da estabilidade dos marcos regulatórios e do respeito aos contratos de exploração de áreas e terminais portuários. Elas defendem que cabe ao poder concedente a formulação das políticas públicas do setor e que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é responsável pela regulação de aspectos técnicos do marco regulatório e pela fiscalização das políticas, mais com objetivo pedagógico do que punitivo.

O grupo entende que a atividade portuária é privada, regulada e não deve ser entendida como serviço público. As sugestões foram formuladas pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), Associação Brasileira dos Terminais Líquidos (ABTL), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). (trecho da matéria)

#### **Portos e Navios- 19/01/2017**

Governo federal prepara decreto para privatização da dragagem

O Governo Federal vai repassar à iniciativa privada a gestão da dragagem dos portos brasileiros. A ideia é transferir o serviço e ainda outras intervenções na infraestrutura do setor, como em acessos terrestres ou píeres de atracação. Esta é uma das 26 ações que a União vai inserir em um decreto que regulamentará o segmento e será publicado em breve.

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) criou um grupo de trabalho formado por representantes da pasta e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para atualizar a legislação do setor portuário. Eles apresentaram propostas de novos procedimentos e adequações dos atuais, de modo a permitir o fomento das atividades portuárias no País e atrair investimentos estrangeiros.

Também participaram das discussões para a definição das novas regras a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), a Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Federação Nacional dos Operadores Portuários. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios- 09/02/2017**

Indefinição sobre dragagem

Governo discute com entidades modelos de privatização. Analistas defendem mudança na gestão de recursos arrecadados

O setor portuário ainda discute o melhor formato para garantir o bom andamento das dragagens de aprofundamento e de manutenção dos calados. Com limitações orçamentárias e com a necessidade de melhorias nos acessos aquaviários para receber navios de maior porte, a tendência é que o serviço seja privatizado. Numa das alternativas em discussão entre governo e entidades de classe, as despesas seriam divididas entre os participantes de uma espécie de condomínio formado por representantes dos terminais. Outra opção seria os terminais privados de determinadas regiões se aparelharem e, juntos, formarem empresas de dragagem competitivas. O governo federal prepara decreto para regular o assunto e é quase certo que repasse à iniciativa privada a gestão da dragagem.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) defende o emprego do dinheiro arrecadado pela autoridade portuária na prestação do serviço. O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, cita que Santos arrecada milhões acima do necessário para dragagem e não consegue fazer

o serviço. “Estamos preocupados pelos modelos que estão sendo costurados. Um decreto pode trazer a possibilidade de o arrendatário e o usuário fazerem a antecipação de receita (tarifa) para fazer a dragagem”, analisa.

A ATP sustenta que, em qualquer modelo adotado pelo governo no porto público, os terminais devem ser bem atendidos, sem serem penalizados com novas taxas em função da privatização da dragagem, já que eles pagam pelo serviço por meio de tarifa. Barbosa acrescenta que todos os terminais de uso privado (TUPs) que ficam nas redondezas dos portos organizados e que fazem uso das suas infraestruturas são usuários. “Se o regime for de condomínio, o condomínio tem que contar com todos os usuários do sistema”, afirma.

No caso de uma concessão privada, fora do condomínio, a ATP diz que todos devem pagar uma tarifa em comum. “Sou adepto do modelo de a autoridade portuária arrecadar e cumprir com sua tarefa — empregar a tarifa para dragagem. Paranaguá tem feito isso com sucesso. Não se escuta falar em problema de dragagem lá”, cita. Ele ressalta que, nos portos de menor porte, o governo deve precisar subsidiar o serviço. A ATP também sustenta que TUPs não podem ser prejudicados pelo modelo escolhido, devendo participar do condomínio ou pagar proporcionalmente ao uso, no caso de uma concessão privada. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios- 13/02/2017**

ATP edita código de ética e conduta

Os membros da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) assinaram na última quinta-feira, 10/02, o termo de compromisso do Código de Ética e Conduta da entidade.

A solenidade aconteceu durante a 19ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em Brasília.

O documento editado pela ATP tem a finalidade de orientar seus colaboradores - sejam associados, prestadores de serviços e funcionários - sobre as condutas e normas alinhadas a missão e valores da Associação que deverão ser seguidas por todos no exercício das funções profissionais.

“O Código de Ética e Conduta editado pela ATP é, na verdade, o nosso compromisso de agir com integridade e transparência perante o governo e a comunidade portuária. Reunimos em um único documento os princípios éticos que consideramos fundamentais a serem seguidos por todos em conformidade com o Estatuto Social da entidade e a legislação pertinente ao setor. Além disso, como um dos nossos objetivos é ser uma entidade de referência para o crescimento do modal logístico portuário, é necessário exigir de nós mesmos e dos colaboradores uma postura ética e respeitosa na

condução das nossas atividades diárias”, explica o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa. (trecho da matéria)

## Portos e Navios-15/03/2017

Presidente da ATP é homenageado pela Antaq



O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, foi homenageado na solenidade em comemoração aos 15 anos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realizada nesta terça-feira, (14), na sede da Autarquia, em Brasília.

O executivo, que está à frente da Associação de Terminais Portuários Privados desde a fundação da entidade em 2013, foi agraciado pela Antaq, em virtude da sua gestão como diretor da agência no período de 2006 a 2010.

Barbosa recebeu do diretor-geral da ANTAQ, Adalberto Torkarski, a placa comemorativa com a seguinte mensagem: “Pela valiosa contribuição, no período de 2006 a 2010, como Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em prol do fortalecimento da Agência como órgão regulador e fiscalizador do setor Aquaviário brasileiro”. (trecho da matéria)

## Portos e Navios-10/04/2017

Patrícia Lascosque



A superintendente do Portocel, Patrícia Lascosque, assume a presidência do Conselho Diretor da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP). Caberá à executiva, até 2019, administrar a Associação com foco em confirmar a ATP como a entidade de referência para o setor portuário brasileiro.

Segundo a executiva o trabalho, de fato, é árduo, “no entanto a força das 24 empresas que congregam a ATP propicia um ambiente de parceria e foco nos interesses da coletividade, permitindo assim criarmos estratégias para prosseguir no rumo certo e dar às respostas essenciais para o crescimento do setor portuário no país”, destaca Lascosque. (trecho da matéria)

## A Tribuna-10/05/2017

Decreto dos Portos reduzirá desequilíbrios no setor, diz Fenop

O Decreto dos Portos, que visa modernizar o marco regulatório do setor, a Lei no 12.815, de 1993, foi assinado na manhã desta quarta-feira (10), pelo presidente da República, Michel Temer. E deve reduzir o desequilíbrio entre os complexos públicos e privados, avalia o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino.

O processo de modernização teve início no último ano, quando o Governo Federal decidiu reavaliar ritos e mecanismos do mercado portuário. O objetivo principal era desburocratizar a legislação.

O decreto foi assinado às 11 horas, em cerimônia no Palácio do Planalto, com a participação de empresários e autoridades do setor. O evento podia ter ocorrido nesta terça-feira (09), mas foi adiado em 24 horas. Já a publicação do texto estava prevista para esta quarta-feira (10), o que ainda pode acontecer, com a produção de uma edição extra do Diário Oficial da União (DOU). Se não houver tempo hábil, ficará para a edição de amanhã.

Terminais privados



Para o presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, as expectativas também são boas. Segundo ele, os pedidos feitos pelos executivos que atuam em terminais de uso privado (TUPs) já eram conhecidos desde a promulgação da Lei nº 12.815. A partir dela, já foram investidos mais de R\$ 16 milhões no setor.

“Embora nossos pleitos fossem bem menos complexos e com magnitude muito menor do que dos arrendatários, nós ganhamos praticamente tudo que pedimos e estamos muito felizes com tudo o que vai sair, se sair do jeito que nós sabemos até agora, porque não temos conhecimento da versão final”, disse.

Desburocratização, garantia de segurança jurídica e liberdade para empreender são os principais pedidos dos TUPs. A cobrança de taxa de espelho d’água é uma das questões que não foram resolvidas nesse decreto e continuam na pauta de reivindicações. (trecho da matéria)

### **A Tribuna-15/05/2017**

Portos devem receber R\$ 23 bi de investimentos após novo decreto

Com a publicação do Decreto de Modernização do Marco Regulatório dos Portos (nº 9.048) na última quinta-feira, o Governo Federal deve receber para análise uma “grande” quantidade de projetos, inclusive de terminais do Porto de Santos, ainda neste ano. A estimativa é de que esses novos pedidos de renovação antecipada de contrato e os cerca de 17 pleitos deste tipo, que já estão em análise em Brasília, somem cerca de R\$ 7 bilhões. Outros R\$ 16 bilhões devem ser investidos no setor em até três anos.

A projeção é do diretor técnico da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wagner Moreira. Mas, segundo ele, esses investimentos dependem da agilidade das análises do Governo Federal para se tornar realidade.

### **TUPs**

Com a redução do prazo para a aprovação da instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs), de um ano para apenas três meses, a expectativa do presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, é de que os cerca de 60 processos de novos TUPs que estão em análise na Antaq devem ser acelerados.

“O contrato de adesão reunia condições que espantavam o investidor estrangeiro. Artigos diziam que qualquer mudança de lei, de resolução, poderiam ter implicação imediata e isso, de certa

forma, apavora um pouco o investidor financeiro que nunca sabe o que pode vir. Não ganhamos tudo, mas conseguimos dar um pouco mais de segurança”, destacou. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios-29/05/2017**

Primeiros terminais brasileiros a obter o certificado de operador econômico autorizado (OEA) são TUPs

Portonave, Porto Itapoá e Emraport são os três primeiros terminais portuários a obter a certificação de Operador Econômico Autorizado. O primeiro terminal a receber a certificação foi a Portonave, em 2016. Em abril deste ano, foi a vez do Porto Itapoá. Ambos localizados em Santa Catarina. Agora, a Emraport entra para a lista dos terminais certificados – como o primeiro terminal de Santos a ser credenciado.

“Vale mencionar que os três primeiros terminais que receberam a certificação de padrão internacional são TUPs. Isso demonstra o compromisso destes terminais com a eficiência, segurança e integridade dos serviços portuários do Brasil”, comenta Murillo Barbosa, diretor-presidente da ATP. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios-06/06/2017**

Entraves continuam

Próximo passo para atrair investimentos portuários é vencer burocracia, avaliam associações

Algumas das principais associações do setor portuário avaliam que o decreto (9.048/17) publicado em maio aumenta a segurança jurídica, reduz a burocracia e destrava investimentos privados nos portos. O governo pretende destravar R\$ 25 bilhões de investimentos para o setor portuário a serem desembolsados nos próximos quatro anos. A expectativa do empresariado, no entanto, passa por adaptações em regras e contratos vigentes e por melhorias em processos, entre os quais o de licenciamento ambiental. Apesar dessas questões, as entidades setoriais comemoraram a sanção do decreto que altera artigos do decreto 8.033/13, que regulamenta a Lei dos Portos (12.815/13).

Numa análise preliminar, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) estima que 80% dos pleitos de maior importância para seus associados foram atendidos. “Confirmados os discursos do presidente e do ministro [dos Transportes], sentimos que aquilo que amarrava nossas

iniciativas vai permitir aos empresários fazer os investimentos necessários”, afirma a presidente do conselho diretor da ATP, Patrícia Lascosque.

Patrícia disse ainda que a abertura do diálogo foi um avanço significativo. “Para nós do setor portuário é um alívio sermos ouvidos porque por bastante tempo não conseguimos ser ouvidos pelo governo”, afirmou. Ela ressaltou que o decreto é um primeiro passo porque precisa haver o desdobramento dele para adaptar contratos e regulações para que ele efetivamente funcione.

A presidente do conselho diretor da ATP lembra que, além do decreto para destravar investimentos portuários, existe no governo uma discussão sobre como reduzir o tempo de tramitação de licenciamento ambiental. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios-11/08/2017**

À procura de capital

Expansão e modernização do setor portuário dependem de planejamento, menos regulação e sucesso na atração de recursos privados

Investidores privados e agentes do setor portuário não esperam investimentos públicos nos próximos anos. A instabilidade econômica e política, bem como os cortes nos orçamentos dos governos federais e estaduais, apontam o desafio de os empreendedores buscarem alternativas de recursos e financiamentos com o setor privado. Esse foi o tema central da 6ª edição do evento Port Finance International (PFI2017), realizado em junho, no Rio de Janeiro. Os empresários viram avanços no decreto 9.048/17, que busca atrair aportes privados para os portos, mas ainda defendem menos regulação do governo e mais segurança jurídica.

O presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, destacou que existem 61 novos projetos de TUPs em análise. Ele apontou que cinco dos 10 terminais que mais movimentam carga no Brasil são privados. Barbosa citou que o primeiro da lista, o terminal de Ponta da Madeira (MA), movimenta 1,5 vez o volume operado no Porto de Santos, maior porto público da América Latina, que ocupa a terceira posição. “Há alguns anos temos praticamente dois terços da movimentação portuária brasileira feitos por TUPs por causa das commodities”, explica.

Barbosa disse que a participação dos TUPs na movimentação de granel sólido (minério e agronegócio) e carga solta é o dobro das operações dos portos públicos. Ele destacou que os TUPs também superam os terminais públicos na exportação e na importação de graneis líquidos. Já a movimentação de contêineres tem predominância de portos de administração pública. “Se não

tivéssemos criado essa facilidade o governo não teria tido pernas para criar essa cadeia logística para exportações, principalmente na área de commodities”, afirmou Barbosa. Ele defendeu que os terminais privados têm vocação para exportação de commodities. A ATP avalia que nos últimos 10 anos houve um crescimento pequeno, mas constante no número de TUPs. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios-20/10/2017**

ATP promove debate no próximo dia 24/10 sobre a regulação do setor portuário

Na próxima terça-feira (24), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) promoverá encontro com mais de 200 executivos do setor portuário, em Brasília. O tema desse ano é “A experiência regulatória internacional”. O evento contará com a presença dos palestrantes Paul Davey, chefe de Assuntos Corporativos da Hutchison Port Limited; Mike Sealy, gerente-geral da Stolthaven Terminals; e Otto Bottger, gerente comercial da DP World.

“O país tem avançado substancialmente em sua trajetória regulatória, mas ainda é preciso debater o tema uma vez que o Brasil adota dois tipos de sistemas de exploração do setor portuário”, comenta Murillo Barbosa, diretor-presidente da ATP. (trecho da matéria)

### **Portos e Navios-26/10/2017**

Debate sobre regulação portuária marca a quarta edição do evento promovido pela ATP

A experiência regulatória de portos internacionais foi o tema que marcou o 4º Encontro anual da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) nesta terça-feira (24) em Brasília. Cerca de 200 pessoas assistiram às exposições de três executivos de portos internacionais sobre o tema. Foram eles: Paul Davey - chefe de Assuntos Corporativos da Hutchison Port Limited; Mike Sealy - Gerente-Geral da Stolthaven Terminals e Otto C. Bottger - Gerente Comercial da DP World. O debate foi mediado pelo Diretor-Geral da ANTAQ, Adalberto Tokarski.

O primeiro expositor, Mike Sealy, falou sobre a regulação portuária americana e equiparou a situação jurídica entre Brasil e EUA. Sobre a constante discussão acerca da desburocratização do setor, ele foi taxativo: “Precisamos ser mais rápidos”. E avaliou que é necessária a diminuição do custo Brasil além da descentralização do poder para que o país cresça mais rápido no setor. (trecho da matéria)

## Portogente- Entrevista para canal no Youtube



Competitividade e ambiente de negócios para os portos privados no brasil