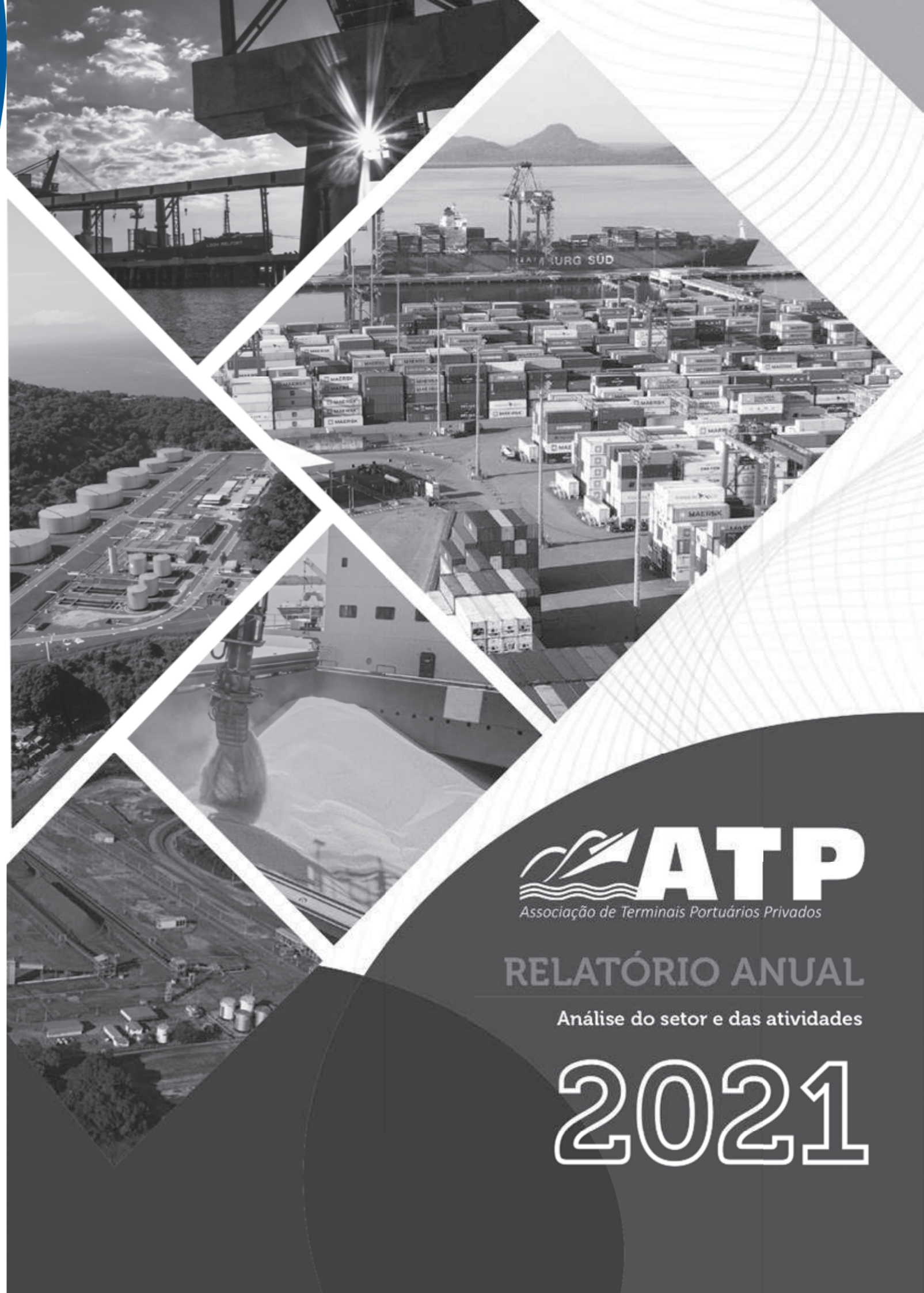


 **ATP**
Associação de Terminais Portuários Privados

RELATÓRIO ANUAL

Análise do setor e das atividades

2021



 **ATP**
Associação de Terminais Portuários Privados

RELATÓRIO ANUAL

Análise do setor e das atividades

2021



RESUMO

O Relatório de Atividades da ATP traz um conjunto de dados e informações referentes à gestão da entidade em 2021, além de análises do setor, descrição das atividades desempenhadas e prestação de contas.

EQUIPE RESPONSÁVEL:

Murillo Barbosa – Diretor-Presidente
Luciana Guerise – Diretora Executiva
Aline Borges – Coord. de Administração e Finanças
Tathiane Mesquita – Coord. de Comunicação
Ana Paula Gadotti – Coord. Técnica
Bárbara Rosa – Analista de Mercado
Joelma Miranda – Assistente Administrativa

REVISÃO ORTOGRÁFICA:

Ana Cristina Paixão – Consultoria em Texto

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO:

Fábris Martins

SUMÁRIO

01 - ANÁLISE SETORIAL	8
1.1 - CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO E INTERNACIONAL	10
1.2 - ANÁLISE DO SETOR PORTUÁRIO	12
1.3 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR PERFIL DE CARGA	14
1.4 - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR REGIÃO	16
1.4.1 - ARCO-NORTE E BARRA NORTE	16
1.5 - NAVEGAÇÃO E SENTIDO DA CARGA	17
1.6 - INDICADORES DE EFICIÊNCIA	18
1.7 - RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL	20
1.8 - INVESTIMENTOS NO SETOR	20
1.9 - PERSPECTIVAS PARA 2022	21
1.10 - ESTATÍSTICAS DA ATP	23
02 - ATIVIDADES INTERNAS	24
2.1 - CONSELHO DIRETOR	26
2.1.1 - DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS	26
2.1.2 - FRENTES DE TRABALHO	27
2.1.3 - REESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL	27
2.1.4 - CENTRO DE APOIO REGIONAL (CENTRAR) ATP	27
2.2 - COMITÊS	27
2.2.1 - COMITÊ JURÍDICO (COJUR)	27
2.2.2 - COMITÊ DE SEGURANÇA	29
2.2.3 - COMITÊ DE COMUNICAÇÃO	30
2.2.4 - COMITÊ DE SUSTENTABILIDADE (SUSTENTAR)	31
2.2.5 - GRUPO DE TRABALHO DE PRATICAGEM	32
2.2.6 - GRUPO DE TRABALHO DE INFRAESTRUTURA	33

03 - RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS 36

3.1 - UM BREVE RELATO DE 2021	38
3.2 - PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	39
3.3 - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MINFRA)	40
3.4 - SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (SNPTA)	41
3.5 - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)	43
3.6 - MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA)	46
3.7 - MINISTÉRIO DA JUSTIÇA	46
3.8 - COMISSÃO NACIONAL DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)	47
3.9 - MARINHA DO BRASIL	47
3.10 - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT)	47
3.11 - TRIBUNAL DE CONSTAS DA UNIÃO (TCU)	48
3.12 - CONGRESSO NACIONAL	49

04 - FRENTES DE TRABALHO 50

4.1 - DESESTATIZAÇÃO DAS CIAS DOCAS	52
4.2 - REPORTO - REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA	54
4.3 - PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA (PNL)	54
4.4 - BARRA NORTE	56
4.5 - LEIS Nº 10.233/2001 E Nº 12.815/2013	58
4.6 - PADRONIZAÇÃO DE RUBRICAS DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES	59
4.7 - SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA EM TERMINAIS DE USO PRIVADO	60
4.8 - SHIP TO SHIP	60
4.9 - PRATICAGEM	61
4.10 - FUNDAF	63

05 - EVENTOS 64

06 - ATIVIDADES DA COMUNICAÇÃO 70

ASSOCIE-SE	76
------------------	----

01 - ANÁLISE SETORIAL



Portocel - Terminal de Barra do Riacho - ES.

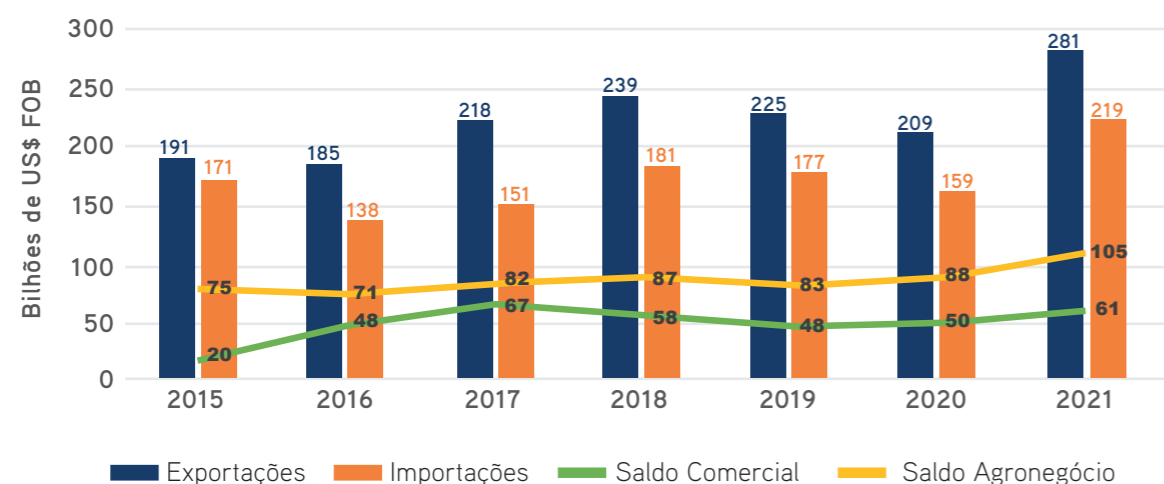
01 - ANÁLISE SETORIAL

1.1 - CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO E INTERNACIONAL

Segundo o Ministério da Economia¹, em 2021, a corrente de comércio brasileira² somou US\$ 500,2 bilhões (FOB - *Free on Board*). O número apresentou variação positiva de 35,9% quando comparado a 2020. O aumento é reflexo do acréscimo tanto das exportações (34,2%) quanto das importações (38,2%).

A corrente de comércio brasileira seguiu a tendência mundial de recuperação econômica. Ao longo de 2020, a pandemia de Covid-19 afetou o mercado internacional de maneira drástica, trazendo consigo uma recessão global. No entanto, a política de vacinação e os estímulos fiscais ajudaram na recuperação econômica em 2021. A recuperação da atividade econômica, porém, ocorre de forma heterogênea. Os serviços e o comércio têm se beneficiado da melhora das condições sanitárias. Já indústria lida com choques de oferta, inflação, escassez de matérias-primas e custos de energia. O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro somou R\$ 8,7 trilhões, com aumento de 4,6%.³

GRÁFICO 1 – Evolução das exportações e importações no Brasil (US\$ FOB)



Fonte: ComexStat e AgroStat - 20/03/2022. Elaboração: ATP.

A balança comercial brasileira (diferença entre o total exportado e importado) aumentou em 21,8%, atingindo superávit de US\$ 61,4 bilhões. O Gráfico 1 apresenta as exportações e importações do Brasil, com os saldos da balança comercial e do agronegócio. Os números mostram que o comércio brasileiro ainda é muito dependente das exportações de *commodities* e pouco competitivo no mercado de produtos manufaturados e de maior valor agregado. O saldo da balança comercial do agronegócio cresceu 19,8% em 2021, mostrando que esse é o principal responsável pelo superávit do referido ano.

A análise da corrente de comércio brasileira demonstra que a **via marítima** é a mais expressiva, com participação em **81,8%** de todas as transações de 2021, em US\$ FOB. As exportações por via marítima totalizaram US\$ 248,3 bilhões e as importações, US\$ 160,9 bilhões. O resultado é um superávit de US\$ 87,4 bilhões.

1 Via Comex-Stat.
2 Soma das exportações e importações de um país.
3 IBGE - <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>.

Os minérios, sementes e frutos oleaginosos (soja) e os combustíveis foram as mercadorias com maior expressividade em termos de US\$ FOB nas exportações brasileiras por via marítima. A receita com exportação de minério por via marítima atingiu US\$ 48,5 bilhões, a de sementes e frutos oleaginosos (soja) marcou US\$ 38,9 bilhões e a de combustíveis US\$ 37,5 bilhões. Essas três mercadorias juntas possuem participação de 50,3% no total exportado em valor FOB.

FIGURA 1 – Principais mercadorias exportadas – US\$ FOB marítimo



Fonte: ComexStat - 28/03/2022. Elaboração: ATP.

O Gráfico 2 a seguir traz as três mercadorias com os maiores crescimentos percentuais em sua receita de exportação⁴, considerando a via marítima. Dentro das gorduras e óleos animais ou vegetais, os óleos de soja foram as mercadorias mais exportadas somando US\$ 1,8 bilhão. O aumento da receita com óleos de soja está relacionado ao aumento do seu valor médio no mercado (+82%)⁵. Os minérios também obtiveram crescimento significativo, exportando um total de US\$ 48,5 bilhões em 2021, por via marítima. O aumento com a receita de minério também foi reflexo do acréscimo do valor médio da mercadoria, impulsionado pela demanda na China e pela oferta limitada de minério de alta qualidade.

GRÁFICO 2 – Maiores crescimentos percentuais na exportação US\$ FOB marítimo



Fonte: ComexStat - 20/03/2022. Elaboração: ATP.

Já as principais importações brasileiras vieram da China (24,1%), EUA (17%), Alemanha (5,2%), Argentina (3,7%) e Índia (3,6%). Os combustíveis minerais, máquinas e fertilizantes foram as mercadorias mais importadas em 2021, em US\$ FOB. Juntas essas mercadorias corresponderam a 37,6% do total importado no Brasil, por via marítima, somando US\$ 60,5 bilhões.

Além da análise da exportação pela perspectiva da geração de receita (US\$ FOB), também é válido efetuar a avaliação das informações sob o ponto de vista da quantidade, em toneladas, exportada de 2021. Mercadorias

4 Utilizada linha de corte de receita mínima de US\$ 1,5 bilhão FOB.
5 Receita total dividida pela quantidade exportada (via marítima).

cruciais no comércio brasileiro, os minérios e sementes e frutos oleaginosos (soja) obtiveram crescimento de 4,1% nas exportações.

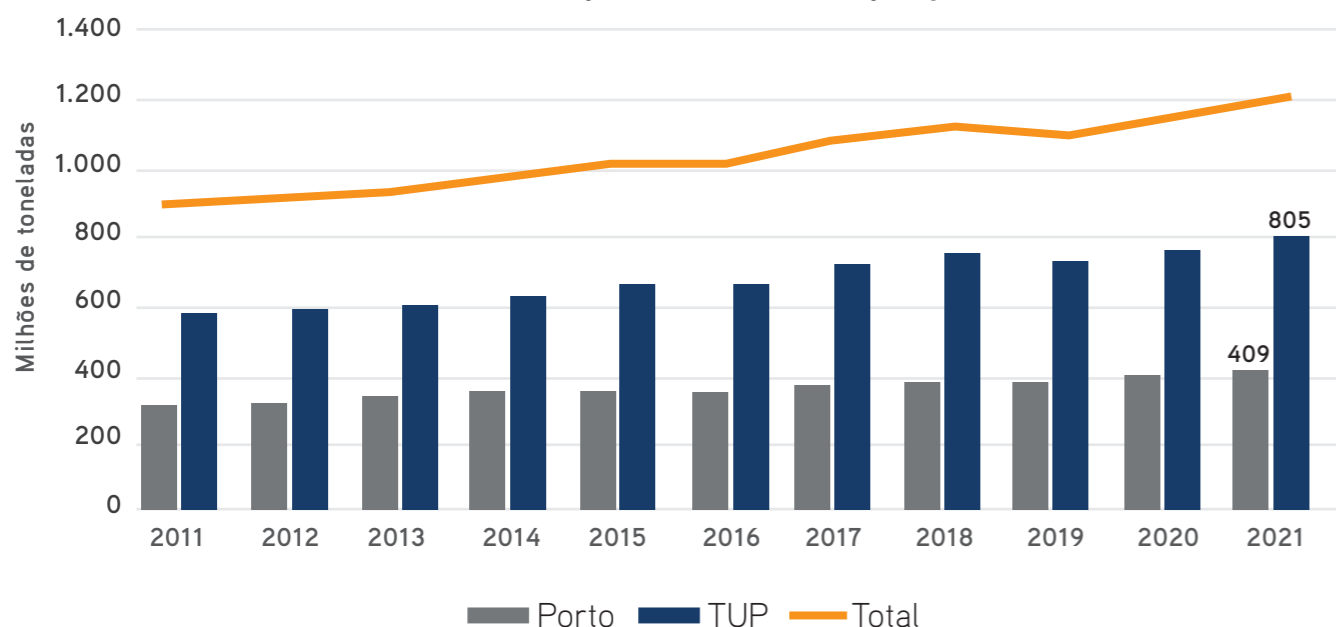
Os maiores crescimento percentuais das exportações em toneladas foram os reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes (+223%), gorduras e óleos animais ou vegetais (38,8%) e produtos cerâmicos (+28,9%).

1.2 – ANÁLISE DO SETOR PORTUÁRIO

Segundo dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq), o sistema portuário brasileiro movimentou **1.214.083.145 toneladas** em 2021. Foram 58,4 milhões de toneladas movimentadas a mais que em 2020, um recorde de movimentação e um crescimento de 5,1%.

Os Terminais de Uso Privado (TUP) movimentaram 804,6 milhões de toneladas ao longo de 2021, registrando crescimento de 5,4%, destacando-se como os principais responsáveis pelo aumento da movimentação portuária no ano. O Gráfico 3 mostra a evolução da movimentação portuária nos últimos 10 anos. Observa-se que os TUP vêm mantendo a sua posição de destaque, representando 66,3% do total movimentado em 2021.

GRÁFICO 3 – Evolução da movimentação portuária



Fonte: Estatístico Aquaviário – ANTAq 23/03/2022. Elaboração: ATP.

A Tabela 1 apresenta o *ranking* de movimentação de carga nos TUP, em toneladas, e a variação percentual de 2020 para 2021. Das 25 instalações que compõem a listagem, 23 são de empresas associadas à ATP, que juntas movimentaram 643,9 Mt, o que corresponde a 53,2% do total movimentado pelo sistema portuário nacional.

TABELA 1 – Ranking de movimentação de cargas nos TUP (TOP 25)

Ranking	Nome da Instalação	2021	Crescimento
1º	Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	182.361.835	-4,68%
2º	Terminal de Tubarão	64.139.915	14,17%
3º	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	64.085.595	6,37%
4º	Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso)	54.469.563	4,31%
5º	Terminal de Petróleo TPET/TOIL – Açú	30.717.395	3,74%
6º	Terminal da Ilha Guaíba – TIG	26.334.412	10,91%
7º	Porto do Açú – Terminal de Minério	23.142.133	-2,97%
8º	Terminal Portuário do Pecém	22.400.202	40,93%
9º	Terminal Aquaviário da Ilha D’Água	21.838.400	20,55%
10º	Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	18.162.304	68,68%
11º	Porto Sudeste do Brasil	17.746.789	-8,14%
12º	Terminal Aquaviário de Madre de Deus	16.625.559	-15,92%
13º	Terminal Portuário Privativo da Alumar	14.562.046	-4,62%
14º	Terminal Aquaviário de Osório	13.643.213	13,86%
15º	Portonave	12.448.481	34,83%
16º	DP World Santos	12.257.908	16,48%
17º	Terminal Trombetas	12.254.079	-1,57%
18º	Terminal de Praia Mole	12.155.101	20,65%
19º	Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita - TIPLAM	11.866.282	-7,55%
20º	Terminal Graneleiro Hermasa	9.335.472	0,07%
21º	Terminal Vila do Conde	9.136.636	-15,05%
22º	Porto Itapoá Terminais Portuários	8.693.799	8,31%
23º	Terminal Marítimo Ponta Ubu	7.742.536	693,11%
24º	TERNIUM BR	7.521.171	-8,61%
25º	Porto Chibatão	7.287.220	9,40%

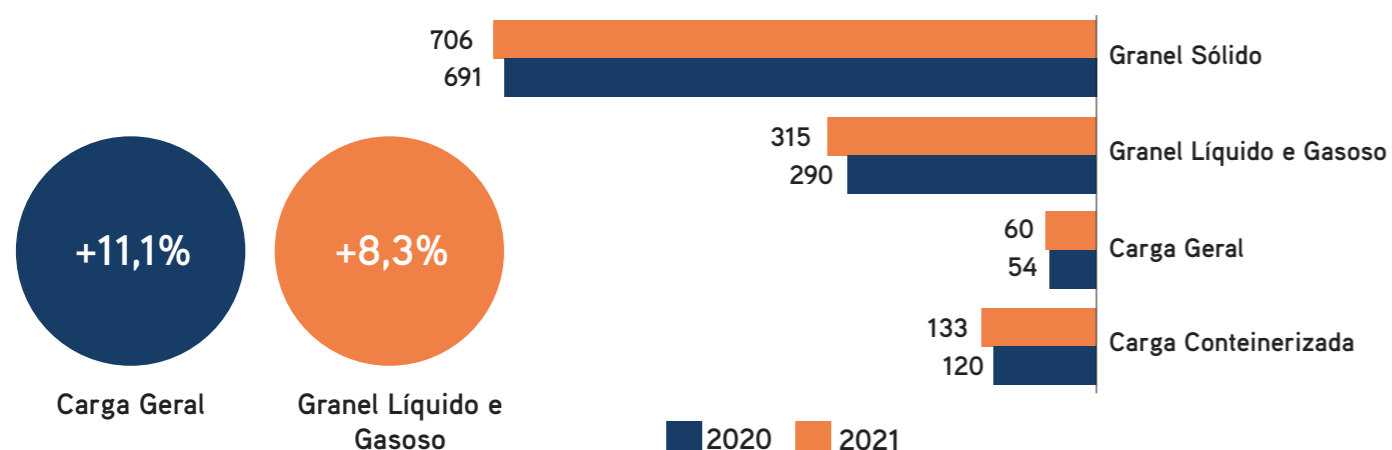
Fonte: Estatístico Aquaviário – ANTAq 23/03/2022. Adaptação: ATP.

Alguns terminais merecem destaque no que tange à movimentação de 2021. A **Portonave** saiu da 23ª posição para a 15ª, com crescimento de 34,8%, e 3,2 milhões de toneladas movimentadas a mais que em 2020. O Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (**Transpetro**), também foi destaque, subindo seis posições, e ocupando a 10ª colocação. Outro destaque foi o **Porto Chibatão**, que entrou para a lista dos TOP 25 de 2021, registrando movimentação de 7,2 milhões de toneladas e crescimento de 9,4%.

1.3 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR PERFIL DE CARGA

Ao longo de 2021, a movimentação portuária de todos os perfis de cargas obteve variação positiva. O granel líquido e gasoso e a carga geral foram os que obtiveram a maior variação positiva em toneladas e em porcentagem, respectivamente. Foram movimentadas 24,2 milhões de toneladas a mais de granel líquido e gasoso em 2021, atingindo crescimento de 8,3%. Os TUP obtiveram participação de 80,9% do total movimentado de granel líquido e gasoso. Já a movimentação de carga geral atingiu 60 milhões de toneladas movimentadas (+11,1%). O contêineres obtiveram crescimento de 11%, e o granel sólido de 2,2%.

GRÁFICO 4 – Movimentação total por perfil de carga – 2021



Fonte: Aquaviário Estatístico – ANTAQ. 24/03/2022. Adaptado: ATP.

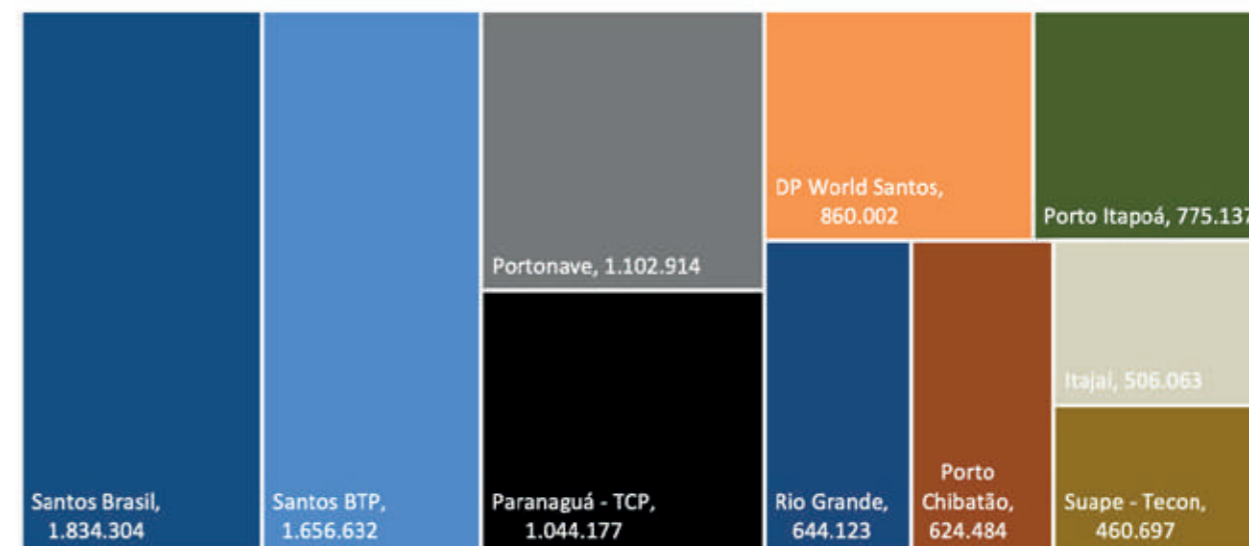
O petróleo foi o terceiro produto mais exportado pelo Brasil em 2021, e isso teve reflexo direto no aumento da movimentação portuária de granel líquido. Foram movimentadas 292,6 milhões de toneladas de combustíveis e óleos minerais. Além do petróleo, os produtos químicos orgânicos e inorgânicos também apresentaram crescimento significativo, com aumento de 9,2% e 17,7%, respectivamente.

O progresso do perfil de cargas geral foi guiado pelo aumento de ferro e aço. Foram mais de 20 milhões de toneladas movimentadas (+33%). Segundo o Instituto Aço Brasil (IABr), a produção de aço bruto cresceu 24% no primeiro semestre de 2021. Além da movimentação de ferro e aço, a de veículos também foi fortalecida, atingindo 2,8 milhões de toneladas (+29%), contribuindo para o aumento da movimentação de carga geral.

A reabertura das economias elevou o comércio e a demanda por bens e, conseqüentemente, a disputa por contêineres em 2021. Ao avaliar a movimentação líquida de contêineres, observa-se o crescimento significativo da movimentação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes (+39,3%), em sua maioria devido à importação de produtos chineses. Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos desembarcados no Brasil também se destacaram (+30,6%)⁶. A carne foi a mercadoria mais embarcada pelos terminais de contêineres no Brasil (7,4 milhões de toneladas líquida), seguida por madeira, carvão vegetal e obras de madeira (6,1 milhões de toneladas).

O Gráfico 5 traz os terminais de contêiner com melhor movimentação em TEUs ao longo de 2021.

GRÁFICO 5 – TOP 10 Terminais de Contêineres em Movimentação (TEUs)



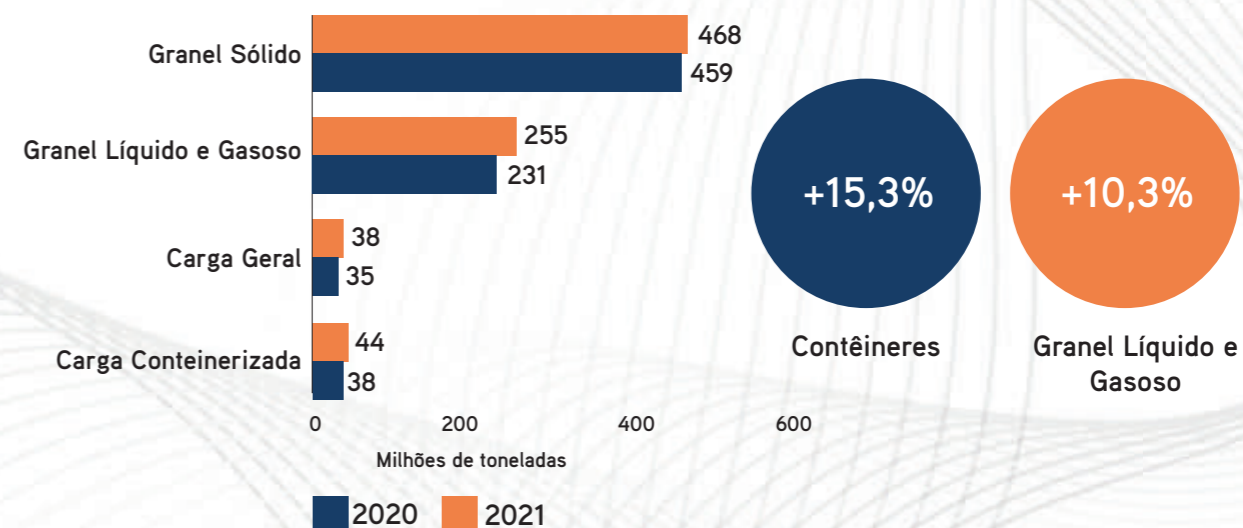
Fonte: Aquaviário Estatístico – ANTAQ. 24/03/2022. Adaptado: ATP.

São destaques na movimentação de contêineres o terminal da **Portonave**, que saiu da 4ª posição para a 3ª, com o maior crescimento percentual (33,2%), e o terminal da Santos Brasil, que foi do 2º para o 1º lugar, com crescimento de 24,9%. Vale destacar, ainda, a movimentação do Porto Itapoá, Porto Chibatão e DP World Santos, com crescimento de 8,8%, 7,2% e 6%, respectivamente.

No que tange ao granel sólido, o aumento de 2,2% é reflexo da maior movimentação de fertilizantes (+20%), minérios, escórias e cinzas (+2,6%), e sementes e frutos oleaginosos como a soja (+4,5%).

O Gráfico 6 mostra a movimentação por perfil de carga dentro dos terminais portuários privados, comparando o ano de 2020 com 2021. Interessante observar que o aumento da movimentação de contêineres e de granel líquido nos TUP foi maior que o aumento nacional.

GRÁFICO 6 – Movimentação dos TUP por perfil de carga – 2021



Fonte: Aquaviário Estatístico – ANTAQ. 24/03/2022. Adaptado: ATP.

⁶ Carnes bovinas, suínas, ovinas e aves.

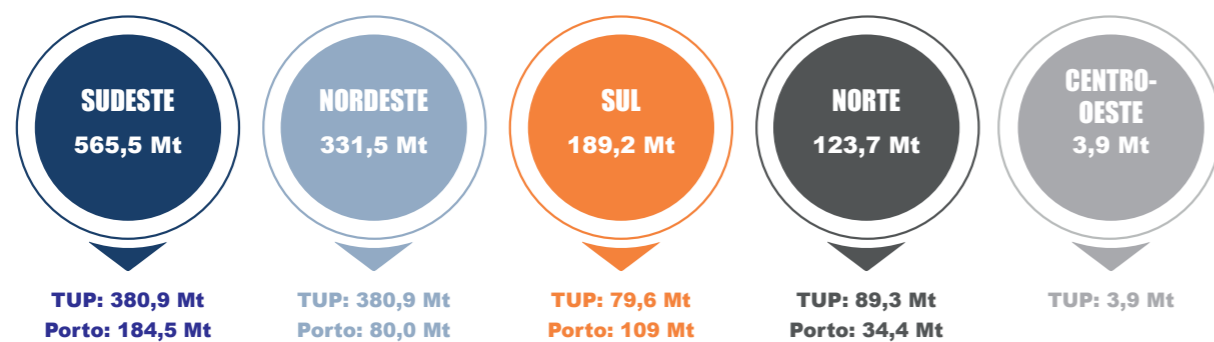
1.4 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA POR REGIÃO

Ao longo de 2021, três regiões obtiveram crescimento na movimentação portuária: Sul (+14,7% e 24,2 milhões de toneladas movimentadas a mais), Sudeste (+7,7% e 40,3 milhões de toneladas movimentadas a mais) e Centro-Oeste (+25% e 0,8 milhões de toneladas movimentadas a mais). O aumento da movimentação portuária no Sul está intimamente relacionado ao bom resultado dos terminais privados, que ampliaram sua movimentação em 28,5% na região. Os TUP com maiores movimentação na região Sul foram: **Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul** (18,2 Mt), **Terminal Aquaviário de Osório** (13,6 Mt) e **Portonave** (12,4 Mt).

A movimentação portuária na região Centro-Oeste é feita apenas pelos terminais de uso privado (7 TUP). O grande destaque da região foi o terminal da Granel Química Ladário, com acréscimo de 171,4% na movimentação, e o Porto Gregório Curvo, com aumento de 16%. Vale ressaltar que alguns terminais que não movimentaram em 2020 passaram a movimentar em 2021, a exemplo da Caramuru Alimentos de São Simão, a ETC da ADM Armazens Gerais e a Itahum Export.

Na região Sudeste, os terminais de uso privado também se destacaram, alcançando 380,9 milhões de toneladas movimentadas, um crescimento de 9,3% em relação a 2020. Atualmente, existem 70 terminais privados autorizados na região Sudeste. Os terminais que mais aumentaram sua movimentação em toneladas foram: **Terminal de Tubarão**, da **Vale**, com 7,9 milhões de toneladas movimentadas a mais, e o **Terminal de Ponta do Ubu**, da **Samarco**, que voltou a operar com capacidade total em 2021, aumentando em 6,7 milhões de toneladas a sua movimentação. Também vale destacar o crescimento percentual da movimentação do **Terminal Flexível de GNL da Baía da Guanabara** (+490%), o **Terminal TMULT/TCAR do Porto do Açu** (+122,7%) e o **Terminal Marítimo Privativo de Cubatão** – TMPC (+89,6%).

FIGURA 2 – Movimentação por região – 2021



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

As regiões Norte e Nordeste apresentaram leves quedas na sua movimentação total (-3,6% e -0,6%, respectivamente). No Norte, a variação negativa pode ser explicada pela queda de cereais (como o milho). Ao longo de 2021, foram movimentadas 16,5 milhões de toneladas de cereais na região Norte, -33,6% do total movimentado em 2020. Já na região Nordeste, a queda está relacionada às chuvas que afetaram a movimentação do minério (-4,3%). No entanto, observa-se a alta de outros perfis, como contêineres e combustíveis, com crescimento de 8,4% e 5,7%, nessa ordem.

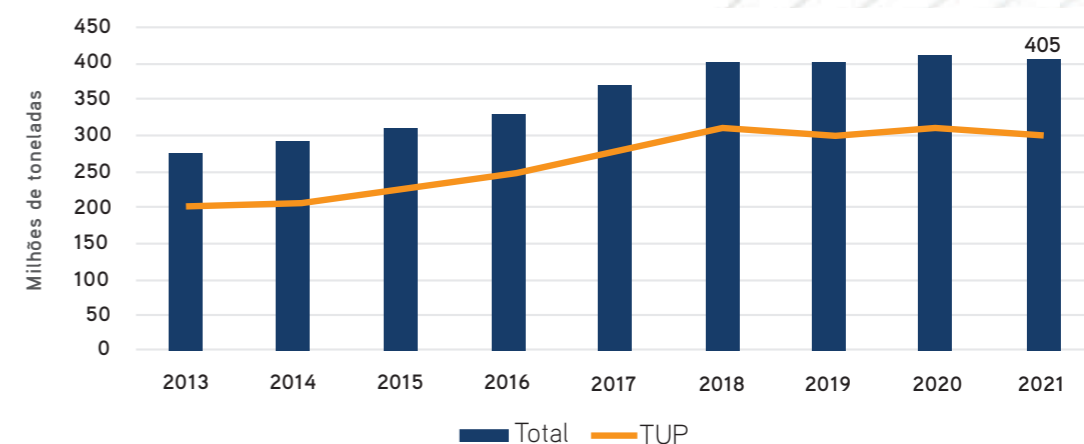
1.4.1 – Arco-Norte e Barra Norte

A região do Arco Norte é aquela onde se encontram os terminais portuários localizados acima do paralelo 16º S. Engloba a região Norte e quase todo o Nordeste. O Arco Norte vem ganhando cada vez mais destaque na mo-

vimentação de mercadorias e é um dos principais pontos de escoamento de grãos no país. Ao longo de 2021, os terminais portuários movimentaram 404,7 milhões de toneladas pelo Arco Norte por longo curso e cabotagem. O valor representa 35,3% do total movimentado no Brasil.

O Gráfico 7 mostra a evolução da movimentação de cargas da região, incluindo portos públicos e terminais privados. Os terminais privados respondem por 74,1% do total movimentado na região. Atualmente, a região do Arco Norte conta com 123 TUP. Nota-se que o Arco Norte vem se destacando como solução para os gargalos logísticos que emperram o crescimento econômico e trazem desgastes para o setor produtivo.

GRÁFICO 7 – Evolução da movimentação no Arco Norte



Fonte: Aquaviário Estatístico – ANTAQ. 24/03/2022. Adaptado: ATP.

Outro recorte regional importante é o da Barra Norte. Os terminais que se encontram ao longo das margens do Rio Amazonas e em parte do Rio Tapajós pertencem à Barra Norte. Cumpre ressaltar que, neste relatório, os terminais localizados na Baía de Marajó e em Itaquí não são considerados pertencentes à Barra Norte.

Ao longo de 2021, foram movimentadas 44,3 milhões de toneladas pela Barra Norte (considerando longo curso e cabotagem). A região teve queda de 2,2% em sua movimentação. A explicação está na diminuição da movimentação de milho feita pelo Porto de Santarém, que caiu de 3 milhões de toneladas para 1,5 milhão de toneladas. O Porto de Santana e o **Porto Chibatão** foram os destaques da região, com aumento de 1,09 milhão de toneladas e 0,62 milhão de toneladas, respectivamente.

O aumento do calado, de 11,70 metros para 12,50 metros, no canal da Barra Norte, é um dos pleitos defendidos pela ATP desde 2016. O maior calado possibilita o fomento da movimentação de cargas, além de contribuir para a atração de investimentos para instalação de novos terminais na região.

1.5 – NAVEGAÇÃO E SENTIDO DA CARGA

A Tabela 2 mostra o total transportado em 2021 por tipo de navegação⁷ e instalação portuária. Também apresenta a variação percentual em relação a 2020. Em 2021, o transporte via navegação por longo curso foi o grande destaque do ano, com aumento de 5,7%, atingindo mais de 855,7 milhões de toneladas. Os terminais de uso privado foram os principais responsáveis por esse crescimento, aumentando em 6,7% seu transporte de longo curso. O **Terminal de Tubarão, da Vale**, obteve a maior variação em toneladas, transportando para longo curso 9,8 milhões de toneladas a mais que em 2020. Outro TUP de destaque foi o **Portonave**, com crescimento de 32,2% e 2,9 milhões de toneladas transportadas a mais.

A cabotagem também obteve crescimento significativo, atingindo 206,9 milhões de toneladas, e crescendo 5,2%. A navegação de cabotagem é aquela realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores. O Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul,

⁷ Cumpre ressaltar que esse capítulo traz informações relativas à navegação, e não à movimentação portuária. Conceitos distintos no anuário estatístico da ANTAQ.

da **Transpetro**, obteve o maior aumento em toneladas do transporte por cabotagem, atingindo 5,8 milhões de toneladas a mais que em 2020.

TABELA 2 – Movimentação por tipo de navegação e tipo de instalação – 2020/ 2021

	Cabotagem			Longo curso			Interior		
	2020	2021	Var	2020	2021	Var	2020	2021	Var
TUP	161.142.012	168.808.318	4,76%	493.529.710	526.864.857	6,75%	68.038.446	68.447.894	0,60%
Porto	35.524.203	38.124.455	7,32%	316.118.544	328.864.388	4,03%	42.324.346	39.954.212	-5,60%
Total	196.666.215	206.932.773	5,22%	809.648.254	855.729.245	5,69%	110.362.792	108.402.106	-1,78%

Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAq – 21/03/2022. Elaboração: ATP.

1.6 – INDICADORES DE EFICIÊNCIA

Os portos são pontos estratégicos da cadeia logística. As demandas do mercado mundial e exigências de seus clientes reforçam a necessidade de movimentação de cargas econômica e eficiente, diminuindo os gargalos operacionais. Dessa forma, são necessários indicadores que ajudem a analisar a evolução dessa eficiência. Este relatório traz a análise do número de atracções e da prancha média dos terminais. O número de atracções permite avaliar o trânsito de navios pelos terminais portuários. Todavia, vale ressaltar que um terminal pode, por exemplo, aumentar a sua capacidade para receber navios maiores e diminuir a necessidade de atracções (a movimentação de cargas feita para dois navios passa a ser feita para apenas um maior, por exemplo).

Ao longo de 2021, foram contabilizadas 65.347 atracções em terminais portuários; uma redução de 1,4% em relação a 2020. A queda das atracções somada ao aumento das movimentações são reflexos, entre outras variáveis, do aumento do carregamento do navio. A situação ocorre principalmente com os terminais que realizam navegação de cabotagem na região Sul. O aumento da movimentação foi de 30,4%, mas o de atracções foi de apenas 2,3%. A Tabela 3 traz o comparativo do aumento do número de atracções com o aumento da movimentação portuária, levando em consideração o tipo da operação e a região.

TABELA 3 – Comparativo do crescimento de atracções x movimentações

Região	Operação	Varição da movimentação	Varição das atracções
Norte	Longo Curso	1,73%	-1,50%
	Interior	-10,40%	-5,30%
	Cabotagem	0,60%	-3,60%
Nordeste	Longo Curso	-0,29%	2,60%
	Cabotagem	-2,06%	-0,70%
Sul	Longo Curso	10,50%	3,60%
	Interior	17,40%	15,40%
Sudeste	Cabotagem	30,40%	2,30%
	Longo Curso	8,60%	2,30%
Centro-Oeste	Cabotagem	5,70%	-6,80%
	Interior	25%	3,78%

Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAq – 21/03/2022. Elaboração: ATP.

Situação similar ocorre com os terminais privados da região Sudeste, na qual há aumento de 9,3% das movimentações, mas redução de 9% das atracções.

Outra forma de analisar a eficiência do setor portuário é observando a produtividade média (prancha média) dos terminais. A produtividade média nada mais é do que a quantidade de toneladas movimentadas por hora do navio atracado. A produtividade é uma das variáveis que determinam se o porto necessita ou não de mais infraestrutura e supraestrutura para atender à demanda. A Tabela 4 traz o *ranking* de produtividade média por perfil de carga.

TABELA 4 – Ranking de produtividade média por carga

Contêineres		Combustíveis	
Nome da Instalação	Unid./hora	Nome da Instalação	Ton./hora
Santos Brasil	67,3	Terminal Aq. de São Francisco do Sul	7.905,9
Portonave	63,1	Terminal Aq. de Angra dos Reis	3.249,9
Santos BTP	51,6	Terminal Aquaviário de Osório	2.831,3
Porto Itapoá	47,0	Terminal Aq. de São Sebastião	2.044,7
Rio Grande – Tecon	45,8	Barra do Rio Terminal Portuário	1.870,7
Minério		Madeira	
Nome da Instalação	Ton./hora	Nome da Instalação	Ton./hora
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	5.844,1	Terbian – Terminal Bianchini	880,1
Porto Sudeste do Brasil	4.128,1	Rio Grande (Tergrasa)	346,6
Terminal de Tubarão	4.035,2	São Francisco do Sul (Tesc)	312,4
Itaguaí – TECAR	3.720,9	Santana	228,3
Porto do Açú – Terminal de Minério	3.505,3	Portocel	226,5
Soja – Longo Curso		Soja – Interior	
Nome da Instalação	Ton./hora	Nome da Instalação	Ton./hora
Terbian – Terminal Bianchini	1.352,1	Hidroviás do Brasil Miritituba	1.866,0
Santos – TGG	1.294,7	Terminal Vila do Conde	1.430,4
São Francisco do Sul	1.056,9	Estação Cujubinzinho	1.127,5
Itaqui	1.037,3	Terminal Portochuelo	842,9
Terminal de Tubarão	1.022,2	TERFRON	548,9

Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAq – 21/03/2022. Elaboração: ATP.

Entre os 18 terminais que movimentaram contêineres em 2021, o **Terminal Arrendado da Santos Brasil** e o **Porto Itapoá** foram os destaques em relação à prancha média, com crescimento de 5,5% e 3,9%, respectivamente. O Porto Itapoá passou da 8ª posição para a 4ª.

Os combustíveis minerais e produtos de sua destilação foram movimentados por 89 terminais portuários ao longo de 2021⁸. Quatro terminais da **Transpetro** assumiram as primeiras colocações no *ranking* de produtividade. O Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul obteve crescimento de 70,1%, mantendo a primeira colocação em 2020 e 2021.

Já entre os terminais que movimentam minérios, escórias e cinzas (36 no total), o **Porto Sudeste** é o grande destaque de 2021, com aumento de +13,8% em sua produtividade, o que o fez sair da 3ª posição para a 2ª. O porto de Itaguaí-TECAR também obteve aumento de 11,1%.

8 O número leva em consideração os arrendamentos separadamente.

Outra análise importante é a da prancha média geral dos terminais que movimentam soja no Brasil. Essa análise deve ser dividida entre a movimentação feita na navegação interior (com navios menores) e a navegação de longo curso. Ao olhar para a navegação interior, observamos que os terminais de uso privado se destacam, ocupando as cinco primeiras posições. Sendo os dois primeiros terminais da **Hidroviás do Brasil**. O Terminal Vila do Conde foi o grande destaque, com aumento de 100,1% em sua prancha média. Já na navegação de longo curso, o Terminal Privado da Terbian passou o arrendamento de Santos-TGG e ocupou a primeira posição, com crescimento de 13,9%.

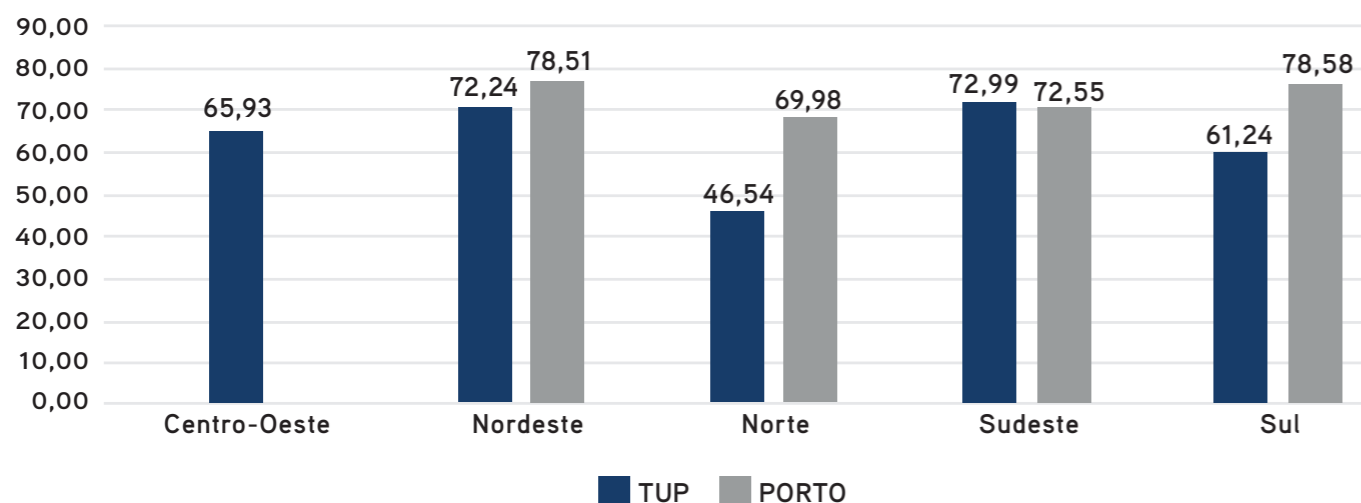
1.7 – RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Por meio da Resolução nº 2.650/2012, a ANTAq desenvolveu o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), inicialmente aplicado apenas aos portos públicos. No entanto, a partir de 2017, os TUP passaram a ser avaliados em quatro categorias: econômico-operacional, sociológico-cultural, físico-químicos e biológico-ecológico. As avaliações do IDA normalmente são liberadas pela ANTAq seis meses após a conclusão do exercício. Dessa forma, a análise aqui feita tem como base o exercício de 2020. A média geral do IDA em 2020, incluindo TUP e portos, foi de 65,4⁹, aumento de 4,6%. Os TUP tiveram participação ativa no resultado positivo, a média dos terminais privados cresceu de 57,35 para 62,03 (+8,2%).

O **Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (Vale)** foi o grande destaque do IDA da ANTAq, ocupando a primeira colocação e atingindo 99,37 pontos (+1,26%). Também merece reconhecimento o Terminal Marítimo de Belmonte (Veracel), que teve o maior aumento percentual (+304%) e o **Terminal Marítimo Ponta Ubu (Samarco)**, com o segundo maior aumento percentual (+82,6%).

O Gráfico 8 apresenta a média do IDA por região e tipo de instalação. Nos terminais privados, a região de destaque foi a Centro-Oeste, com crescimento de 25,3% na média dos TUP. A região Nordeste também apresentou crescimento de 17,5% na média do IDA de seus TUP. Dentro do escopo dos portos públicos, a região Nordeste também se destacou, com aumento de 14,8% no IDA médio.

GRÁFICO 8 – Média do IDA por região e tipo de instalação



Fonte: Estatístico IDA ANTAq – 15/02/2021. Elaboração: ATP.

1.8 – INVESTIMENTOS NO SETOR

Ao longo de 2021, foram assinados 17 contratos de adesão, sendo 16 novos terminais autorizados e 1 contrato

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

de adaptação para o terminal de uso privado do estado da Bahia. As novas autorizações trouxeram uma carteira de investimentos de R\$ 1,9 bilhão¹⁰. Merecem destaque as autorizações das estações de transbordo de cargas (ETC) da Cargill, em Miritituba, e da Louis Dreyfus, em Rurópolis.

A região Norte foi a que apresentou o maior número de novas autorizações de instalações portuárias privadas, totalizando nove terminais: Terminal LDC Tapajós, Cargill Agrícola – Miritituba, TLA Abaetetuba, Plataforma Logística do Amapá, Petróleo Sabbá – BSMI, Terminal de Granéis Líquidos do Amapá – TGLA, ABI-Santarém, Terminal UNI-Z e Petróleo Sabbá – Terminal de Itaituba.

A região Nordeste obteve três autorizações, são elas: Porto Sul, Terminal Baía de Todos os Santos (TBTS), Salina Guanabara. O Centro-Oeste também obteve três autorizações: Terminal Portuário Paraíso, Terminal Portuário Paratudal (TPP) e Docas de Porto Murtinho. Por fim, a região Sul contou com duas autorizações: terminal da Keppel Singmarine Brasil e o terminal da WSAM.

GRÁFICO 9 – Evolução do número de novos contratos de adesão



Fonte: Dados internos da ATP.¹¹

O setor portuário privado fechou o ano de 2021 com um total de 255 terminais privados autorizados e uma carteira de investimento de R\$ 45,4 bilhões, incluindo novas instalações, ampliações e alterações de perfis, nos últimos nove anos. Ainda estão em análise 18 anúncios públicos¹² para a criação de novos terminais e alterações de perfis. A expectativa de investimento para esses anúncios é de R\$ 24,3 bilhões.

Em relação aos terminais públicos, ao longo de 2021 foram abertos 13 leilões de arrendamentos portuários¹³. O investimento (CAPEX) total foi de R\$ 1,5 bilhão. O Nordeste foi a região de destaque, com sete leilões (MAC14, MUC01, SSD09, MAC13, MUC59, TERSAB e AE14). A região Sudeste realizou três leilões (STS08, STS08A e ITG03), a região Sul teve dois leilões (IMB05, POA01) e a Norte, um (MCP02).

1.9 – PERSPECTIVAS PARA 2022

O ano de 2022 será desafiador tanto para a economia brasileira quanto para a economia global. Apesar da flexibilização das restrições advindas da pandemia, outros fatores adversos, como a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, a retração do mercado imobiliário da China e o próprio ano eleitoral no Brasil, trazem incertezas ao mercado.

10 Optou-se por não contabilizar o investimento do Porto Sul – TUP do estado da Bahia. Isso porque o terminal já tinha um contrato de adesão antes, que foi apenas renovado. A contabilização daria dupla contagem.

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

12 Contabilizados os anúncios 1, 2 e 3 de 2022.

13 Alguns leilões ainda não concluídos, a saber: IMB05, MAC13 e STS08A.

Estima-se uma recuperação mais lenta do que o esperado do consumo privado, devido à alta inflação e à elevação dos juros. Outro fator que afeta a economia brasileira diretamente são os preços das *commodities*. O conflito entre a Rússia e a Ucrânia afeta a oferta de fertilizantes, uma vez que 23% das importações brasileiras dessa mercadoria advêm da Rússia. As sanções impostas à Belarus, por seu apoio à Rússia na guerra, também afetam a oferta de fertilizantes. Belarus faz parte dos 5 principais ofertantes de fertilizante para o Brasil. A falta de fertilizantes pode prejudicar a produção nacional e aumentar os custos de produção. Devido a tais variáveis, o Fundo Monetário Internacional (FMI) estima que o PIB brasileiro será de 0,3% em 2022.

Para a economia mundial, calcula-se um crescimento de 4,4% para 2022 e 3,8% para 2023¹⁴. Já para os principais parceiros comerciais do Brasil, China e Estados Unidos, a expectativa é de que o crescimento do PIB seja de 4,8% e 4%, respectivamente.

Os minérios e os combustíveis são responsáveis por 77,2% da movimentação dos terminais de uso privado. A movimentação de minério pelos terminais é afetada principalmente pelo mercado chinês e pelas chuvas. Apesar da desaceleração econômica observada na China, algumas medidas do governo chinês podem aumentar a demanda por aço, como o corte das taxas de juros do governo chinês, o aumento com gastos em infraestrutura feitos pelos governos locais e os cortes de impostos. Nos meses de janeiro e fevereiro de 2022, por exemplo, observou-se uma queda de 18,7%¹⁵ das exportações de minério para a China. A expectativa, entretanto, é de aumento da demanda, nos próximos meses, advindo das novas medidas.

Já as exportações de combustíveis minerais cresceram 25,5% nos dois primeiros meses do ano. A expectativa é de crescimento do setor em 2022, dada a alta demanda do produto. A guerra entre Rússia e Ucrânia traz consigo a queda na oferta de petróleo, uma vez que a Rússia é uma das maiores fornecedoras da mercadoria. Para suprir o mercado mundial, o mercado brasileiro já sinalizou que irá aumentar sua produção.

¹⁴ World Economic Outlook, January 2022: Managing Divergent Recoveries.

¹⁵ Comex-Stat - 21/03/2022.

1.10 – ESTATÍSTICAS DA ATP

A ATP encerrou o ano de 2021 com 29 empresas associadas e um total de 54 terminais portuários operantes. Juntos os associados da ATP movimentaram 699.080.934 de toneladas, um aumento de 3,4% em relação a 2020. O total movimentado pelas associadas da ATP corresponde a 57,6% de toda a carga movimentada pelo sistema portuário brasileiro.

Durante o ano de 2021, a **Companhia Portuária de Vila Velha** passou a integrar o quadro de associados da ATP. Também foram assinados dois novos contratos de adesão de associados da ATP: o terminal da Cargill, em Miritituba, e o terminal da LDC Tapajós, em Rurópolis. O terminal da Gerdau, em Salvador, e o terminal da Cargill, em Três Lagoas, saíram do quantitativo devido à transferência e renúncia de titularidade, respectivamente.

Espera-se que, ao longo de 2022, mais dois contratos de adesão de associados da ATP sejam assinados: **Hidroviás do Brasil**, em Rondônia, e **Louis Dreyfus**, no Pará. Também estão em curso as ampliações do **Porto Sudeste** e do **terminal de Cotegipe**.

Durante 2021, os associados da ATP colecionaram prêmios e obtiveram excelentes feitos no setor. A **Portonave** realizou a primeira saída noturna com um navio de 334 metros (Ever Lotus). O **Porto Itapoá** venceu a categoria Tratamento de Efluentes do 22º Prêmio Fritz Müller, o maior reconhecimento ambiental de Santa Catarina. O terminal foi reconhecido pelo seu trabalho de gestão de águas não potáveis com inovação e tecnologia no tratamento de efluentes.

O **Porto do Açú** conquistou o prêmio da IAPH pela segunda vez, sendo reconhecido em duas categorias: **Protegendo as Tartarugas Marinhas** foi o projeto do Porto do Açú que venceu na categoria Comunidade e Diálogo da Cidade com o Porto (âmbito ambiental). Já o projeto Juntos na Luta contra a Covid-19 foi premiado na categoria Saúde, Segurança e Proteção.

A **DP World Santos** destacou-se na inclusão social, celebrando a maior ocupação feminina desde que o terminal foi inaugurado. A empresa contabilizou 110 mulheres em funções operacionais, aumento de 145% se comparado a dois anos atrás.



02 ATIVIDADES INTERNAS

2.1 – CONSELHO DIRETOR

2.1.1 – Desestatização dos Portos Organizados

O processo de desestatização dos portos organizados recebe atenção da ATP desde sua forma embrionária, ou seja, quando o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ainda estudava os possíveis modelos e sua *due diligence*, isso ocorreu em meados de 2017.

A desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) inaugura um novo modelo de gestão e transferência do papel de autoridade portuária para a iniciativa privada e, segundo o governo, tem por objetivo modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor.

Em 2021, a ATP debateu incansavelmente o assunto. Seminários e reuniões com CODESA, SNPTA, TCU e com o próprio Conselho Diretor pautaram a agenda da Associação com o tema. A ATP é favorável às privatizações – razão única de sua existência – mas o modelo proposto pelo governo gerou dúvidas das quais, para o coletivo de investidores privados, em projetos de longo prazo, navega pelo mar da insegurança jurídica.

As preocupações trazidas pela Associação fundamentaram boa parte do relatório do MP-TCU, como, por exemplo, o que diz respeito ao cronograma do governo e à rapidez para escolha de um modelo. O próprio MP-TCU cita que: “o presente acompanhamento trata de um processo pioneiro, que poderá ser precipitadamente referendado pelo governo como sendo um “sucesso” e, a partir disso, servir de modelo para as desestatizações de portos de maior relevo, estratégicos para o país, tais como os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos” (MP-TCU, 2021, p. 6).

Além da falta de maturidade para a escolha do projeto, a ATP apontou questões preocupantes como a alteração discricionária das Poligonais, a equação econômica inexecutável que monta em maior valor de outorga,

elevados investimentos *versus* a promessa de redução de tarifa. Por fim, mas não menos importante, o sigilo documental que se arrastou por quase todo o processo.

As inquietações são latentes e corroboradas no relatório do MP-TCU, como o aumento dos custos logísticos a partir do que se estabeleceu em outros países:

O exercício do poder de monopólio no Porto de Melbourne levou a custos de transação mais altos, comprometendo a capacidade dos arrendatários de fechar novos contratos, e já são visíveis os impactos diretos nos preços dos produtos aos consumidores finais. Desse modo, o governo australiano deve limitar privatizações porque o público perdeu confiança. (MP-TCU, 2021, p. 9)

A liberdade tarifária concedida a um monopolista também serviu de questionamento para aquela Corte de Contas, a qual recomendou definição prévia dos mecanismos regulatórios complementares que coibirão o comportamento abusivo do futuro concessionário ao fixar os valores de remuneração para os serviços portuários básicos essenciais sob o regime de liberdade negocial.

Ainda que o relatório final tenha aprovado as condições pré-editalícias, o MP-TCU considera como: “... inadmissível o encaminhamento no sentido de protelar para os próximos processos a devida correção de certos indícios de irregularidades detectadas no âmbito do atual acompanhamento ou, mais grave ainda, a liberação para a publicação de edital sem a devida discussão pública que o caso requer”.

Ao final, cabe à Associação, demandada por seu Conselho Diretor, continuar na defesa dos interesses dos seus associados, que reunidos movimentam 2/3 das cargas que transitam nos portos brasileiros. Casos como o processo da CODESA são emblemáticos e necessitam ser debatidos com maior profundidade por toda a sociedade civil, este é o papel da ATP.

2.1.2 – Frentes de Trabalho

O Conselho Diretor aprovou as frentes de trabalho para o ano de 2021, entre elas destacam-se, na Regulação:

- Participação IMO (MB, MINFRA);
- Agenda da ANTAq 2020 -2021;
- Contêineres: Preço Teto/Franquia (MINFRA, ANTAq);
- Tarifas quando afetar TUP (SNPTA);
- Privatização Cia. Docas (SNPTA);
- Ger. de Água de Lastro (MB, ANTAq);
- Qualificação do Trabalhador Portuário (MINFRA, MJSP, ME);
- PRATICAGEM (exclusão de rodízio único, regulação e price cap);
- Segurança Portuária: CONPORTOS – EAR (MJSP, MB, ANTAq);
- NR 29 – Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário.

Segurança Jurídica:

- Anteprojeto para Lei nº 12.815/2013 e Lei nº 10.233/2001;
- Poligonal dos Portos Organizados (MINFRA, SNPTA).

Competitividade:

- Segurança Portuária: Estudo de Avaliação de Risco (MJSP, MB, ANTAq);
- Resoluções ANTAq;
- Portarias SNPTA;
- SPU – cessão não onerosa do espelho d’água (ME, MINFRA, CN);
- Projeto Barra Norte.

Infraestrutura:

- Obras de Infraestrutura: rodovias, ferrovias, dragagens e Barra Norte (MINFRA, SNPTA, DNIT, PPI).

2.1.3 – Reestruturação Organizacional

Em 2021, o Conselho Diretor aprovou o plano de reestruturação organizacional, trazendo robustez à Di-

retoria Executiva com a contratação de coordenação técnica e analista jurídico regulatório; aprovou as Contas e o Relatório Anual 2020; discutiu e deliberou sobre os termos da Desestatização da CODESA; decidiu pelo formato híbrido do 8º Encontro da ATP realizado em 28 de outubro de 2021, em Brasília; entre outros tantos assuntos de interesse dos Terminais Privados.

2.1.4 – Centro de Apoio Regional (CENTRAR) ATP

Outra grande ação do Conselho em 2021 foi a criação dos Centros de Apoio Regionais (CENTRAR). A 46ª Assembleia Geral Extraordinária e 50ª Reunião do Conselho Diretor da ATP aprovaram a criação dos CENTRAR da ATP. A ideia tem como objetivo facilitar a inserção e o apoio da Associação nas demandas regionais de seus associados, representando-os em assuntos regionais, estaduais ou mesmo municipais. Serão criadas inicialmente quatro unidades do CENTRAR: Norte, Nordeste, Sul e Sudeste. Novas unidades poderão ser propostas, caso seja necessário.

O CENTRAR aumenta a capilaridade da representação institucional da Associação. Não haverá estrutura física, mas, sim, um representante de nossos associados, que irá auxiliar e atuar junto com a Diretoria Executiva na defesa e no enfrentamento de questões regionais.

2.2 – COMITÊS

2.2.1 – Comitê Jurídico (COJUR)

O Comitê Jurídico da ATP iniciou seus trabalhos logo no início de fevereiro trazendo à tona o debate relativo às modificações propostas às Leis nº 10.233 e 12.815, que foram concluídas pela coalizão e, ato contínuo, entregues ao MINFRA como documento para conclusão do Programa Pró-Brasil.

Também se reuniram para debater a Tomada de Subsídios 2/2021 da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE). A audiência pública aberta pela SEAE trouxe a oportunidade de encaminhar

pleitos ao Ministério da Economia, pontuando o excesso de regulamentação e as normativas que incomodam o setor. O mapeamento efetuado pela ATP constou dos seguintes atos: (1) Portaria nº 1.064/2020-MINFRA: estabelece os procedimentos para a outorga de autorização de instalações portuárias e gestão de contratos de adesão. A Portaria traz dispositivos mais intervenientes do que a própria lei/decreto. Observam-se também operações que passam a ser sujeitas à aprovação do Secretário Nacional de Portos e que antes dependiam apenas de comunicação. (2) Resolução nº 3.274-ANTAq: dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. O aprimoramento desta Resolução foi objeto da Tomada de Subsídios ANTAq nº 07/2020. (3) Resolução Normativa nº 34-ANTAq: estabeleceu Parâmetros Regulatórios a serem observados na Prestação dos Serviços de Movimentação e Armazenagem de Contêineres e Volumes nas Instalações Portuárias. (4) Proposta de Resolução nº 8.096-ANTAq (Audiência Pública ANTAq nº 04/2021): dispõe sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. (5) Proposta de Resolução nº 8.093-ANTAq (Audiência Pública ANTAq nº 17/2020): altera as normas aprovadas pela Resolução nº 912-ANTAq, Resolução nº 1.274-ANTAq, Resolução nº 1.558-ANTAq, Resolução nº 3.274-ANTAq e estabelece os critérios e procedimentos para a prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. (6) Proposta de Resolução nº 8.091-ANTAq (Audiência Pública ANTAq nº 16/2020): disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em áreas e águas sob jurisdição brasileira.

Padronização das Rubricas – Desde 2015, a proposta de padronização de rubricas ocupa a agenda da ANTAq. No início de 2021, a Agência abriu Audiência Pública relativa à proposta de norma que dispõe sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres. O TCU fez algumas observações sobre o tema em seu Acórdão 923/2019. O voto do ministro-relator Benjamin Zymmler é expli-

cito ao determinar que a necessidade de definição e padronização da composição básica de serviços é relativa, tão somente, a Terminal Handling Charge (THC), para permitir uma melhor e mais eficiente averiguação por parte da ANTAq, quando em sede de investigação de prática abusiva ou prejudicial à concorrência. Ao contrário disso, observou-se que a proposta voltou em 2021 com uma roupagem diferente e trazendo as seguintes justificativas: 1) dificuldade de realizar análises comparativas entre terminais pela falta de padronização; 2) se a ANTAq não consegue comparar, o usuário também não consegue. O que se observa pela proposta da ANTAq é uma padronização geral, que excede o que foi solicitado pelo TCU no citado acórdão. Para esse importante tema, a ATP realizou reuniões com a diretoria da ANTAq, que apresentou posicionamentos diversos sobre o tema. No intuito de resolver essa questão, a alternativa apresentada foi a criação de um canal mais direto com os clientes para questionamento das faturas, assim os terminais melhorariam seu SAC. A ATP encaminhou a proposta para a Audiência Pública (AP/21).

Já o dissídio coletivo da FENOP, que teve início em dezembro de 2017, pautou a agenda do COJUR no segundo semestre de 2021.

O dissídio ajuizado no TST tentou solucionar o conflito entre a FENOP e as Federações: FNE, FENCCOVB e FNP. A petição inicial da FENOP tinha como defesa o papel de fornecimento da força de trabalho portuário avulso pelo órgão de gestão de mão de obra (OGMO), com competência prevista nos arts. 32 e 33 da Lei nº 12.815. O objeto da demanda era que fosse declarada:

A competência legal exclusiva atribuída ao OGMO, para atuar na gestão, fornecimento, manutenção de cadastro e registro, treinamento, dentre outras atribuições legais pertinentes aos trabalhadores portuários avulsos - TPAs, com a consequente impossibilidade de qualquer outra pessoa de direito exercer tal competência, exclusivamente reservada por lei ao OGMO.

Ainda segundo a FENOP, se um terminal privado fora do porto organizado pretender contratar trabalhador portuário em regime de emprego, a prazo indeterminado, poderá fazê-lo sem assegurar prioridade aos trabalhadores registrados no OGMO, mas, se quiser trabalhar com trabalhador portuário avulso, deverá necessariamente requisitar tais trabalhadores ao OGMO e somente ao OGMO. Aqui, abrem-se parênteses para chamar a atenção ao profundo retrocesso dessa petição.

No transcorrer da ação da FENOP, em setembro de 2021, a ministra Kátia Magalhães Arruda, Relatora do processo, votou no sentido de julgar parcialmente procedente o dissídio coletivo jurídico, declarando que o OGMO detenha exclusiva atribuição para gerir e intermediar o fornecimento de mão de obra de trabalhador avulso. Já em relação às reconvenções, a ministra não recepcionou a reconvenção proposta pela Federação Nacional dos Portuários (FNP), mas acolheu parcialmente os pedidos apresentados pela FNE e FECCONVIB para concluir que a contratação de trabalhadores com vínculo de emprego pelos terminais privados deve ocorrer dentro do quadro dos OGMOs, constringendo, assim, toda a lógica do setor.

O voto da relatora é uma surpresa para os membros do COJUR e todos os que acompanharam o dissídio. A Sra. ministra exclui-se da análise ao art. 44 da Lei nº 12.815, a saber:

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

A decisão também demonstrou total desconhecimento do setor portuário, uma vez que traz impactos significativos ao funcionamento dos terminais portuários. Sabe-se que a escala feita atualmente pelo OGMO é falha. Dar ao OGMO exclusividade para gerir e intermediar a mão de obra avulsa pode ocasionar carência de trabalhadores na linha de frente.

No voto relator, a Subseção de Dissídios Individuais entendeu que o art. 44, que trata especificamente dos TUP, deveria ser analisado “a partir de uma interpretação teleológica e sistemática da legislação portuária”. Prosseguiu a Subseção, no acórdão, afirmando que se conjugada a leitura do art. 44 à do art. 40, ambos da Lei nº 12.815/2013, ter-se-ia a obrigatoriedade da contratação de trabalhadores com “vínculo empregatício por prazo indeterminado (...) exclusivamente dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados” no OGMO, devendo, assim, ocorrer “seja dentro ou fora do porto organizado”. Um absurdo completo!

Nos Embargos de declaração, a ATP pede para que seja suprida a omissão quanto ao seu ingresso na qualidade de assistente litisconsorcial que se justifica para que, ainda que ingresse no processo no estado em que se encontra, seja garantido o direito em opor embargos declaratórios em relação à matéria de mérito, ou mesmo recorrer da decisão proferida.

Ao final, requereu o escritório que, sanadas as omissões acima, pede-se a atribuição de efeito modificativo ao julgado, naquilo que couber, após a manifestação dos embargados.

2.2.2 – Comitê de Segurança

O Comitê de Segurança reuniu-se em 2021 para assuntos importantíssimos relacionados à aplicação da ARESP, ADE 02 COANA e Cursos de SSP.

Quanto ao ARESP, a uniformização na confecção da análise de risco e do plano de segurança foi um dos principais pontos positivos levantados pelo grupo. A metodologia trouxe um padrão a ser seguido por todos os terminais, reduzindo as incertezas. Outra conquista se refere ao fato do terminal poder fazer a opção estratégica entre manter a OS ou implantar mão de obra interna.

O assunto tomou conta da agenda do Comitê por todo o ano de 2020. Em 2021, a Associação realizou uma *live* em parceria com a Conportos, na qual destacaram pontos importantes referentes à **Resolução nº 53, que trata de Gestão de Riscos, Segurança Cibernética e Atos Ilícitos**. Mais de 160 participantes

acompanharam ao vivo pelo canal da ATP no YouTube e puderam tirar dúvidas técnicas sobre o tema.

A Resolução nº 53 foi muito bem acolhida pelo setor privado e passa pelo crivo do TCU. A construção da cultura de segurança independe do perfil de carga que a empresa opera. É preciso o envolvimento das lideranças e o diálogo conjunto com a Cesportos. A Resolução nº 53 fortaleceu o papel do supervisor de segurança portuária, responsável por implementar e fiscalizar os protocolos nas instalações portuárias.

A parceria da ATP com a Conportos rende grandes frutos para a área de segurança portuária. Os terminais vêm contribuindo com propostas de plano de análise de riscos, como, por exemplo, na atividade de manutenção da sinalização náutica.

Com a publicação no Diário Oficial da União, o **Ato Declaratório Executivo 02 (ADE-02 COANA)** trouxe muitas dúvidas e gerou custos aos terminais portuários. A ADE-02 define situações para a recepção automática da declaração de trânsito aduaneiro, os documentos mínimos por tipo de declaração e as hipóteses e os procedimentos para a apresentação de documentos em papel. O principal objetivo é a automatização do processo de informação do trânsito aduaneiro, visando trazer maior confiabilidade aos dados, diminuir o *delay* das informações e conferir maior segurança. Informações referentes ao controle de acesso de pessoas e veículos, inspeção não invasiva, movimentação e pesagem de cargas, e armazenamento de mercadorias deverão ser enviadas automaticamente.

O assunto foi tema de live

O Comitê de Segurança da ATP realizou, em março, aula gratuita on-line com mais de 60 participantes sobre o Ato Declaratório Executivo (ADE) nº 2 da Receita Federal,



que trata do trânsito aduaneiro. Para facilitar o entendimento dos profissionais do setor interessados no assunto, o Comitê de Segurança disponibilizou a gravação das explicações feitas pelos representantes dos associados da ATP, entre eles, o gerente de TI da Portonave, Jardel Fischer, e a especialista da área de aduana da DP World, Raquel Romero. Em sua apresentação, o gerente da Portonave comentou sobre o sistema de processamento de informações do terminal, que monitora o fluxo de embarcações, embarque, armazenagem, carga e descarga, inspeção e fluxo de veículos. Enfatizou que, para o sucesso do procedimento, é necessário o cumprimento das responsabilidades de cada uma das partes envolvidas, e todos os terminais precisam fazer os ajustes necessários para atender às exigências do normativo.

2.2.3 – Comitê de Comunicação

O Comitê de Comunicação da ATP se reuniu para discutir os resultados do último ano e debater ações estratégicas para 2021/2022. O grupo discutiu sobre



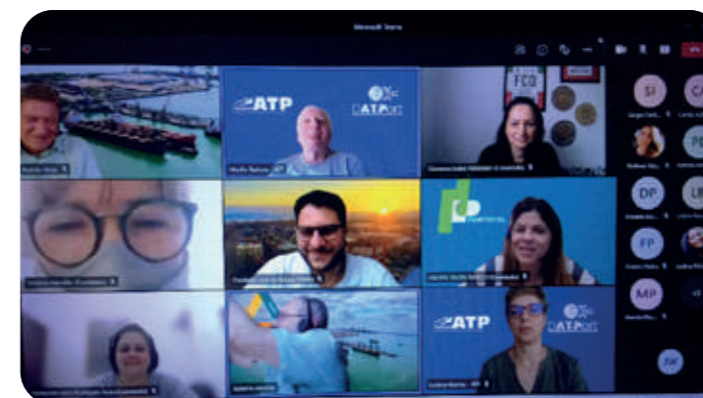
o principal desafio, que é aumentar o engajamento dos associados para que a ATP amplie seu leque de conteúdo, principalmente, nas redes sociais.

É essencial que a parceria de divulgação com a ATP seja parte integrante das estratégias de comunicação dos associados. O destaque é a importância do fortalecimento do Comitê como uma rede coesa de profissionais que facilitem o fluxo de informações com os associados. A troca de conteúdo juntamente com os canais de comunicação podem amplificar ainda mais o trabalho das

empresas associadas. O grupo discutiu, ainda, ações institucionais, como a produção de um vídeo sobre a atuação dos portos nas comunidades, assim como no combate e na prevenção de Covid-19.

2.2.4 – Comitê de Sustentabilidade (SUSTENTAR)

As resoluções em âmbito mundial da Organização Marítima Internacional (OMI/IMO) estiveram na pauta de discussão da reunião do Comitê de Sustentabilidade da ATP. Nesse primeiro encontro, o grupo debateu três temas importantes e prioritários para o setor: (1) água de lastro, (2) bioincrustação e (3) controle de emissões de gases do efeito estufa pelos navios.

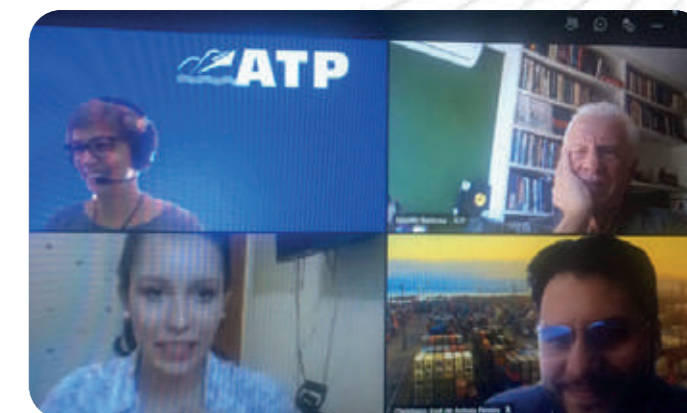


Os temas são fundamentais não só para os terminais, mas para conhecer os impactos mundiais dos normativos da IMO. A reunião contou com apresentação do representante da Vale, Cmte. Péricles Vieira, da área de Relações Institucionais Portuárias. O palestrante participa de reuniões da IMO e trouxe informações atualizadas sobre os desdobramentos dos normativos.

Em relação à água de lastro, os armadores devem, até 2024, alcançar o padrão de qualidade exigido para as águas descartadas. No que tange à bioincrustação, alerta-se que a introdução de espécies invasoras traz prejuízos não só para o meio ambiente, mas também para a economia. Os navios são as embarcações que mais trazem espécies invasoras. Ainda sob o manto de uma agenda sustentável, o coordenador do Comitê, Christiano Pereira (Porto Itapoá), lembrou da relevância

dos temas abordados e a importância de entender os reais impactos que serão gerados para as empresas.

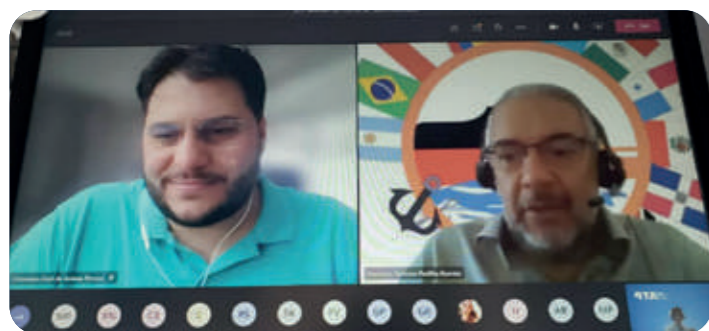
Índice de Desempenho Ambiental



O SUSTENTAR ATP se reuniu também para avaliar melhorias no IDA da ANTAq e discutir o projeto de Boas Práticas. Em uma videoconferência, com participação da doutoranda da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Prof. Me. Kassia Rodrigues, foram apresentadas as premissas básicas de uma pesquisa que visa aprimorar o sistema de avaliação do desempenho portuário sob a ótica do IDA. O aperfeiçoamento nos critérios de avaliação do IDA pode levar também em consideração condições diferentes das instalações, caso das estações de transbordo. Sustentatar conta com contribuições acadêmicas de pesquisadora para aperfeiçoar análise do IDA.

Sociedade Latino-americana de Operadores de Terminais Marítimos Petroleiros e Monoboia (SLOM)

Em mais um encontro, o Comitê de Sustentabilidade da ATP realizou palestra com a participação do vice-presidente da SLOM, Francisco Barreto, que também é gerente-geral de Segurança e Contingência da Transpetro, associada da ATP. A SLOM é uma associação internacional sem fins lucrativos que busca a integração entre terminais do setor com organizações, autoridades e empresas. A entidade organiza atividades de intercâmbio técnico e a divulgação de boas práticas, com a finalidade de promover operações seguras, sustentáveis e eficientes. Para 2021, a SLOM programou dois grandes eventos técnicos.



2.2.5 – Grupo de Trabalho de Praticagem

Sempre muito atuante, o Grupo de Trabalho (GT) de Praticagem iniciou o ano discutindo as possíveis estratégias de atuação para o Projeto de Lei (PL) nº 4.392/2020. Houve também discussões sobre os custos de cada Zona de Praticagem e seus respectivos aumentos de preços. O GT também decidiu pela participação da ATP como *amicus curiae* no processo de auditoria operacional por parte da Corte de Contas (TCU). E, ainda, participou ativamente no veto da Emenda 26 do PL nº 4.199/2020 (BR do MAR), que tentou legalizar a escala de rodízio única.

Projeto de Lei nº 4.392/2020

O PL nº 4.392/2020, do deputado Alceu Moreira (MDB/RS), encontra-se apensado ao PL nº 1.565/2019 e continua disponível para discussão dentro da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público (CTASP).

A estratégia é continuar a atuação com o Legislativo e a SNPTA/MINFRA, além de criar uma base forte de apoio. Atualmente, sete entidades, além da ATP, já declararam o seu apoio à causa, quais sejam: ABAC, ABIOVE, ABTP, AMPORT, APROSOJA, ABAL e FENOP. Além disso, a ATP apresentou pedido de apoio na Seção VI de Infraestrutura de Transporte e Logística da CNT, bem como pedido de apoio à Entidade.

O PL nº 4.392/2020 continua apensado ao PL nº 1.565/2019, do deputado Augusto Coutinho (SOLIDARIEDADE/PE), que obriga a adoção de escala de rodízio para práticos e estabelece que os preços para os serviços de praticagem só serão definidos pela Autoridade

Marítima de forma excepcional e temporária, quando não houver acordo entre as partes e houver risco de interrupção do serviço. Por tramitar conclusivamente pelas comissões, o projeto dispensa análise do Plenário, salvo apresentação de recurso subscrito por 1/10 (52) dos deputados. Esse recurso, se apresentado, precisa ser aprovado em Plenário.

A ATP manteve, ainda, reunião com vários deputados federais, com destaque para os deputados Alexys Fonteyne (NOVO/SP) e Christino Áureo (PP/RJ), e também com os deputados Afonso Motta (PDT/RS) – presidente da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, Arnaldo Jardim (Cidadania-SP) presidente da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) no biênio 2021/2022, e com o presidente da FPA no período, o deputado federal Sérgio Souza (MDB-PR). Em reunião com o deputado Carlos Chiodini (MDB/SC), presidente da Comissão de Viação e Transporte (CVT), a ATP pediu o apoio do parlamentar.

TCU – Participação como *amicus curiae*

A Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU, a partir da Auditoria Operacional nº 042.971/2018-7, de relatoria do eminente ministro Bruno Dantas, avaliou se o arranjo institucional e as ações que vêm sendo adotadas pelos diversos órgãos envolvidos asseguram a adequada supervisão e regulação técnica e econômica dos serviços de praticagem.

Com o objetivo de contribuir para o melhor entendimento da questão analisada e de trazer as considerações da categoria dos usuários dos serviços de praticagem, a ATP solicitou a intervenção, nesse processo, como amiga da Corte (*amicus curiae*).

A ATP apresentou as manifestações, entre as quais estão: (1) a ineficiência da autoridade portuária na gestão portuária (não exercer suas atribuições, permitindo o avanço tecnológico a cargo da praticagem); (2) a necessidade de aprimoramento na regulamentação e fiscalização do serviço de praticagem (gargalos e alternativas à escala de rodízio único); (3) as dificuldades

na implementação da habilitação de comandantes para dispensa de prático (art. 13, § 4º, LESTA – Regulamentação Infralegal da Autoridade Marítima que FRUSTA a eficácia do dispositivo legal); (4) a ausência de regulação econômica ou transparência de preços na exploração da atividade de praticagem em regime de monopólio (necessária intervenção do TCU para orientar a correção das falhas regulatórias).

Veto da Emenda 26 do PL nº 4.199/2020

O GT de Praticagem participou ativamente no veto da Emenda 26 do PL nº 4.199/2020 (BR do MAR), que tentou legalizar a escala de rodízio única, emendando-a da seguinte maneira:

Emenda nº 26:
Insira-se, onde couber, o seguinte artigo no Projeto:
Art. X. A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 13 (...)
§ 6º Em cada zona de praticagem, os profissionais trabalharão de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima, garantida a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem. (NR)

Em parecer das emendas do Senado, o deputado Gurgel (PSL/RJ), pela Comissão Especial, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação das Emendas nº 1, 2, 4, 5, 7, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24 e 25 do Senado Federal, **e pela rejeição das Emendas nº 3, 6, 8, 9, 11, 18, 19 e 26 do Senado Federal.**

Ainda segundo o relator, algumas alterações, como a Emenda 26, estão fora do escopo do programa, tendo grande possibilidade de constituir desequilíbrio de mercado e descontinuidade de operações da regulari-

dade do transporte de cargas pela cabotagem brasileira. Também existe matéria que foi inserida por emenda no Senado Federal (Emenda 26), mas que constitui matéria diversa da discutida nesse Projeto, violando flagrantemente a Constituição Federal e o Regimento Interno do Senado, motivo pelo qual mereceu ser retirada do PL, segundo o relator.

2.2.6 – Grupo de Trabalho de Infraestrutura

Em cinco oportunidades, o GT de Infraestrutura se reuniu para debater sobre a Audiência Pública nº 01/2021, aberta pela Autoridade Portuária de Santos (SPA – Santos Port Authority). A audiência visava obter contribuições e esclarecer dúvidas quanto à modelagem proposta para gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS).

O Plano Nacional de Logística (PNL) também foi assunto importante debatido no GT e, claro que não poderiam estar de fora da pauta, as sugestões de alteração da Norma da Autoridade Marítima 17 (NORMAM-17).

Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)

Como é de conhecimento convencional, com a proximidade do término da vigência do Contrato DP/25.2000, celebrado com a Portofer e a APS, somada à necessidade de realização de robustos investimentos nos acessos terrestres do Porto de Santos para atender ao volume projetado para os próximos anos, as equipes técnicas da SPA, em conjunto com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), passaram a analisar alternativas de modelos regulatórios para exploração indireta da FIPS.

Nesse lastro, a ATP manifestou preocupação com a proposta da SPA que prevê investimentos não diretamente ligados à FIPS e sem participação dos arrendatários nesses custos. O assunto foi encaminhado à Assembleia Geral da ATP, que optou pelo debate da questão dentro do GT de Infraestrutura, a fim de definir a melhor opção de ação e posicionamento da ATP e

associados. Os associados deixaram claro que não são contra trazer investimentos para os portos públicos.

No entanto, o novo modelo inclui investimentos obrigatórios, com elevados valores, que já deveriam ter sido feitos pelos arrendamentos e pela autoridade portuária junto com a prefeitura daquele município. Não existe contraditório à ideia de que a divisão de investimento tem de ser proporcional ao que se vai ganhar. Entretanto, o edital impõe a terceiros investimentos que não gerarão contrapartida positiva (ganhos) aos terminais privados. Analisando a documentação disponibilizada, verifica-se que o crescimento de volume para os próximos anos está centralizado em uma única operadora ferroviária. A minuta contratual impôs que os investimentos, independentemente de sua natureza, proveito ou responsabilidade originária, recaiam sobre a nova empresa a ser constituída, mas beneficiando aquela operadora ferroviária com maior volume de movimentação, que passa a deter o controle societário da futura Sociedade de Propósito Específico (SPE). Ou seja, o modelo proposto não corrige o problema do monopolista que controla o acesso a uma infraestrutura pública (gargalo), pois as demais ferrovias que dependem do acesso ferroviário ao Porto de

Santos serão acionistas minoritárias da SPE e sujeitas, por consequência, ao poder de controle de um único agente. Significa dizer que o modelo, pensado para ser cooperativo, afastou-se dessa premissa. O que se vê é uma clara assimetria concorrencial, sobretudo quanto ao repasse indireto de obrigações de investimentos atrelados a determinadas áreas específicas que deveriam ser arcadas pelos vencedores das licitações já realizadas naquele porto.

Plano Nacional de Logística

Ao avaliar o PNL, a ATP constatou que a inteligência do PNL está estampada na construção de um *dashboard* para a tomada de decisões (aqui nos referimos aos seis cenários). Todavia, premissas básicas deveriam ser consideradas desde já por oportunidade da Consulta Pública. Desse modo, a ATP se manifestou com as sete sugestões específicas (a serem comentadas no capítulo PNL) e mais seis gerais a seguir elencadas:

- Incluir e/ou atualizar o tema “dragagem” no PNL, seja por meio da atualização do PND ou por meio de iniciativas de PPI/Concessões que sejam contempladas pelo referido PNL.
- Destacar Santa Catarina como polo portuário iso-

lado, para critério de análise. Atualmente, o estado está inserido no Eixo Sul, em que o destaque é dado para Paranaguá e Rio Grande, tornando os terminais e todo o volume movimentado no estado acessórios a esses dois outros complexos.

- Considerar Granel Sólido Agrícola no Porto do Açu – Adequação ao horizonte de calibração de 2017 para a atualidade.
- Incluir trecho Unai x Pirapora – Ferrovia – Adequação ao horizonte de calibração de 2017 para a atualidade, baseando-se no PEF-MG.
- Incluir a restrição de capacidade no Terminal de Tubarão – Adequação do modelo aos documentos da renovação antecipada da EFVM, que indicam as capacidades dos terminais.
- Incluir demanda industrial induzida do Porto do Açu – Análise do TCU no processo de concessão da FNS, que orientou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a compreender demandas induzidas nos horizontes futuros de simulação.

Normas da Autoridade Marítima (NORMAM 17)

A NORMAM 17 foi tema preponderante no GT de In-

fraestrutura. Essa norma estabelece procedimentos e instruções sobre auxílios à navegação, para aplicação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), contribuindo, consequentemente, para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição nas vias navegáveis.

Durante o ano de 2022, ocorreram diversas discussões sobre a norma, sendo uma delas a reunião entre ATP e DHN, que culminou na alteração referente à manutenção e controle do balizamento. No dia 29 de outubro de 2021, a ATP recebeu o Ofício nº 259/DHN-MB, que ratifica o entendimento de que as atividades constantes do Capítulo 6, alínea “a”, da NORMAM 17, referente à manutenção e controle do balizamento, compõem um rol exemplificativo mínimo. Dessa forma, pode ser adequado ou revisto, caso a caso, por cada instalação portuária no âmbito do seu programa de trabalho, tendo por diretrizes específicas as orientações e os requisitos técnicos previstos nos manuais dos fabricantes dos materiais, equipamentos e acessórios que compõem o balizamento. Assim sendo, torna-se inafastável manter a segurança da navegação, que se manterá comprovada pelos índices de eficácia de cada balizamento privado.



03 - RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS



Portonave, em Navegantes - SC.

03 RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS E INSTITUCIONAIS

3.1 – UM BREVE RELATO DE 2021

A análise que segue do ano de 2021 tem com fonte primária o Boletim disponibilizado pela bcw Consultoria, que faz, entre tantos estudos, análises das condições socioeconômicas e investimentos no Brasil. Há dois capítulos que julgamos necessários ao setor de infraestrutura.

Assim, das condições socioeconômicas em 2021, o boletim ressalta que o estudo divulgado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), notou melhora do desempenho econômico do Brasil além do esperado. O relatório considerou o mercado de trabalho atrasado em relação à recuperação da produção.

A taxa de desemprego ainda se encontra bastante elevada (o dobro da média mundial). Porém, em queda no último trimestre. No entanto, a taxa de 85% da população adulta vacinada com pelo menos a primeira dose (quando da elaboração deste relatório) indica potencial de retomada rápida do comércio e dos serviços para 2022.

O índice de confiança do consumidor, medido pela Fundação Getulio Vargas mensalmente, registrou queda acentuada para 74.9 pontos, o menor nível desde abril. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA-15) aumentou 1,14% e a inflação, que foi recorde no mês de setembro, superou os 10% no acumulado dos últimos 12 meses. Juntamente com a expectativa de crescimento negativo do produto em 2022, a alta inflação, que chegou aos 10.12% em novembro, ajudam a deteriorar o consumo.

Outra análise significativa do ano de 2021 é sobre os investimentos. O Brasil conseguiu manter alguns gatilhos de controle de despesa pública, mesmo durante a pandemia, indo na contramão do mundo, que teve aumento generalizado da dívida/PIB. A situação fiscal do Brasil segue tendência favorável, embora ainda haja estoque deficitário que precede a pandemia. O grande desafio fiscal é controlar o gasto corrente, porém, é válido salientar que uma das alternativas foi desidratada, que era a Reforma Administrativa. Segundo a nova versão do Plano Anual de Financiamento (PAF), apresentada no fim de maio, o estoque da dívida pública federal encerrou 2021 em aproximados R\$ 5,8 trilhões. Todavia, projeções em cenários-base apontam a redução da relação dívida/PIB de 92,7% a 91,3%.

Sobre facilidade para negócios, há uma percepção no cenário internacional de que o Brasil pode ser um polo de inovação regional. Houve grande digitalização dos processos públicos, simplificações com a Lei de Liberdade Econômica e de Lei de Ambiente de Negócios. Foram aprovadas as leis de *startups*, *sandbox* regulatório e PIX, melhorando a situação do Brasil, que ainda se encontra abaixo da média das economias da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), da América Latina e do BRICS. Há, ainda, boas perspectivas para a aprovação do novo marco cambial, que vai abrir o mercado brasileiro e retirar travas contra investimentos estrangeiros, a aprovação da BR do mar, que estimula a cabotagem como novo modal logístico, e o novo Marco das ferrovias.

Em adição, dois fatores auxiliarão na capacidade de fazer negócios no Brasil, sendo eles o resultado

do leilão do 5G, que deverá reduzir custos e ampliar a capacidade de negócios em produtos e serviços integrados e conectados ao longo dos próximos anos, e a entrada da Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) na GPEN (*Global Privacy Enforcement Network*), que deverá reduzir os custos das transações internacionais de dados.

Algumas providências ainda estão na agenda do governo, a exemplo da regulamentação de vários marcos setoriais, como: Lei da Telecom, Lei do Gás, Lei do Saneamento, Lei da Liberdade Econômica e, mais especificamente, a BR do Mar e o Marco das ferrovias.

Sob os aspectos econômicos e políticos que farão parte da agenda de 2022, estão alguns destaques, conforme LCA Consultoria – contratada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT):

Conflito Rússia x Ucrânia: o conflito força a pressão sobre a inflação global e reduz o crescimento econômico mundial. O aumento do barril do petróleo cria um ambiente de maior aversão ao risco. O FED e o Banco Central Europeu estão em alerta, tendo a inflação disparada nesses cenários.

Pandemia: O Brasil teve boa cobertura vacinal. Em nível mundial, segue presente o risco de redução da eficácia da vacinação ante novas variantes.

Câmbio: Segundo a consultoria, as contas externas estão confortáveis devido às altas reservas, mas as contas públicas seguem preocupantes. Essas incertezas mantêm o dólar em alta. O recuo recente do valor da moeda norte-americana ocorreu em virtude do aumento da taxa Selic. A meta da taxa Selic para 2022 é de 3,5%.

Inflação/Selic: A inflação tende a recuar a partir do segundo semestre. Porém, antes chegando ao pico de 11%. A diluição se dará principalmente pelo câmbio e pela conta de luz. A projeção do IPCA está em torno dos 6,7% por fatores positivos, como energia elétrica (chuvas) e linha branca, e carros pela redução do IPI.

Consumo: O consumo se dará como moderado – a massa de renda crescerá pouco, a transferência aos pobres não cresce e o endividamento das famílias está elevado, mesmo com o pacote de bondades (liberação do FGTS). A inflação sobre os alimentos é freio para crescimento.

Para finalizar, a consultoria realizou análise preliminar do cenário político destacando que Lula e Bolsonaro disputarão o segundo turno. Para a terceira via virar a cena política, é necessário achar aquele representante dos “nem Lula, nem Bolsonaro” e, principalmente, atrair eleitores mais moderados. A fragmentação da terceira via é um obstáculo e, nesse cenário, estão Moro ou Leite.

3.2 – PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

A ATP iniciou o ano com visita ao presidente da República, o Sr. Jair Messias Bolsonaro. Em conjunto com a coalizão portuária, a visita foi para tratar da Renovação do REPORTO – Regime Tributário criado pela Lei nº 11.033/2004. Em síntese, o regime permite a importação de máquinas e equipamentos de infraestrutura, como, por exemplo, portêineres utilizados em terminais portuários e trilhos e vagões para ferrovias, com suspensão do pagamento de Imposto sobre Produtos Industrializados, PIS-Importação e COFINS-Importação, além de suspensão também do imposto de importação na hipótese de itens para os quais não se encontre similar nacional, desde que os bens sejam importados diretamente pelos respec-



tivos beneficiários e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na modernização e ampliação da estrutura portuária nacional.

O benefício em questão foi prorrogado sucessivamente ao longo dos anos, tendo o seu último prazo de vigência expirado em 31 de dezembro de 2020.

O Projeto de Lei nº 4.199/2020 (BR do Mar) foi votado e aprovado pelo Congresso Nacional (Senado Federal e Câmara dos Deputados) contemplando a renovação do REPORTO pela Emenda 25 com vigência de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.

3.3 – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MINFRA)

Alterações do Marco Regulatório (Lei nº 10.233/2001 e Lei nº 12.815/2013)

Os dirigentes da ATP participaram, em fevereiro de 2021, de uma reunião com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, para a entrega e discussão de propostas de alteração ao marco regulatório do setor portuário (Lei nº 10.233/2001 e Lei nº 12.815/13). O encontro fez parte de uma ação da Coalizão Empresarial Portuária, formada por associações do setor que, juntas, elaboraram um documento com sugestões de melhorias à legislação.

Outros encontros com o ministro Tarcísio de Freitas e ATP celebraram vários novos contratos de autorização e aditamentos de contratos em vigor. Quatro associadas da ATP foram contempladas com autorização de ampliações, perfil de carga e aumento de capacidade.



MINFRA autoriza a ampliação de terminais, aumento de capacidade e novos TUP

O ministro da Infraestrutura concedeu vários contratos de autorização de TUP e muitos aditamentos de contratos em vigor no ano de 2021. No total, o MINFRA prevê 1,4 bilhão de investimentos privados. Várias associadas da ATP foram contempladas com autorização de ampliações, perfil de carga e aumento de capacidade.

Em todas as cerimônias, a ATP lembra que a carteira de investimentos dos TUP é a maior do setor de infraestrutura. Ao longo dos últimos oito anos, foram mais de 54 bilhões de investimentos. Os terminais privados são muito competitivos e investem cada vez mais na ampliação de seus negócios. Em uma das cerimônias entre os associados da ATP, a **Imetame**, de Aracruz (ES), teve alteração de perfil de carga autorizada para incluir carga conteneurizada, além de granéis sólidos, líquidos e gasosos. Já a **Hidroviás do Brasil** conseguiu autorização para aumento da capacidade de granéis sólidos (grãos vegetais e farelo) em seu terminal de Barcarena (PA).



O **Porto de Chibatão**, em Manaus (AM), teve sua ampliação aprovada, e o Terminal de Itaguaí, do **Porto Sudeste**, obteve autorização para alteração no perfil de carga para incluir granel líquido. O investimento privado é sempre o grande motor para superar nossos desafios logísticos.

Prêmio Portos + Brasil 2021

O Ministério da Infraestrutura promoveu, em Brasília, a segunda edição do Prêmio Portos + Brasil. A premiação visa reconhecer as melhores práticas adotadas pelos portos públicos e privados do país e os profissionais responsáveis por essas iniciativas. Entre os TUP agraciados, destaque para cinco empresas associadas da ATP que reforçaram a importante atuação dos portos privados e a prestação de serviços de excelência no setor de logística e transportes.



Na categoria Crescimento da Movimentação TUP/Granel Sólido Mineral, o **Porto Sudeste** (RJ) ficou em primeiro lugar, com movimentação, em 2020, 16,8% superior à de 2019, seguido pelo Terminal Ilha da Guaíba (RJ), **da Vale**, com movimentação, em 2020, 13% superior à do ano anterior. Na categoria Crescimento da Movimentação TUP/Granel Sólido Agrícola, destaque para **Hidroviás do Brasil**, com segundo e terceiro lugares. O Hidroviás do Brasil Miritituba (PA), teve movimentação, em 2020, 40,3% superior à de 2019, e o Terminal Vila do Conde (PA), teve incremento da movimentação de 39,6% no período.

No quesito Crescimento da Movimentação de TUP/Granel Líquido, o terceiro lugar ficou com o Terminal Aquaviário de Ilha Redonda e Ilha Comprida (RJ), **da Transpetro**, com movimentação, em 2020, 73,4% superior à de 2019. Já no Crescimento da Movimentação de Container, a **DP World Santos** (SP), com movimentação 18,4% superior, também ocupou a terceira colocação.

A ATP destaca que a premiação é mais um reconhecimento da importância dos portos privados para o setor de logística nacional e o desempenho dos TUP associados da ATP é fruto da eficiência na gestão, com investimentos e foco nos resultados do setor portuário privado. A performance das nossas associadas é expressiva e cresce a cada ano.

3.4 – SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (SNPTA)

Portaria SNPTA nº 1.064/2020

A Diretoria Executiva esteve reunida por diversas vezes em 2021 com o secretário Diogo Piloni, o diretor Fabio Lavor e seus técnicos para discutir a possibilidade de alteração da Portaria nº 1.064/2020, a Portaria dos TUP. A Diretoria Executiva sugeriu possíveis melhorias em seu texto. Os pontos abordados nas reuniões foram aqueles discutidos com COJUR e AGE constantes do Ofício ATP enviado àquela SNPTA em 2020, quais sejam:

- Extensão do prazo para declaração de adequação às políticas públicas;
- Definição dessas políticas públicas;
- Exclusão da necessidade de nova declaração no caso de expansões;
- Critérios para transferência societária.

Outros dispositivos da Portaria também foram comentados. A ATP sugeriu reuniões regulares com o Sr. Fabio Lavor e sua equipe. No entanto, não se concluíram pela agenda daquele diretor e outros assuntos que foram prioritários à SNPTA.

Desestatização da CODESA

Os associados e dirigentes da ATP se reuniram por diversas vezes com o secretário Diogo Piloni, para tratar de pontos específicos relacionados ao processo de desestatização da CODESA. O grupo demonstrou preocupação com temas relacionados a: (1) **modelo escolhido** – que esse modelo poderá servir de referência para os próximos processos (ex.: Porto de Santos/São Sebastião, Itajaí etc.); (2) **Poligonal** – inclusão de pontos (áreas de fundeio) na última revisão; e falha de procedimento por audiência pública e poder discricionário; (3) **Molhes** – condições de entrega total ou faseamento das entregas; e ressarcimento dos custos com manutenção anteriores (Praia Mole e Barra do Riacho); (4) **Tarifas Aquaviárias** – receita teto (modelo negocial); entre outras que foram destinadas às contribuições em Audiência Pública e TCU.



Medidas nos Portos em Vista da Nova Cepa de COVID-19

Com a participação do secretário Diogo Piloni e toda sua equipe, Fabio Lavor e Flavia Takafashi, foram discutidas questões emergenciais nos portos, principalmente quanto ao combate à Covid-19. O secretário manteve contato direto com Ministério da Saúde para que portuários se tornassem grupos prioritários na fila de vacinação.

Outro ponto solucionado naquela oportunidade foi a intervenção da SNPTA no Ministério Público do Trabalho (MPT) para que a Covid-19 não fosse considerada uma doença ocupacional. A SNPTA conseguiu a revisão da recomendação do MPT, que passou a descartar essa hipótese.

Recomendação do MPT e SNPTA – Doença ocupacional inserida como doença biológica

A nota do ME é contrária a recomendação. Não há obrigação legal de controle do PCMSO. Não é caso de ser considerado como doença ocupacional. Solicitamos a revisão da recomendação.

Barra Norte

A ATP, em conjunto com suas associadas, apresentou à SNPTA (Sr. Dino Batista – **diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias**) um projeto técnico científico a ser contratado sobre as atuais condições náuticas e ambientais existentes na área geográfica da Barra Norte do Rio Amazonas, com o propósito de contribuir para o incremento da eficiência da infraestrutura de transportes aquaviários e otimizar a segurança da navegação na região.

Os associados da ATP e interessados no projeto de aumento do calado da Barra Norte se reuniram, nessa oportunidade, para falar sobre o orçamento e a adesão aos custos do projeto. Estavam representadas as empresas: CIANPORT, ATP, CARGILL, LDC, HIDROVIAS DO BRASIL, AMAGGI, MRN e GRUPO SIMÕES.

3.5 – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

Posse da nova diretoria

Em 2021, a ANTAQ celebrou, em conjunto com a ATP, seus dois novos diretores: o diretor-geral Eduardo Nery, que tomou posse ao final de 2020, e a diretora Flavia Takafashi. O Conselho Diretor da ATP teve a oportunidade de apresentar a Associação e falar sobre sua atuação com os dois diretores. Em reunião com o Conselho Diretor, além de apresentar a Associação, a Diretoria Executiva comentou sobre os altos níveis de produtividade e exportação dos TUP e destacou a importância dos investimentos em logística, uma vez que a eficiência do complexo logístico portuário brasileiro leva bons resultados ao cliente final no exterior.

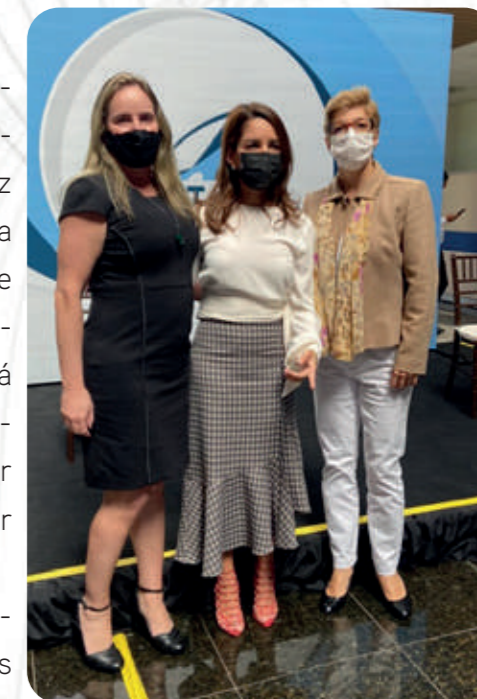
O diretor da ANTAQ disse que a aproximação com o setor é uma de suas prioridades. Ele reconheceu que os TUP são parte significativa do PIB nacional e demonstrou interesse em visitar as instalações dos terminais. Comentou, ainda, que a ideia é ter reuniões locais em cidades portuárias. Entre os pleitos do setor, os associados da ATP destacaram a desburocratização, melhorias regulatórias, segurança jurídica e investimentos em infraestrutura.

Flávia Takafashi é especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da ANTAQ e já ocupou três superintendências do órgão: Outorgas, Regulação e Fiscalização. Em sua posse, o ministro Tarcísio fez questão de enfatizar a aposta do governo nas indicações técnicas para as agências reguladoras. Para ele, a gestão técnica diminui os riscos e profissionaliza a gestão. No encontro com a ATP, a diretora disse reconhecer o “apetite” do setor portuário para investir e informou que irá se debruçar em temas sensíveis da agenda regulatória. A diretoria afirmou, ainda, querer dar condições regulatórias ao mercado para crescer e acrescentou que não se pode exercer papel de regular sem entender o impacto das decisões da Agência.

O diretor-presidente da Associação destacou pleitos como a livre precificação, alteração de marco regulatório, insegurança jurídica em relação às poligonais dos portos organizados e a necessidade de acessos terrestres, como ferrovias e rodovias. Falou, ainda, sobre o potencial dos terminais do Rio Amazonas e a necessidade de aumento de calado na região para ampliar a capacidade de carga dos navios.

Ship to Ship

A Resolução ANTAQ nº 59/2021, resultado da Consulta Pública nº 01/2020, pautada no processo 50300.014629/2021-63, já vinha sendo discutida desde 2018. Além dessa resolução, já tratam do tema as normas: Instrução Normativa nº 16/2013 do IBAMA, a NORMAM nº 08/DPC e a Resolução da Agência Nacional do



Petróleo (ANP) nº 811/2020. Entre a publicação da norma e sua entrada em vigor (outubro a dezembro), a ATP, a ABTP e ABTL solicitaram alguns ajustes e melhorias no texto da norma, tais como: (1) a alteração do texto do art. 7º, § 1º, inciso III, com relação ao termo NAVIO-TANQUE x NAVIO-CISTERNA; (2) a criação no art. 2º da qualificação do NAVIO-CISTERNA; e (3) a inclusão da importação no longo curso do art. 5º, inciso III. A ANTAq publicou a norma sem adentrar na regulação específica, mas pedindo dados do setor para futura normatização, se for o caso.

Padronização de Tabelas de Terminais de Contêineres

A ATP, em conjunto com a ABTP e a ABRATEC, reuniu-se com os diretores Eduardo Nery e Gabriela Costa para discutir os conceitos inerentes à tentativa da ANTAq de padronizar as tabelas de terminais de contêineres. Inicialmente, explicou que o regime de liberdade de preço é amplo e envolve três variáveis, quais sejam: quanto cobrar, de quem cobrar e como cobrar.

Na visão das associações, a Análise de Impacto Regulatório (AIR) apresentado pela Agência não mediu a abusividade, uma vez que foram estudados o modo e os valores de cobrança, quando deveriam ter sido avaliados os efeitos negativos ou positivos das cobranças. Não ficou clara na AIR qual distorção de mercado está sendo combatida. Quais são os indícios de mercado que permitem inferir que houve algum tipo de falha na formação do preço livre.

Em conclusão, o Relatório de AIR produzido pela ANTAq é deficiente em demonstrar experiências internacionais em que a regulação pretendida foi adotada. Os exemplos trazidos de ações da Comunidade Europeia e **FMC (Federal Maritime Commission Americano)** demonstram que essas agências optaram por não regular quanto às situações analisadas, e a pesquisa das associações comprova que não existe adoção de tabelas de preço padrão para os terminais de contêineres da Europa e dos Estados Unidos. Houve pedido de arquivamento da proposta de norma.

Prêmio ANTAq 2021

Solenidade ocorreu em outubro, em Brasília. Associados da ATP são destaque nas categorias de Terminais de Uso Privado e Desempenho Ambiental e foram agraciados com 10 troféus em cinco categorias.

Os associados da ATP ganharam todas as posições das categorias Terminais de Uso Privado e Maior Índice de Desempenho Ambiental dos Terminais de Uso Privado. A **Vale** levou o primeiro lugar nos dois casos, com o Terminal Ilha Guaíba e Terminal Marítimo Ponta da Madeira, respectivamente.

Metodologia de Identificação e Gerenciamento de Riscos em Projetos de Dragagem Portuária: 3º lugar – Estudo de caso em um porto brasileiro, de autoria de Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva – Gerente de Desenvolvimento Portuário do **Porto do Açú**

Iniciativas inovadoras: 3º lugar – **Porto Sudeste**

Conformidade regulatória – Navegação marítima de cabotagem de longo curso: 3º lugar – **Transpetro**



Terminal privado: 1º lugar – Vale – Terminal da Ilha Guaíba; 2º lugar – Vale – Terminal Marítimo da Ponta da Madeira; e 3º lugar – Hidrovias do Brasil Vila do Conde

Desempenho ambiental – Maior evolução anual terminais privados: 2º lugar – Samarco Terminal de Ubu
Maior índice de desempenho ambiental dos Terminais de Uso Privado: 1º lugar – Vale – Terminal Marítimo Ponta da Madeira; 2º lugar – Porto Itapoá; e 3º lugar – Portonave

Audiências Públicas da ANTAq

Durante 2021, a ATP participou de seis Audiências Públicas e uma Tomada de Subsídios, totalizando 34 contribuições.

TABELA 5 – Consultas Públicas realizadas pela ANTAq em 2021

Número	Tema	Nº de contribuições
19/2020	Desestatização da CODESA	11
4/2021	Obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto dispor sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.	4
8/2021	Obter contribuições, subsídios e sugestões para regulamentação do art. 9º, parágrafo único, da Resolução Normativa nº 34-ANTAq, de 2019, que descreve: “No caso em que restar demonstrada a verossimilhança de que exista abuso ilegal na cobrança do SSE, a ANTAq poderá estabelecer o preço máximo a ser cobrado a esse título, mediante prévio estabelecimento e publicidade dos critérios a serem utilizados para sua definição”.	4
9/2021	Obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de resolução que estabelece os critérios e procedimentos para celebração de termo de compromisso de ajustamento de conduta (TAC), no âmbito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.	7
13/2021	Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 – “Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres”.	
17/2021	Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 3.6 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 – Análise e diagnóstico da necessidade de regulação acerca da cobrança, pela autoridade portuária, para o uso do “Espelho d’água” localizado nas áreas dos portos organizados.	1
TS 1/2021	Elaboração da Agenda Regulatória do triênio 2022–2024.	7

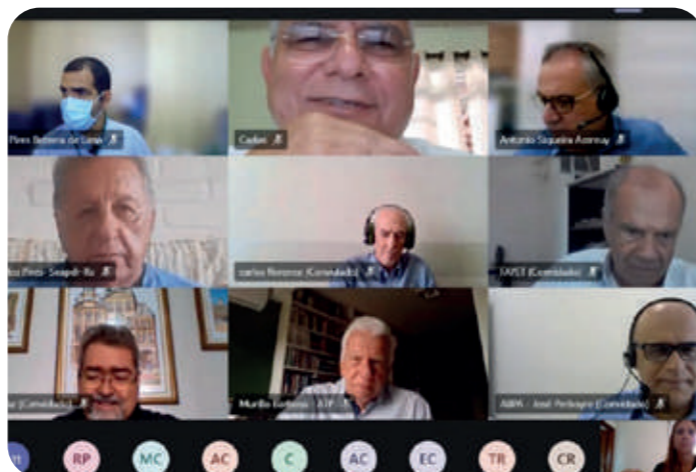
3.6 – MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA)

Câmara Técnica de Logística (CTLog)

Ao longo de 2022, a Câmara Técnica de Logística do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento tocou em temas de interesse da Infraestrutura e dos Portos. O PL nº 4.199/2020, a BR do Mar, foi um deles. A necessidade de transportes do agronegócio a baixo custo logístico chamou a atenção daquela Câmara.

Além disso, preocupada com o impacto dos custos nas cadeias logísticas, a CTLog discutiu o processo de desestatização das Cias Docas. A convite, participaram Diogo Piloni, Julio Castiglioni e outros representantes da equipe do governo para apresentar as expectativas quanto ao rumo dessas desestatizações. Preocupações como tarifa monopolizada pelo próximo concessionário, aumento indiscriminado de áreas poligonais, modelos escolhidos para concessão e amadurecimento das discussões com a sociedade foram temas importantes para a CTLog.

Outro assunto inerente às frentes de trabalho defendidas e lideradas pela ATP foi a ampliação do calado para navegação na Barra Norte do Rio Amazonas. A proposta da CTLog foi a criação de um Grupo de Trabalho entre instituições interessadas para o acompanhamento da matéria formado pela FENOP, ABAC, CTLog, ABTP e ATP. A primeira discussão foi a possibilidade do uso do Fundo de Renovação da Marinha Mercante (FMM) para sinalização daquele local.



3.7 – MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS)

Sempre em parceria com a ATP, a CONPORTOS participou de *live* para analisar a publicação da nova ARESP e seus efeitos aos TUP.

Quanto à ARESP, a uniformização na confecção da análise de risco e do plano de segurança foi um dos principais pontos positivos levantados pelo grupo. A metodologia trouxe um padrão a ser seguido por todos os terminais, reduzindo as incertezas. Outra conquista se refere ao fato do terminal poder fazer a opção estratégica entre manter a OS ou implantar mão de obra interna.

Mais de 160 participantes acompanharam ao vivo pelo canal da ATP no YouTube e puderam tirar dúvidas técnicas sobre o tema. A coalizão empresarial portuária, visando ao melhor aproveitamento do tempo destinado, concordou em atuar de forma colegiada, identificando os temas a serem abordados antecipadamente e designando uma entidade para apresentar os pleitos.



A Resolução nº 53 foi muito bem acolhida pelo setor privado e passa pelo crivo do Tribunal de Contas da União. A construção da cultura de segurança depende do perfil de carga que a empresa opera. É preciso o envolvimento das lideranças e o diálogo conjunto com a CESPOTOS. A Resolução nº 53 fortaleceu o papel do supervisor de segurança portuária, responsável por implementar e fiscalizar os protocolos nas instalações portuárias.

A parceria da ATP com a CONPORTOS rende grandes frutos para a área de segurança portuária. Os terminais vêm contribuindo com propostas de plano de análise de riscos, como, por exemplo, na atividade de manutenção da sinalização náutica.

3.8 – COMISSÃO NACIONAL DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)

A ATP foi convidada a participar da CONAPORTOS e, nessas oportunidades, pôde colaborar com ações no combate à pandemia de Covid-19 com a apresentação de estatísticas e números de possíveis colaboradores aptos à vacinação, por constarem dos grupos prioritários.

A Associação também foi incluída na discussão sobre o Projeto de Janela Única Aquaviária. O projeto poderá reduzir a burocracia e os custos, racionalizar processos e aumentar a competitividade do comércio exterior brasileiro. O Janela Única Aquaviária integrará o Porto Sem Papel, do Ministério da Infraestrutura, ao Portal Único de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, eliminando redundâncias entre os dois sistemas e reduzindo o tempo dos processos e a burocracia para dar mais previsibilidade e segurança aos usuários. O governo estima que, quando o projeto estiver totalmente implantado, o que deve ocorrer em 2023, a economia poderá alcançar o montante de R\$ 10 bilhões anuais para os operadores logísticos e de comércio exterior.

Por fim, o acompanhamento de um PCS (Port Community Systems) pelo PROCOMEX. O PCS é uma plataforma eletrônica que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo:

importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos, armadores, operador e terminais portuários, autoridade portuária, entre outros. O objetivo de um *Port Community System* é reduzir o tempo e o custo das operações de importação e exportação e, com isso, melhorar a eficiência dos portos e dessas operações.

3.9 – MARINHA DO BRASIL

A ATP iniciou o ano de 2021 no seminário promovido pela Marinha do Brasil em seu Centro de Excelência para o Mar Brasileiro, que buscou subsídios para a 3ª edição do livro *O Brasil e o Mar no Século XXI*. O capítulo de responsabilidade da ATP tem como fundamentação o texto da *Cartilha Portos para não portuários* – disponível no *website* –, que traz de forma didática o funcionamento do sistema portuário, a sua importância no comércio exterior brasileiro, as formas de exploração e as diferenças dos regimes jurídicos de arrendamento e autorização.

Houve, ainda, encontros nos quais a ATP fez a sua apresentação institucional e, como contrapartida, a apresentação e pedido de apoio para investimentos na sinalização da Barra Norte do Rio Amazonas.

Na oportunidade, foi esclarecido o apoio ao Projeto de Lei nº 4.392/2020 – o PL da Praticagem –, que tem como principal objetivo a regulação econômica daquele serviço. Para finalizar, a ATP expôs sua preocupação com o tema Qualificação do Trabalhador Portuário e sua forma de utilização do FDPEM.

3.10 – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT)

SEÇÃO VI

A ATP participa ativamente da Seção de Infraestrutura de Transporte e Logística da CNT, a SEÇÃO VI, tendo como presidente desta o almirante Murillo Barbosa. No ano de 2021, os assuntos discutidos foram “densos”, a começar pelo novo processo de importação,

envolvendo terminais de cargas, recintos alfandegados e Receita Federal do Brasil. Em segunda instância, a quebra do monopólio laboral nos portos organizados. Tratou também da regulamentação econômica do serviço de praticagem inserida no PL nº 4.392/2020 de autoria do dep. Alceu Moreira (MDB/RS).

Em continuidade, a Seção VI expôs sua preocupação com os impactos da Reforma Tributária no setor portuário e os efeitos da não renovação do REPOR-TO; os modelos de desestatização dos portos organizados; e a ADI nº 2.946/2003, que está no Superior Tribunal Federal (STF) – com o julgamento suspenso em pedido de vista do ministro Gilmar Mendes –, que trata da transferência de titularidade em contratos de concessões. Esses processos de transferências causam preocupação geral no setor de infraestrutura. Para todos esses assuntos, foi solicitado o apoio irrestrito da Confederação, que se prontifica de imediato a auxiliar seus associados.

3.11 – TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)

A ATP fez um verdadeiro “tour” pelo TCU para levar àqueles servidores a nossa visão e preocupação sobre a desestatização dos portos públicos.

As audiências com os ministros do TCU para tratar sobre os pontos de preocupação da ATP em relação à desestatização da CODESA foram realizadas nas seguintes oportunidades: min. André Luis de Carvalho, por videoconferência; min. Vital do Rêgo, por videoconferência; min. Weder de Oliveira, por videoconferência; min. Aroldo Cedraz, por videoconferência; e com o procurador Júlio Marcelo, por videoconferência, além de reuniões com a área técnica da SEINFRAPORTOS.

Nessas audiências, a ATP mostrou sua total concordância com a privatização dos portos públicos, mas, de toda sorte, também mostrou sua preocupação com

a desestatização, uma vez que o processo poderá encarecer a logística, permitir a inclusão nas poligonais de áreas dedicadas aos TUP, a liberdade tarifária na mão de um monopolista (o concessionário), o amadurecimento do modelo de concessão escolhido e suas respectivas tratativas com toda a comunidade marítimo-portuária. Além disso, a ATP sugeriu a revisão das minutas e do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), uma vez que, dada a necessidade de investimentos, leilão por maior outorga, o governo afirma que haverá redução de tarifa. Ao que tudo indica, a equação poderá estar equivocada, necessitando de ajustes.

O MP-TCU sugeriu que o governo revisasse as minutas, pois, para o MP-TCU, havia irregularidades. Todavia, o voto acordado relatado pelo min. Bruno Dantas concordou com as minutas enviadas pelo governo, reconheceu ter erros, porém, pediu para que as próximas minutas fossem corrigidas.

3.12 – CONGRESSO NACIONAL

A ATP se reuniu com vários parlamentares durante o ano de 2021 para enfrentamento de questões importantes ao setor, tais como: praticagem, Reforma Tributária, trabalhador portuário, REPORTO, Br do Mar, entre outras que demandam apoio no Congresso, além da importância de apresentar institucionalmente a ATP. Os congressistas foram: deputado Alceu Moreira (MDB/RS); deputado Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP); deputado Hugo Leal (PSD/RJ); deputada Rosana Vale (PSB/SP); deputado Júnior Bozella (PSL/SP); deputado Leônidas Cristino (PDT/CE); senador Carlos Portinho (PL/RJ); deputado Sílvio Costa Silva (REPUBLICANOS/PE); deputado Afonso Motta (PDT/RS); deputado Alexis Fonteyne (NOVO/SP); deputado Carlos Chiodini (MDB/SC); deputado Sergio Souza (MDB/PR); deputado Christino Áureo (PP/RJ); deputado Jerônimo Goergen; senador Nelsinho Trad; e deputado Herculano Passos (MDB/SP).

Arcelor Mittal - Unidade de Tubarão (ES).



04 - FRENTES DE TRABALHO



Porto Cotegipe, no Terminal Portuário Cotegipe - BA.

04 FRENTES DE TRABALHO

4.1 – DESESTATIZAÇÃO DAS CIAS DOCAS

Sobre o processo de desestatização, não faltou oportunidade para a representação da ATP. Várias foram as vezes em que a ATP pôde manifestar sua opinião sobre o assunto, tais como: Seção VI da CNT; Congresso Internacional de Desempenho Portuário 2021 (CIDESPORT); IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, organizado pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) de Santa Catarina; Assembleia Permanente pela Eficiência Nacional (ASPEN); *Live* do Sudeste Export, na Audiência Pública da Comissão de Viação e Transporte (CVT) da Câmara dos Deputados; Seminário de Desestatização de Portos de Interesse Público no Brasil, realizado pela Unisul, Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH); além da SNPTA e a própria CODESA.

A três dias do fim de 2020, o setor foi surpreendido pela ANTAq. A Agência abriu Audiência Pública datada de 28/12/2020 a 10/02/2021, para recebimento de contribuições a minutas jurídicas e documentos técnicos correlatos à desestatização da CODESA, na qual a ATP contribuiu com as seguintes sugestões:

- Realizar a revisão das Poligonais dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, para retirar os TUP da área do porto organizado, conforme art. 2º, III, da Lei nº 12.815/2013.
- Incluir regramento que proíba a alteração da poligonal do porto organizado sem prévia anuência dos terminais portuários diretamente afetados pela alteração, de modo a garantir a segurança jurídica, promover estabilidade e incentivar o investimento privado em infraestrutura portuária.

- Realizar a valoração de todos os ativos de Barra do Riacho, com vistas a analisar de forma mais profunda todos os possíveis modelos de desestatização.
- Analisar a divisão da área do porto organizado e desmembramento do modelo de desestatização, para permitir a criação de complexo/condomínio de TUP nas áreas de maior concentração de autorizatários.
- Esclarecer, por meio de documentos e estudos técnicos, a vantajosidade e a motivação para escolha do modelo de “Alienação do controle da CODESA e outorga de concessão do Porto Organizado”, trazido pelo Ato Justificatório para o Porto de Barra do Riacho e áreas de Praia Mole, que contam com a preponderância de gestão privada.
- Excluir o molhe de Praia Mole da lista de bens reversíveis da concessão e transferência da titularidade para agentes privados, uma vez que não atende ao porto organizado e está vocacionado a atender exclusivamente a empreendimentos privados (TUP).
 - a. Subsidiariamente, propõe-se manter a titularidade do molhe com a União, com a retirada desse bem da concessão.
 - b. Subsidiariamente, caso não acatada a proposta de exclusão do bem ou, ainda, a manutenção da titularidade do molhe com a União, propõe-se regramento específico para essa infraestrutura, a ser remunerada conforme valor fixado contratualmente.
- Reconsiderar e reestruturar o modelo tarifário, atualmente o *revenue cap*, para prever precificação máxima pelo custo marginal, uma vez que há desigualdade de forças entre concessionária e TUP.

- Alterar as Cláusulas 9ª e 10 da minuta do Contrato de Concessão e as cláusulas relacionadas do Anexo 07, explicitando a manutenção dos contratos já firmados na íntegra, em atenção à garantia constitucional dada aos atos jurídicos perfeitos (art. 5º, inc. XXXVI da CF/88).
- Acrescentar item à Cláusula 10 da minuta de Contrato de Concessão para reiterar a impossibilidade de instalação de empreendimentos que prejudiquem a operação dos demais terminais já instalados no porto organizado ou próximo dele, com o objetivo de promover a proteção dos interesses dos usuários finais.
- Alterar a Cláusula 11.2.19 da minuta de Contrato de Concessão, para deixar expressas as especificidades das obras que serão realizadas a cargo da concessionária, em especial quanto à dragagem.

A ATP obteve contribuição acatada parcialmente. Em resposta à sugestão de alterar as Cláusulas 9ª e 10 da minuta do Contrato de Concessão e as cláusulas relacionadas do Anexo 07, explicitando a manutenção dos contratos já firmados na íntegra, em atenção à garantia constitucional dada aos atos jurídicos perfeitos (art. 5º, inc. XXXVI da CF/88). A ANTAq afirmou que a cláusula será reescrita para deixar claro que os contratos vigentes serão respeitados, até o término do seu prazo, facultando a adequação dos prazos do Contrato de Passagem ou Contrato de Direito Real de Uso aos prazos dos Contratos de Adesão. A prorrogação de

qualquer tipo de contrato não é direito líquido e certo, cabendo ao concessionário a decisão de prorrogá-lo ou não, inclusive avenças relativas a contratos de adesão.

Levadas as sugestões e as peças editalícias ao TCU, o MP-TCU emitiu parecer com diversas críticas ao processo e, inicialmente, sobre o sigilo que recaiu sobre as peças dos autos. Além disso, o MP-TCU opinou que o Tribunal de Contas da União:

I. emitisse pronunciamento sobre a ilegalidade e ilegitimidade dos atos fiscalizados no processo de acompanhamento, tendo em vista que:

a) a escolha do modelo de desestatização dos portos públicos atualmente administrados pela CODESA não foi acompanhada formalmente da devida fundamentação, incluída a identificação de riscos e respectivos endereçamentos, em ofensa aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos;

b) nas Consultas/Audiências Públicas promovidas, não foram divulgadas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, com vistas a permitir a identificação clara das metodologias, premissas e estimativas auferidas, calculadas e utilizadas na tomada de decisão do poder público, em ofensa aos princípios da publicidade e da transparência e à jurisprudência do Tribunal;

c) a documentação originalmente enviada para apreciação do TCU continha informações inconsistentes e/ou imprecisas, com prejuízo à qualidade do material analisado.



O MP-TCU opinou também para que: o Ministério da Infraestrutura, reencaminhe os estudos para o Tribunal. Antes, porém: a) dê publicidade às últimas versões dos estudos, b) realize novas Consultas Públicas, em que se apresente ao público estudo aprofundado das alternativas de modelos portuários existentes no mundo, sopesando riscos e vantagens de cada um deles, e explicitando o endereçamento para cada um dos riscos identificados, com vistas a fundamentar a escolha do modelo a ser adotado, em atenção aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos; c) defina previamente quais serão os mecanismos regulatórios complementares que coibirão o comportamento abusivo do futuro concessionário ao fixar os valores de remuneração para os serviços portuários básicos essenciais sob o regime de liberdade negocial e para a utilização de áreas afetas às operações portuárias não ociosas, a exemplo da exigência de código de conduta para definição do valor dos aluguéis e da criação de parâmetros para fixação dos valores a serem cobrados pelos serviços de acostagem e armazenagem com base na prática atual verificada na CODESA; e d) defina a regulamentação futura a ser realizada pela ANTAq acerca dos eventos e das circunstâncias caracterizadoras das infrações que ensejam a aplicação das penalidades previstas em edital sob o lastro da Lei nº 8.987/1995.

Mesmo tendo MP-TCU emitido opinião com teor corretivo, o parecer do ministro relator Bruno Dantas permitiu o andamento do processo de desestatização da CODESA, dispondo da seguinte forma:

(...) dado o escopo definido para a análise e ressalvadas as determinações e recomendações feitas neste acórdão, não foram constatadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do referido processo de outorga. (ACÓRDÃO Nº 2931/2021 – TCU – Plenário)

4.2 – REPORTE – REGIME TRIBUTÁRIO PARA INCENTIVO À MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA

Criado pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com o intuito de incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, o REPORTE é um regime tributário especial, cuja característica principal é a desoneração tributária da aquisição de máquinas. Em 2008, esse Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, em especial itens industriais relacionados com o setor ferroviário. A vigência do REPORTE estava prevista para até 31 de dezembro de 2020 (art. 16 da Lei nº 11.033/2004).

O REPORTE permite que os interessados façam aquisições nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação, destacando que este vale apenas para aquisição de bens sem similar nacional. Os estados, por sua vez, podem conceder isenção de ICMS e quanto aos bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo. Para os terminais portuários e setor ferroviário de carga, os bens que podem ser adquiridos são aparelhos de movimentação de cargas e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras, trilhos, locomotivas, vagões, entre outros.

Por oportunidade do PL nº 4.199/20 – BR do MAR, apresentou-se emenda ao texto, postergando o benefício até 31 de dezembro de 2023. Com o texto inicialmente aprovado na Câmara, no Senado e, por fim, ratificado na Câmara, o projeto de lei seguiu para sanção presidencial.

4.3 – PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA (PNL)

A ATP participou ativamente da Audiência Pública da EPL para discussão sobre o contorno textual do novo Plano Nacional de Logística, tendo publicado inclusive um artigo técnico na revista *Portos&Navios*, em abril de 2021, com a contextualização que serviu como justificativa das nossas contribuições, vista a seguir:

- No Brasil, o sistema portuário é composto por dois modelos jurídicos que se complementam e formam o total das movimentações portuárias, quais sejam: as instalações arrendadas e as instalações de uso privado, sendo esta última tratada neste artigo genericamente como TUP. O primeiro respondendo por 34% das movimentações e o segundo, por 66% desse total. Hoje, a totalidade de instalações portuárias ativas pode chegar ao número aproximado de 350. Embora o PNL não faça menção a nenhum TUP, como já dissemos, eles representam 2/3 da movimentação total e movimentam as principais cargas brasileiras: os minérios, os combustíveis, a soja e seus derivados, além da totalidade do agronegócio. Essas cargas são transportadas na matriz O-D principalmente por ferroviária, rodovia, por cabotagem e navegação de interior, daí a importância de considerar os TUP na base de cálculo do PNL. Em que pese o PNL tenha preterido os TUP, contra esses fatos, o resultado pode ser um limitador à expansão da infraestrutura.
- O Relatório Executivo do PNL não aborda minimamente os novos projetos ou investimentos em expansão de TUP, mas descreve ao final que há, ainda, a identificação de um potencial corredor a ser estudado pontualmente e tratado entre Rio de Janeiro (RJ) e Campos dos Goytacazes (RJ). Esse trecho apresenta um volume de OGSM e de GL que, em se confirmando o seu potencial para o cenário futuro, pode ensejar maior atenção pelo Plano Setorial de Transporte Terrestre (PSTT). Nesse caso, o PNL se refere ao Porto do Açu, que já está em pleno funcionamento, batendo, ano após ano, recordes de movimentação e que se projeta para ser o maior complexo portuário do Brasil. Um projeto dessa magnitude merece atenção total dos planejadores, sob pena de terem sido preteridos os principais produtos brasileiros de exportação.
- Além da região de Campos dos Goytacazes,

TUP já anunciados pela ANTAq e outros em plena expansão, dispostos desde a região Norte até a região Sul, não foram considerados. Acreditamos que estes estarão contemplados nos planos setoriais, pois não faria sentido ignorá-los dada a sua importância na cadeia de suprimentos, principalmente a de alimentos.

- O PNL não pode deixar de contemplar a melhoria da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas por sua significativa importância para o atendimento aos estados que são servidos pelo Rio Amazonas e seus afluentes, além do expressivo escoamento de minérios e grãos por aquele delta.
- Não se discute a expertise técnica para a programação de modelos matemáticos que tragam valores monetários para o presente e levam esses mesmos valores ao futuro, mas chama a atenção que o ano-base para cálculo do modelo é de 2013 por NFe oriundas de um convênio celebrado com a Receita Federal. Entendemos que essas foram as ferramentas possíveis, mas a nota fiscal poderá fornecer mais de um conhecimento de transporte em diferentes modais ou não identificar o uso de mais de um modal. Outro ponto importante é que o momento político e cambial de 2013 era outro que não o mesmo de 2017 e muito menos aquele de 2021, que servirá para as projeções de 2025.
- É válido salientar que as projeções para aeroportos e dutovias são diferentes, como aponta o próprio Relatório:

A projeção para os modos dutoviário e aeroviário foram baseadas em métodos estatísticos de séries temporais. Para o modo aeroviário, projetou-se o volume de carga aérea em relação à variação do Produto Interno Bruto (PIB) estadual. Foram feitas projeções específicas para os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Amazonas e Pernambuco devido ao

protagonismo desses estados na movimentação de carga aérea no Brasil.

Não ficou claro se os modos aeroviários e dutoviários utilizaram as NFe de 2013. As dutovias são imperiosas ao transporte de combustíveis, seus valores (custos e quantidades) transbordam nos portos e nas suas capacidades estáticas e operacionais.

- Possivelmente os cálculos portuários estão previstos no plano setorial, mas o Relatório Executivo não esclarece se os cálculos do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) estão compatíveis com o mesmo modelo matemático que embasou o PNL; à primeira vista, parece que não.
- Do mesmo modo, não ficou claro se os dados e cálculos da BR do Mar possuem as mesmas bases de dados das NFe de 2013. Outra questão importante é que alterações no projeto de lei poderão alterar sensivelmente os cálculos projetados da cabotagem.
- Na página 110, o PNL aponta um volume de carga geral containerizável entre os estados de Santa Catarina e Sergipe. Avalia-se se o estado do Sergipe possui algum investimento portuário previsto para a cabotagem.
- O PNL, por certo, apresenta-se muito generalista e não aponta as intervenções necessárias, bem como não apresenta cálculos sobre a saturação das capacidades tanto das ferrovias como dos portos, por exemplo. Seria adequado indicar os principais pontos de saturação que justificam os projetos ferroviários e de cabotagem.
- O PNL poderia incluir, por exemplo, as obras de dragagem nos canais dos portos. Essa intervenção altera sobremaneira a velocidade dos fluxos e capacidades das cargas e seus modais de transporte, inclusive direcionam qual tipo de navio a ser escalado em cada porto. Ideal seria inserir essas intervenções no plano setorial.
- O Programa Pró-Brasil, avaliado na modelagem, não garante a escolha dos investimentos propostos.

- A política nacional de transportes voltada aos portos não considera uma única ação voltada aos TUP – é mais uma lista “to do” do que uma política de transporte.

4.4 – BARRA NORTE

A ATP, em conjunto com algumas de suas associadas, discutiu a necessidade de contratação de projeto técnico-científico sobre as atuais condições náuticas e ambientais existentes na área geográfica da Barra Norte do Rio Amazonas, com o propósito de contribuir para o incremento da eficiência da infraestrutura de transportes aquaviários e otimizar a segurança da navegação na região.

A hidrovia do Rio Amazonas é um importante corredor logístico do país para exportação de grãos vegetais e minerais, além de servir como principal via de comércio para a região amazônica. Essa hidrovia tem potencial de crescimento em movimentação de carga, que pode ser capturado estudando-se maneiras de contornar as atuais restrições à navegação presentes na Barra Norte do Rio Amazonas. Os bancos arenosos do Canal Grande do Curuá e o Arco Lamoso formado no delta de vazante do rio impõem restrições ao calado dos navios que operam naquela hidrovia.

Assim, associadas da ATP ou não que se utilizam daquela região estão se cotizando para pôr em andamento o projeto que terá duas fases, a saber:

A Fase 1 com levantamento hidrográfico incluindo duas etapas: Etapa 1 – estudo maregráfico e batimetria categoria A e Etapa 2 – levantamento geofísico, geotécnico e oceanográfico.

Já a Fase 2 está direcionada ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Porém, para sua eficácia, é necessária a completude da Fase 1, uma vez que existem questões a serem respondidas, tais como:

- Qual o máximo calado seguro para os navios que trafegam na Barra Norte com as condições atuais?
- Que medidas podem ser implantadas para maximizar o calado operacional na Barra Norte?

- Qual o custo de implantação e manutenção dessas medidas?
- Qual o retorno econômico que essas medidas podem trazer?
- Quais os riscos ambientais e que medidas de controle devem ser empregadas para mitigá-los?
- Qual a solução mais adequada do ponto de vista técnico, econômico e ambiental para otimização da capacidade de movimentação de carga na hidrovia do Rio Amazonas?

Voltando à Fase 1, existem:

(a) projeto maregráfico – o estudo maregráfico a ser realizado e que seguirá a mesma metodologia utilizada pela Marinha do Brasil, para a aquisição de dados e a realização do zoneamento de maré, os quais viabilizariam, inclusive, a obtenção de previsão de marés para o arco lamoso;

(b) batimetria categoria A – com elevado grau de exatidão, exige alta capacitação técnica, modernos sistemas de aquisição, processamento, transmissão e armazenamento de dados e estrutura logística-operacional adequada ao correto apoio e execução dos trabalhos (embarcação, tripulação, *hardwares*, escritório etc.);

(c) levantamento de dados complementares – geofísicos, geotécnicos, oceanográficos, uma vez que a Barra Norte do Rio Amazonas, por suas dimensões, características ambientais próprias e carência de estrutura de apoio logístico, é extremamente adversa para a realização de levantamentos hidrográficos. Há a obrigatoriedade de uma estrutura logística e operacional muito bem planejada e estabelecida, que permita a operação contínua e segura na região. Para tal, a correta seleção de embarcações é essencial para o sucesso da missão e, ainda, o acompanhamento técnico do processo de validação do LH pelo CHM.

A compilação dos dados inclui os dados meteorológicos, que compõem a caracterização da maré, correntes, ondas, ventos e vazão do rio. Já a batimetria avalia as menores profundidades ao longo do canal, possíveis rotas alternativas e caracterização dos padrões de erosão e sedimentação.

Na parte da geofísica, existirá, para a avaliação do perfil geológico na região, mapeamento de áreas com areia, lama e espessura da camada de lama fluida. Na geotecnia/sedimentologia, há a caracterização do perfil geotécnico e distribuição de tamanho de grão.

Em continuidade, o projeto apresenta algumas análises técnicas, elencadas a seguir.

- Análise técnica hidrodinâmica: refere-se ao desenvolvimento e calibração de modelo hidrodinâmico de toda a região do baixo estuário do Rio Amazonas; à avaliação da influência de fenômenos de larga e escala e da variação da vazão do rio; à determinação do comportamento da onda de maré (amplitude e fase) ao se propagar rio adentro; e à caracterização dos padrões de correntes, ondas, ventos e nível d'água, que podem influenciar na navegação.
- Análise técnica morfossedimentar: análise de dados descritivos da composição e variação do leito do rio ao longo do tempo; o desenvolvimento e calibração de modelo numérico para caracterização dos padrões de migração de feições de fundo; e a ferramenta para prognóstico de erosão e sedimentação.
- Análise técnica – estudos náuticos e requisitos de FAQ: análise de dados batimétricos para determinação de possíveis rotas de navegação; a quantificação de processos que afetam a folga abaixo da quilha dos navios; o estudo de movimentação de navios por ondas para determinação do risco de toque no fundo; e a análise probabilística de toque no fundo e determinação da FAQ líquida mínima.

Os estudos propostos compõem os seguintes custos: LH – Cat A: R\$ 8.250.000,00; Geofísica: R\$ 3.600.000,00; EVTEA: R\$ 1.558.731,00; i4Sea: R\$ 123.000,00; PMO: R\$ 475.000,00; e Contingência R\$ 2.000.000. O total aproximado é de R\$ 16.000.000,00 (dezesseis milhões de reais).

A Diretoria Executiva submeteu ao Conselho a assunção pela ATP do gerenciamento dos trabalhos. Para auxiliar nessa gestão, será contratado um *project manager* a ser remunerado pelos recursos arrecadados

pelas empresas parceiras. Não serão envolvidos recursos financeiros da ATP. A 48ª AGE, realizada no dia 05/10/2021, aprovou por unanimidade o gerenciamento dos trabalhos pela Diretoria Executiva.

4.5 – LEIS Nº 10.233/2001 E Nº 12.815/2013

A entrega das propostas para alteração das Leis nº 10.233/2001 e 12.815/2013 aconteceu em março de 2021. A Coalizão Portuária encaminhou para apreciação, no âmbito do Programa Pró-Brasil, as propostas referentes às alterações da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

As propostas de alteração normativa apresentadas têm por objetivo primeiro auxiliar o avanço setorial e o fomento da atividade portuária, uma vez que as sugestões apresentadas fazem parte de um amplo esforço para estimular o desenvolvimento econômico do país e, com isso, melhorar comparativamente suas posições.

O advento da Lei nº 12.815/2013 mostrou o propósito liberalizante aplicado às empresas que exploram terminais portuários. Entretanto, a agilidade e a eficiência esbarram em amarras burocráticas e regulatórias que limitam de forma inadvertida e contraproducente a atividade de agentes privados que exercem a atividade portuária. A exploração de instalações enfrenta restrições excessivas e recorrentes que impedem o regular funcionamento do mercado, o que muitas vezes se depreende de sobreposição de poderes e, nesse caso, a Lei nº 10.233/2001 é determinante para estabilizar a segurança jurídica do setor.

Nesse sentido, o setor protocolou no MINFRA as sugestões de alteração à Lei nº 10.233/2001 e à Lei nº 12.815/2013, haja vista se tratar das principais leis que regem a atividade portuária. Diante das especificidades encontradas no setor portuário, os principais eixos abordados pelas sugestões elaboradas para Lei nº 10.233/2001, sem nenhuma ordem de prioridade, são:

- a. separação dos princípios aplicáveis ao transporte terrestre daqueles aplicáveis à infraestrutura portuária;
- b. regulação subsidiária e excepcional sobre o exercício da atividade portuária;

- c. afastar a ausência de direito adquirido aos contratos de autorização portuária;
- d. competência exclusiva da ANTAq para normas relativas à exploração da infraestrutura portuária;
- e. celebração dos contratos de concessão, arrendamento e autorização deve configurar declaração de utilidade pública, para casos de: i) desapropriação; e ii) supressão de vegetação;

f. controle do TCU e CGU aos atos concretos das Agências deve se ater à conformidade e à legalidade.

Quanto à Lei nº 12.815/2013, também não obedecendo nenhuma ordem de prioridade, os principais pontos de destaque estão dispostos a seguir:

- a. trabalho portuário e exploração de mão de obra;
- b. prazo de exploração e adaptação dos contratos em vigor;
- c. direito de acesso, cláusulas contratuais, obrigações de investimentos e anúncios públicos;
- d. liberdade econômica;
- e. lei do adicional de risco.

No que se refere em especial aos Terminais de Uso Privado, o direito de acesso foi altamente discutido, visto que deve ser regido pelas regras do direito privado. Ademais, as cláusulas contratuais e as obrigações de investimentos também devem ser revistas sob a perspectiva de que as instalações portuárias atuem em regime de liberdade de preços e livre competição.

Ainda, sugeriu-se a retirada da exigência de anúncio público para obtenção de outorga de autorização, pois, no caso dos terminais privados, a obrigação não deve ser de fazer um procedimento público semelhante a uma licitação, mas apenas dar publicidade ao projeto de empreendimento e, quando muito, avaliar qualquer tipo de impedimento operacional. E, além disso, estabelecer que o requisito necessário para eventual prorrogação do contrato de adesão deve ser somente a manutenção da atividade portuária na área da instalação.

Por último, mas não menos importante, faz-se necessária a modificação de dispositivos, de modo que se assegure que a atividade exercida pelas instalações portuárias seja reconhecida como atividade econômica, devendo ser

exercida sempre em regime competitivo e com liberdade de preços. Para além disso, é necessário suprimir a aplicação da modicidade aos preços praticados pelas instalações portuárias pelas demais empresas que exercem as atividades portuárias, que devem ser livres.

4.6 – PADRONIZAÇÃO DE RUBRICAS DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES

A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país, deve ter como diretriz a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimindo qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico, descrito no inciso VI, art. 3º da Lei nº 2.815/2013.

Em complemento à atividade portuária privada dentro ou fora dos portos organizados, a Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019) propõe a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas, e que a intervenção do Estado seja subsidiária e excepcional sobre o exercício de atividades econômicas. Portanto, cabe ressaltar que o regime de liberdade de preço é amplo, envolvendo três vertentes imperiosas ao exercício da atividade econômica, que são: o quanto cobrar, de quem cobrar e como cobrar.

Para o setor empresarial, a proposta estimula a cartelização, uma vez que a abusividade não se mede avaliando o quanto, o como e o que foi cobrado, mas, sim, avaliando de fato os efeitos da cobrança no mercado. Avaliar o modo da cobrança não significa nada, é sempre inconclusiva qualquer análise que apenas indica que o preço está acima ou abaixo de uma média, ou que uma empresa cobra de uma forma e outra empresa cobra de outra forma. É necessário saber: o que se “abusou”, qual a causalidade, ou mesmo qual o indício de abuso. É no mercado que se mede a abusividade. Entretanto, qual distorção de mercado a Agência pretende combater, ou mesmo, quais seriam os indícios de mercado que permitem inferir que houve algum tipo de falha na formação do preço livre.

A proposta de padronização de rubricas dos terminais de contêineres pela Superintendência de Regulação da ANTAq poderá provocar alteração unilateral dos contratos, tanto de arrendamento como de autorização, com frustração de resultados econômico-financeiros e acarretando pedidos de reequilíbrio, bem como demandas administrativas e judiciais que possam ter impactos negativos tanto para os cofres públicos quanto para os serviços prestados.

A proposta de norma carece de fundamentação legal para a intervenção regulatória e apresenta Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) deficiente.

De acordo com a exposição de motivos elaborada pela GRP/ANTAq, a proposta de norma visa mitigar falhas de mercado nos serviços prestados por 34 instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas. Ocorre, porém, que também concorrem nesse mesmo mercado outras 162 empresas que movimentam contêineres, a saber: 34 – Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIAS); 31 – Portos Secos; e 97 – Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), que NÃO serão alcançados pela padronização pretendida pela ANTAq. Sob essa ótica, é válido lembrar que a proposta de norma alcançará apenas 17% dos atores do mercado, que causará aprofundamento de assimetria regulatória e gerará desequilíbrio concorrencial.

Por fim, o Relatório de AIR Nível II produzido pela ANTAq é deficiente em demonstrar experiências internacionais em que a regulação pretendida tenha sido adotada, pois não corresponde à realidade fática, uma vez que os exemplos trazidos de ações da Comunidade Europeia e da Agência Americana optaram por não regular quanto às situações analisadas.

Nesse sentido, o setor empresarial solicitou ao diretor-geral da ANTAq o arquivamento da proposta de regulação objeto da Audiência Pública nº 04/2021, que propõe a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e a definição das diretrizes dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.

4.7 – SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA EM TERMINAIS DE USO PRIVADO

Em fevereiro de 2021, a ATP reuniu-se com a Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Economia para apresentar o caso típico de excesso de regulação da ANTAq sobre os serviços prestados por terminais de contêineres, em resposta ao procedimento instaurado para definir metodologia para aferição de abusividade e/ou para definição de preços-teto no que se refere a: (i) cobranças a título de serviço de segregação e entrega de contêineres removidos para terminais de retroárea (TRAs) em regime de DTC (trânsito de contêineres); e (ii) cobrança de armazenagem, resultado do Ofício nº 04/2021 da SRG ANTAq para SEAE/ME.

Por ocasião, a ATP argumentou que a premissa básica estabelecida na lei e, principalmente, nos contratos de adesão, é a liberdade de preços. Ainda assim, a cláusula contratual do regime jurídico de TUP é clara ao estabelecer que os contratos para movimentação e armazenagem de cargas celebrados entre a AUTORIZADA e terceiros são regidos, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação, responsabilidade ou estabelecimento de qualquer relação jurídica com o poder público.

Ainda, argumentou-se que a verificação de eventual prática anticoncorrencial, fundada na suposição de preços abusivos, deve ser constatada a partir de elementos de prova que demonstrem, cumulativamente, que se está impondo a cobrança por um serviço que não é prestado e que tal cobrança esteja acarretando o fechamento de mercado a concorrentes.

A valoração do SSE exige considerar seus efeitos e suas particularidades, tais como: dimensão geográfica, dinâmica competitiva, mercado do entorno, regime jurídico, características do investimento, entre outros. Uma visão limitada à análise de custos ou de preços médios (que configura análise da conduta *per se*) é insuficiente para subsidiar qualquer conclusão em torno de existência ou não de abuso a ser reprimido; ou para

fins de definição de metodologia adequada para fixação de tetos regulatórios.

A atuação do regulador contra supostas práticas anticoncorrenciais deve estar calcada em provas contundentes, inequívocas e seguras de que há a presença de infração à ordem econômica, a partir da verificação do duplo fundamento. A eventual atuação do regulador contra “preços” (no caso dos terminais privados, “preços livres”) poderá ter efeito reverso grave, colidindo contra a liberdade de empreender e gerando desestímulo a novos investimentos, o que, por sua vez, contraria o objetivo maior do legislador de estabelecer um ambiente de competição sadia.

4.8 – SHIP TO SHIP

A Resolução ANTAq nº 59/2021, resultado da Consulta Pública nº 01/2020, pautada no processo 50300.014629/2021-63 já vinha sendo discutida desde 2018. Além dessa resolução, já tratam o tema as normas: Instrução Normativa nº 16/2013 do IBAMA, a NORMAM nº 08/DPC e a Resolução da Agência Nacional do Petróleo (ANP) nº 811/2020. Entre a publicação da norma e sua entrada em vigor (outubro a dezembro), a ATP, a ABTP e ABTL solicitaram alguns ajustes e melhorias em seu texto, tais como: (1) a alteração do texto do art. 7º, § 1º, inciso III, com relação ao termo NAVIO-TANQUE x NAVIO-CISTERNA; (2) a criação no art. 2º da qualificação do NAVIO-CISTERNA; e (3) a inclusão da importação no longo curso do art. 5º, inciso III.

A ANTAq publicou a norma sem adentrar na regulação específica, mas pedindo dados do setor para futura normatização, se for o caso.

É válido salientar que as informações *ship to ship* atracadas já são repassadas pelos terminais à ANTAq por obrigação de outorga. Assim, as entidades sugeriram que a ANTAq detalhe o procedimento de fornecimento dessa informação específica para evitar distorções no banco de dados, prevendo, entre outras, a comprovação do desembaraço aduaneiro e as licenças e autorizações dos demais órgãos intervenientes, tais como: Marinha, órgão ambiental, ANP e autoridade portuária.

As entidades protocolaram pedido de reconsideração dos seguintes termos:

a. As entidades se posicionam pela desnecessidade de regulação da atividade de STS, haja vista as operações atualmente existentes, que são aquelas que:

a.1.) abrangem, tão somente, produtos como petróleo, GLP e GNL;

a.2.) são realizadas em terminais que possuem previsão da atividade por meio de sua outorga ou autorização;

b. Permanecendo o entendimento de regular, que se observe as restrições:

b.1. Nas operações fundeadas e *ship to ship* navegando (operações *underway*), seja realizada análise concorrencial obrigatória;

b.2. As operações *ship to ship* atracadas sejam permitidas, desde que previstas nos contratos de arrendamento ou adesão, bem como nos contratos atualmente em vigor, respeitadas as operações vigentes quando da elaboração da norma;

b.3. As operações *ship to ship* dentro das áreas de portos organizados somente poderão ser autorizadas mediante a concordância da Autoridade Portuária;

b.4. Em caso de importação, a carga envolvida na operação deve estar comprovadamente desembaraçada;

b.5. As operações *ship to ship* devem obter anuência prévia do órgão ambiental, bem como da Marinha e da Receita Federal;

b.6. Em caso de comprovada assimetria concorrencial, a ANTAq não poderá autorizar a operação *ship to ship*.

Até o fechamento da edição deste Relatório, a Agência não havia respondido o pleito das entidades.

4.9 – PRATICAGEM

A ATP acompanhou o andamento do Projeto de Lei nº 4.392/2020, de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB/RS). O ponto principal do PL é conferir à ANTAq competência para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem. O projeto prevê que o serviço de praticagem deverá ser executado por práticos devidamente habilitados, individualmen-

te, organizados em associações, atuando por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou, ainda, contratado por empresa, conforme regulamentado pela Autoridade Marítima.

O PL propõe principalmente: (1) permitir que empresas tomadoras do serviço de praticagem também tenham o direito de contratação direta de práticos em seu quadro de colaboradores; (2) permitir que o comandante de navio de bandeira brasileira conduza seu navio no interior de uma zona de praticagem, sem assessoria do prático; (3) utilizar equipamentos de simulação; (4) permitir que a regulação econômica seja exercida a todo momento, e não apenas em caso de indisponibilidade do serviço; (5) estabelecer preços máximos para cada zona de praticagem; **(6) apresentar as demonstrações financeiras pela praticagem; e (7) regulação econômica pela ANTAq** (grifo nosso).

Em agosto de 2021, a ATP publicou um artigo para relembrar resumidamente o teor da auditoria operacional do TCU aos serviços de praticagem e trazer à tona um assunto tão relevante à sociedade brasileira que é permitir que *stakeholders* conheçam as falhas e as forças do modelo. Os motivos para regular os serviços de praticagem são diversos, resultantes das consequências para o comércio exterior brasileiro, assim destacados: (1) maior transparência; (2) implantação de método para precificação do serviço; (3) controle da qualidade do serviço e de preços; e (4) aumento da competitividade dos portos brasileiros.

Na justificativa do PL nº 4.392/2020, observa-se a afirmação de que: o impacto de preços altos no serviço de praticagem é sentido mais intensamente pelos que atuam no transporte aquaviário de carga de baixo valor agregado. Na conformação monopolística que, em nome da segurança da navegação, terminou por se formar no serviço de praticagem, à autoridade marítima só é conferido o poder de impor preços quando frustrada a negociação entre práticos e empresas de navegação. Considerando que as empresas têm pouca margem de manobra na escolha do porto em que vão operar e que não é tarefa afeita à Marinha, nem por ela

desejada, a regulação de preços, ocorre que, na maioria das vezes, prevalecem valores próximos aos propostos pelos práticos.

Os problemas oriundos da falta de regulação econômica dos serviços de praticagem são velhos conhecidos e afetam sobremaneira importantes setores econômicos brasileiros, como a agricultura, a indústria e o turismo em cruzeiros. Sob a ótica do agronegócio, por exemplo, entendemos que a grande competição existente nos mercados internacionais para as *commodities* agrícolas faz que a soma de pequenas diferenças nos custos logísticos do produto exportado seja fator decisivo para a concretização de contratos de exportação, bem como cria grandes lesões à renda dos produtores. Assim sendo, toda e qualquer oneração, direta ou indireta, da atividade portuária acaba resultando em perda de competitividade e redução de oportunidade de negócios, com prejuízos para o produtor brasileiro, principalmente.

O Tribunal de Contas ainda não concluiu suas análises, mas de fato a sociedade não pode ficar à margem dessa discussão.

4.10 – FUNDAF

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

O caso se trata de ação cognitiva¹⁶, com pedido de tutela de urgência, ajuizada pela ATP em desfavor da União federal, objetivando reconhecer a inconstitucionalidade da taxa ao FUNDAF, em razão da evidente ofensa ao princípio constitucional da legalidade.

¹⁶ A ação de conhecimento visa ao provimento de mérito, julgamento da causa, gerando um processo de conhecimento. Provimento cognitivo (sentença de mérito) meramente declaratória que visa colocar fim à incerteza sobre a existência ou inexistência de uma relação jurídica.



LDC - Terminal de Pederneiras (SP)

5 - EVENTOS



Porto Itapoá, em Itapoá - SC.

05 EVENTOS

ATP no Sudeste Export

A ATP defendeu respeito às particularidades locais no modelo de desestatização de portos durante o **Sudeste Export**. A *live* do Sudeste Export, realizada em abril de 2021, discutiu os processos de desestatização de portos públicos na visão das entidades representativas. O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, aproveitou a ocasião para salientar que o modelo a ser adotado deveria levar em consideração as peculiaridades das regiões. Cada porto é diferente do outro e tem suas vocações próprias. Ainda nessa ocasião, levantou-se novamente a preocupação de que ocorra um possível viés arrecadatário no modelo que poderia resultar em aumento de tarifas. A SNPTA disse, no dia, que o modelo de desestatização da CODESA recebeu mais de 300 contribuições que foram analisadas individualmente e muitas delas foram incorporadas à modelagem.



ATP na Comissão de Viação e Transporte da Câmara

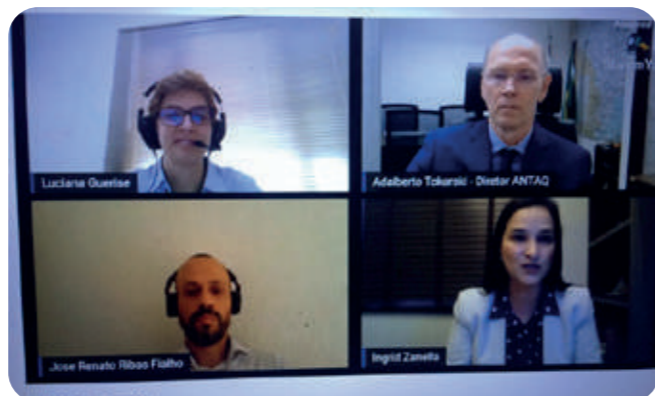
O modelo de gestão e administração dos portos foi tema de Audiência Pública da Comissão de Viação e Transporte (CVT) da Câmara dos Deputados, da qual participou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, entre outros representantes do setor, parlamentares e autoridades. O debate abordou a necessidade de revisão dos modelos de administração portuária.



O presidente da CVT, deputado Junior Bozzella (PSL/SP), defendeu a importância do diálogo para gerar melhorias ao setor e avaliou ser impreterível discutir o assunto, uma vez que não há unanimidade sobre o tema.

A ATP destaca alto potencial do setor portuário em evento da OAB-PE

O evento Diálogos da Advocacia, realizado virtualmente, pela OAB-PE, teve como tema Estatísticas do Transporte Aquaviário e Perspectivas. Na ocasião, a diretora executiva da ATP, Luciana Guerise, destacou o volume de investimen-



tos nos TUP nos últimos anos.

O setor portuário privado teve mais investimentos que todos os modais de infraestrutura nos últimos oito anos. A carteira de investimentos é de cerca de 43 bilhões de reais. São projetos bem planejados que garantem aos TUP altos índices de produtividade. Pela ANTAq, destacou-se o crescimento de 9,65% na movimentação portuária de janeiro e fevereiro de 2021 em relação ao ano passado. Os portos transportam um volume muito grande de *commodities* como minério de ferro, petróleo, soja e milho. O desafio é fazer crescer o segmento de contêineres.

Desestatização foi tema de Seminário

Modelo de desestatização de portos públicos preocupa e foi tema do Seminário realizado pela Unisul, Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), que abordou dúvidas, análises e preocupações de players do setor. O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, foi um dos palestrantes e defendeu, entre outros pontos, que o modelo considere a igualdade de condições para TUP e arrendamentos.



O modelo *Landlord* europeu tem mais flexibilidade do que a regulação de TUP no Brasil. O que se espera do processo de desestatização é uma gestão mais eficiente voltada para produtividade e serviços. São inúmeras as preocupações do setor privado. Entre elas, as medidas que serão adotadas para os acordos em vigor com autoridade pública, a cobrança de tarifas, o controle de tráfego e as cargas cativas.

O presidente da CODESA, Julio Castiglioni, explicou que a ideia é adotar um modelo de *Private Landlord*, no qual uma entidade privada exerça o poder de autoridade portuária. Existe uma avaliação de um modelo que dê dinâmica e liberdade à autoridade portuária sem perder a função e o interesse público. Os prazos dos contratos serão de 35 anos, prorrogáveis por mais 35, com previsão de investimentos aos concessionários para melhorar os acessos terrestres e aquaviários, como obras de ferrovias, rodovias e dragagem.

ATP fala da desestatização em Congresso da OAB

O diretor-presidente da ATP falou sobre efeitos da desestatização no **IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, organizado pela OAB (Ordem dos Advogados do Brasil)** de Santa Catarina. O encontro em Florianópolis (SC) contou com mais de 200 participantes, entre eles, o secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni, e representantes de entidades do setor.

Na ocasião, a ATP defendeu que o processo de desestatização é extremamente favorável para a economia brasileira. Porém, levantou questionamentos acerca do modelo desenvolvido para a desestatização da CODESA e pontuou ajustes necessários, pois mais da metade dos terminais de uso privado usam a infraestrutura dos



portos organizados e há preocupação com o impacto do aumento de tarifas. Além disso, também se ponderou que o setor está alerta para o efeito transbordamento, ou seja, que o modelo da CODESA seja replicado para outros portos sem que ainda haja comprovação de sua eficácia e resultados. Desde o início das discussões sobre a desestatização, a ATP pediu especial atenção para que fossem consideradas as características e especificidades geográficas e de infraestrutura de cada porto, assim como de sua região.

ATP marcou presença no Fórum Santos Export e destacou carteira de investimentos dos TUP

A performance e os investimentos dos TUP em Santos (SP) foram o tema da apresentação da ATP no evento realizado em Guarujá (SP). A ATP destacou que, nos últimos oito anos, a carteira de investimentos dos TUP na região foi de R\$ 7,4 bilhões.

Hoje, o Complexo Portuário de Santos é formado por oito terminais privados autorizados e um porto organizado. Entre os associados da ATP em Santos, estão as empresas: DP World, VLI, Alemoa e Usiminas. Os TUP registram recordes sucessivos de movimentação. Apenas no primeiro semestre de 2021, houve aumento de 16,5% da movimentação dos terminais privados em Santos, que transportaram mais de 14 milhões de toneladas. Mostrou-se, ainda, que o maior crescimento foi de carga geral, com 144% de incremento e destaque para celulose, aço e ferro. As cargas containerizadas também tiveram aumento de 15,7%, seguidas por granel líquido e gasoso (2,6%) e granel sólido (2,2%). Entre os associados da ATP, a Usiminas registrou aumento de cerca de 135% na movimentação, a DP World de quase 30% e a VLI de 3,9%.



8º Encontro da ATP debate a desestatização dos portos organizados

A Oitava edição do tradicional evento da ATP aconteceu dia 27 de outubro, no Clube Naval, em Brasília, e reuniu especialistas e autoridades para discutir sobre o tema: “Desestatização dos Portos Organizados: Uma Visão do Setor Privado”.

Participaram do evento, entre palestras e debates, o ex-secretário de Desestatização do Governo Federal, Salim Mattar, o economista Armando Castelar, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, o CEO do Porto Itapoá, Cássio Schreiner, a professora e especialista em Sustentabilidade, Cidades e Governança Portuária, Flávia Nico, e o Presidente Executivo da ANUT (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas), Luís Henrique Baldez.

O ex-secretário de Desestatização do Governo Federal, Salim Mattar proferiu a palestra magna do evento e defendeu a necessidade de processos de privatização em todos os segmentos, inclusive, no setor portuário e a diminuição da máquina do Estado para avanço da economia e erradicação da pobreza. Já o economista Armando Castelar, coordenador de Economia Aplicada do IBRE/FGV e professor do Instituto de Economia da UFRJ, comandou o painel principal do 8º Encontro ATP. Castelar apresentou um histórico dos processos de privatização



no país, desde os anos 1970, e defendeu a necessidade de um modelo que atraia investimentos, mas não atrapalhe o sucesso dos TUPs nas últimas décadas.

O presidente da ATP, Murillo Barbosa considera relevante reunir os players centrais do mercado para debater o tema que está na agenda prioritária do Governo. “A oitava edição do Encontro da ATP trouxe grandes contribuições ao processo para que ele represente e alcance o interesse comum: o incremento da eficiência da operação e o fortalecimento da competitividade do setor portuário nacional”, analisou.

O 8º Encontro ATP teve como patrocinadores na categoria diamante, Porto Itapoá; na categoria ouro, Vale; e na categoria bronze, Boskalis, CNT, DPWorld, Kincaid, Gallotti, Ternium e Dragabras.



06 - ATIVIDADES DA COMUNICAÇÃO



Porto do Açu, no RJ.

06 ATIVIDADES DA COMUNICAÇÃO

Em 2021, a Coordenação de Comunicação da ATP atuou em várias frentes de trabalho. Entre elas, cabe destacar:

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE COMUNICAÇÃO

O Plano de Ações de Comunicação de 2021 continuou considerando os desafios e oportunidades advindos da pandemia de Covid-19, iniciada em 2020. A ATP ampliou sua atuação em eventos on-line e continuou com visibilidade e espaço na imprensa.

CAPTAÇÃO DE PATROCÍNIO E COORDENAÇÃO DO 8º ENCONTRO ATP

A oitava edição do evento anual da ATP aconteceu presencialmente, no dia 27/10/2021, no Clube Naval, em Brasília, com transmissão das palestras e mesa redonda pela internet (canal da ATP no YouTube). Para ser realizado nesse formato, foram disponibilizados gratuitamente testes rápidos para detecção de Covid-19 (PCR), além de todas as medidas de segurança sanitária.

O evento contou com nove patrocinadores. Entre eles, quatro associados da ATP: Vale, Porto Itapoá, DP World e Ternium, além do Sistema CNT/SEST/SENAT, Dragabras, Gallotti e Kincaid Advogados.

CANAIS DE COMUNICAÇÃO INTERNA

Em 2021, a Coordenação de Comunicação produziu 41 notícias internas de conteúdo exclusivo da ATP, que foram veiculadas no *site* e geraram conteúdo para as redes sociais. A proposta é sempre divulgar as ações da Associação, deixando o público ciente das iniciativas da ATP.

ACOMPANHAMENTO EM EVENTOS

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

PATROCÍNIOS

Mesmo com a redução dos eventos, desde 2020, devido à pandemia de Covid-19, a ATP manteve o apoio patrocinado a eventos relevantes para o segmento portuário. Em 2021, a Associação patrocinou quatro eventos

de instituições parceiras: Brasil Export; Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária; Sudeste Export e Santos Export.

APOIOS INSTITUCIONAIS

Com o objetivo de garantir visibilidade e promover *networking*, a ATP manteve parcerias estratégicas, realizando apoio institucional a eventos do setor. Em 2021, receberam o apoio da ATP: Norte Export, Painel 2021 (Instituto Besc) e IV Simpósio Internacional de Gestão Portuária. O apoio institucional não envolve aportes financeiros e fortalece, de forma gratuita, as relações da ATP com seus públicos estratégicos, além de proporcionar a divulgação da marca nos eventos.

ASSESSORIA DE IMPRENSA

As ações dessa assessoria são importantes para alavancar a ATP na imprensa, fortalecendo a sua imagem e obtendo visibilidade positiva e de confiança entre seu público. Em 2021, podemos afirmar que a ATP fortaleceu sua imagem e reputação como representante dos Terminais de Uso Privado na imprensa nacional e especializada. **A associação ampliou em 15,9% o número de inserções na mídia em relação a 2020. Foram 429 matérias publicadas em 2021 e 370 no ano de 2020.**

Atualmente, a entidade é vista pela mídia como fonte de informação e dados do setor portuário privado, além de ser procurada para análises acerca das principais pautas do segmento. Em 2021, a ATP reforçou sua presença na mídia nacional e setorializada com diferentes produtos de comunicação, como produção de artigos, notas de posicionamento, *releases*, encontros de relacionamento e 27 entrevistas para veículos diversos. Entre os principais resultados, destacam-se a repercussão do 8º Encontro da ATP e posicionamentos sobre a desestatização portuária.

REDES SOCIAIS

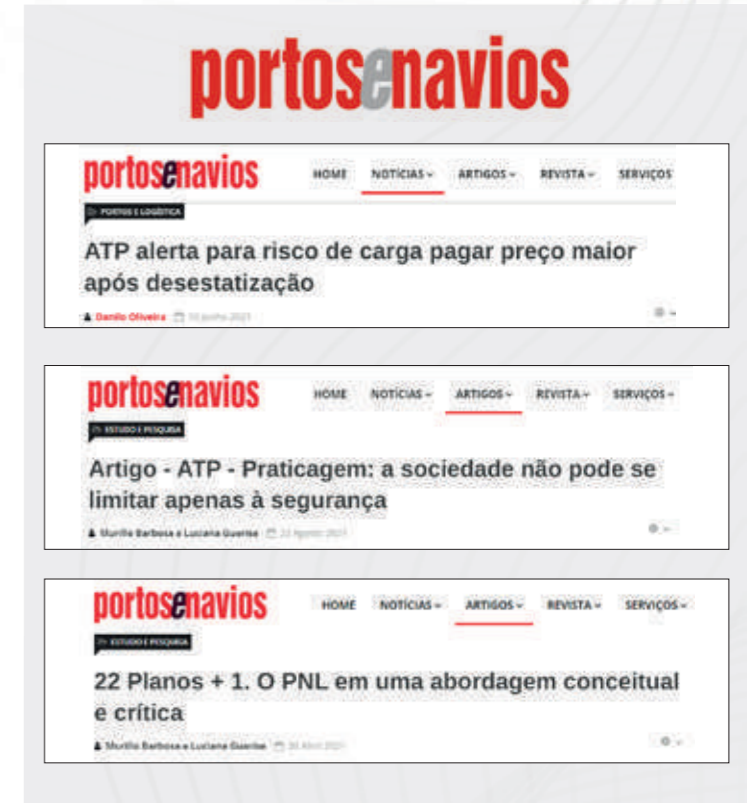
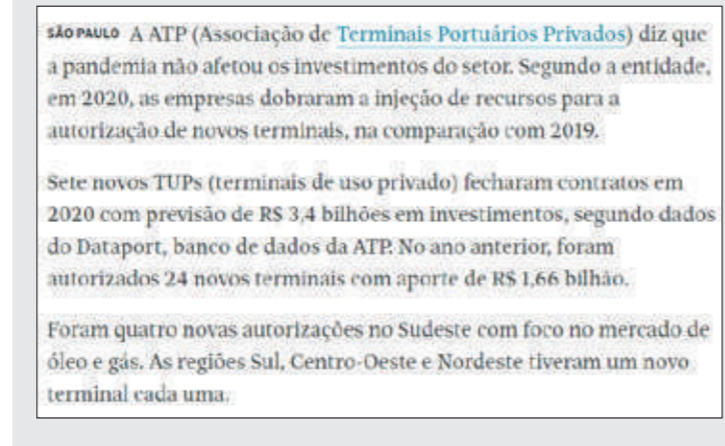
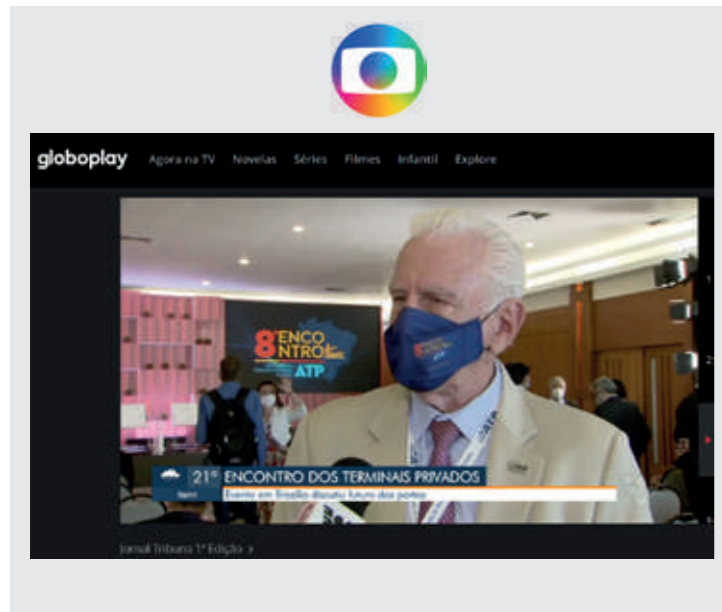


Soma dos dados de Facebook, Instagram, LinkedIn e Twitter durante o ano de 2021

A rede social da ATP que teve a melhor performance em 2021, em relação ao ano anterior, foi o LinkedIn. A rede teve crescimento de 49,9% no número de seguidores e de 189% no número de impressões. O Instagram evoluiu em relação ao número de seguidores, alcance e impressões, com aumento tímido de 14% nas conexões. Já o Facebook teve aumento de 12% no número de seguidores, mas uma queda nas pessoas alcançadas. Isso pode ser explicado pela diminuição do uso dessa rede no Brasil e no mundo. O Twitter, que em 2020 teve alto engajamento orgânico e o total de impressões triplicado em relação a 2019, não manteve o nível, mas cresceu 15,6% em 2021.

PRINCIPAIS INSERÇÕES DA ATP NA MÍDIA

A seguir estão alguns dos destaques da ATP em 2021 na imprensa nacional, regional e especializada.





ATP

Associação de Terminais Portuários Privados



Associe-se!

Porto Chibatão - AM.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) surgiu da vontade de um conceituado grupo de empresas que exploram instalações portuárias privadas por autorização. Ela foi criada em 24 de outubro de 2013 para representar os interesses e atuar em defesa do segmento portuário privado e na modernização dos portos brasileiros.

Atualmente, fazem parte da ATP **30 EMPRESAS DE GRANDE PORTE QUE CONGREGAM 60 TERMINAIS DE USO PRIVADO (TUP) DO PAÍS.**

As associadas da ATP são empresas que atuam em áreas fundamentais da economia brasileira, como os **SETORES DE MINERAÇÃO, SIDERURGIA, PETRÓLEO E GÁS, AGRONEGÓCIO, CONTÊINERES E COMPLEXOS LOGÍSTICOS.**

A ATP tem como foco um trabalho de articulação constante com o governo, entidades públicas e privadas para garantir segurança jurídica e um ambiente de negócios favorável ao investimento. Promove a participação ativa do empresariado nas discussões técnicas e jurídicas com o objetivo de contribuir para o crescimento dos Terminais de Uso Privado no Brasil.

Para tanto, atua em cerca de 20 frentes de trabalho, possui **QUATRO COMITÊS TEMÁTICOS**, dois grupos de trabalho, elabora projetos e estudos de fomento aos investimentos públicos e privados voltados ao aprimoramento e a modernização da **INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA.**

FÓRUNS TEMÁTICOS DA ATP

Comitê de Comunicação
Comitê Jurídico (CoJur)
Comitê de Segurança
Comitê de Sustentabilidade (Sustentar)
GT de Infraestrutura
GT de Praticagem

Por que se associar?

- A ATP não só representa, como defende os interesses dos terminais portuários de uso privado no Brasil;
- A ATP se posiciona como **ENTIDADE DE REFERÊNCIA** do setor portuário privado brasileiro;
- Possui um banco de dados exclusivo do setor portuário, o **DATAPORT**, com informações sobre investimentos, projetos, áreas e regiões dos terminais;
- Disponibiliza um **BANCO DE LEGISLAÇÕES**, no site ou app, que reúne informações legislativas dos terminais de uso privado e dos portos públicos;
- Realiza anualmente o **ENCONTRO ATP**, um dos maiores eventos do setor de infraestrutura **PORTUÁRIA**.

Faça parte da ATP

Contate-nos:

(61)3032-1931 ou (61)3201-0880

administracao@portosprivados.org.br



Associação de Terminais Portuários Privados

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

www.portosprivados.org.br
atp@portosprivados.org.br
TELS: (61) 3032-1931 / 3201-0880



@ATPAssociacao



@atpportosprivados



@ATPAssociacaoTUPs



ATP - Associação de Terminais Portuários Privados