

2016

RELATÓRIO ANUAL

**A COMPETITIVIDADE DO
BRASIL PASSA POR AQUI**



3º EDIÇÃO

PRODUÇÃO DO RELATÓRIO:

O Relatório anual da **ATP** é uma produção interna e tem a efetiva participação de sua equipe de trabalho composta por:

Murillo de Moraes Rego Barbosa – Diretor-Presidente

Luciana Cardoso Guerise – Diretora-Executiva

Emily Maria Santoucy – Gerente Administrativo-Financeiro

Cláudia Andreza Resende – Coordenadora de Comunicação

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| APRESENTAÇÃO..... | 04 |
| O CONSELHO DIRETOR DA ATP | 12 |
| O SETOR PORTUÁRIO EM 2016..... | 18 |
| 1. A ATP NAS ATIVIDADES TÉCNICAS E JURÍDICAS (INTERNAS e EXTERNAS).. | 22 |
| 1.1 COMITÊ JURÍDICO DA ATP | 22 |
| 1.2 SECRETARIA DE PORTOS – SEP..... | 23 |
| 1.2.1. Redefinição das poligonais dos portos organizados..... | 23 |
| 1.2.2. Burocracia e Dupla regulação..... | 24 |
| 1.2.3. Licenciamento Ambiental..... | 25 |
| 1.3.4. Espelho D´água..... | 26 |
| 1.3 AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAq..... | 27 |
| 1.3.1. Minutas de Resolução da ANTAq..... | 27 |
| 1.3.2. Cobrança pelo uso da infraestrutura aquaviária dos portos organizados..... | 30 |
| 1.3.3. Portaria 170/ 2016..... | 31 |
| 1.3.4. TUPs atuando como Centros Logísticos do Interior..... | 31 |
| 1.3.5. Cobrança de Inspeção não invasiva de contêineres..... | 32 |
| 1.4 QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR..... | 33 |
| 1.5 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES - CNT..... | 34 |
| 1.6 SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO - SPU..... | 35 |
| 1.7 CONGRESSO NACIONAL..... | 37 |
| 1.8 COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS - CONPORTOS..... | 38 |
| 1.9 COMISSÃO PORTOS..... | 42 |
| 1.10 INSTITUTO BRASILEIRO DE LOGÍSTICA - IBL..... | 44 |
| 1.11 PROJETO BARRA NORTE..... | 45 |
| 2. ATP NAS ATIVIDADES DE COMUNICAÇÃO SOCIAL..... | 47 |

APRESENTAÇÃO

UMA BREVE ANÁLISE DO SETOR

A **ATP** estréia este ano um ensaio na qual analisa a atividade portuária, seus intervenientes, a movimentação de cargas nos Terminais de Uso Privado - TUPs e os investimentos do setor. A análise que se apresenta está fundamentada no banco de dados e estatística da ANTAq e se utiliza também de fontes econômicas internacionais. A pujança do setor portuário privado apoiado nos seus terminais – TUPs, mais uma vez apresenta a qualidade dos investimentos realizados, uma vez que individualmente os TUPs, mesmo em momento recessivo, quebram recordes de movimentação.

No ano de 2016, diversos acontecimentos marcaram a história do Brasil, dentre eles citam-se: **na política**, o processo de Impeachment, **na economia** o aprofundamento da crise dos Estados e a aprovação da (PEC) 241, que estabelece um teto para o aumento dos gastos públicos pelas próximas duas décadas e **na infraestrutura** o arrefecimento dos investimentos públicos e também privados. Todavia, no Sistema Portuário, em que pese a redução de 1% no volume movimentado nos terminais portuários, realizaram-se grandes evidências por parte dos Terminais de Uso Privado tanto no que se refere ao volume de movimentação como nos investimentos.

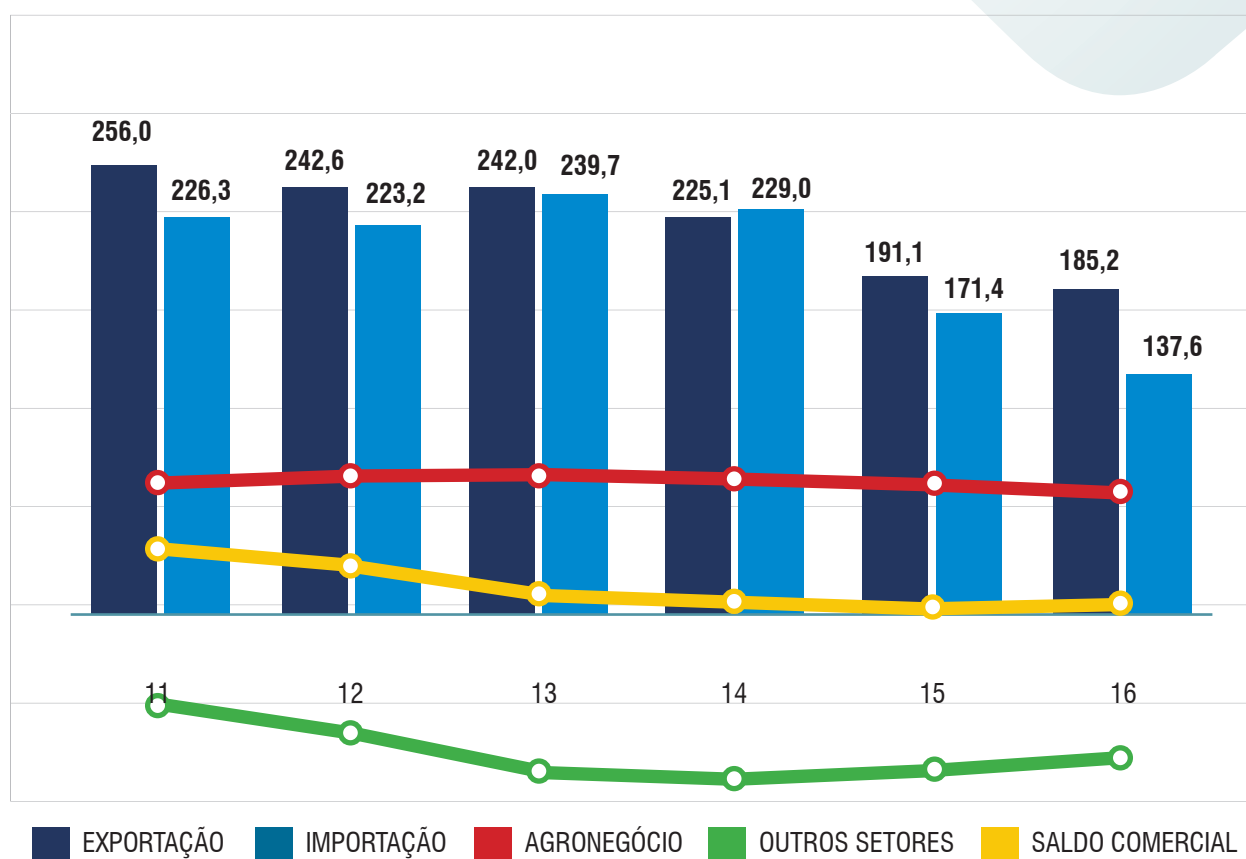
Em 2016, estima-se que a economia mundial tenha crescido 2,3%¹, enquanto o Brasil registrou recuo de 3,6%². Ainda assim, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), as exportações em 2016 foram de US\$ 185,2 bilhões e as importações totalizaram US\$ 137,6 bilhões. O saldo da Balança Comercial Brasileira registrou superávit de US\$ 47,7 bilhões e a Corrente de Comércio fechou o ano em US\$322,8

¹ Banco Mundial, 2016

² IBGE, 2016 – sala de imprensa

bilhões. Os principais produtos comercializados continuam sendo o minério, o complexo soja e os combustíveis. Só o agronegócio movimentou US\$98,6 bilhões (-3%), que representa 31% da corrente de comércio nacional.

A Figura 1 apresenta os valores de importação e exportação do Brasil, no período entre 2011 e 2016.



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

Já a corrente de comércio por **via marítima** registrou, em 2016, US\$ 246,6 bilhões, que corresponde a 76% da corrente de comércio brasileira, e o saldo da balança comercial marítima apresentou um superávit de US\$ 51,2 bilhões.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, o sistema portuário brasileiro movimentou **997,3 milhões de toneladas** (Mton) em 2016, o que representa redução de 10,7 Mton (1%) sobre a movimentação registrada em 2015. É válido salientar que a maior queda no percentual de movimentação pertence aos portos públicos, que reduziram 2,3%, enquanto que os TUP reduziram à apenas 0,3%, valor ínfimo quando comparado ao total geral.

Em 2016, somente os TUP movimentaram **654,5 Mton** que corresponde a 66% da movimentação total do sistema portuário nacional. As importações foram reduzidas nos TUP em função da queda de 8% no desembarque de combustíveis e óleos minerais e pela quebra da safra de milho em 37% desde 2015. Já as exportações cresceram 1% se comparado ao período anterior.

A movimentação nos TUP é concentrada no **Granel Sólido**, como “minérios, escórias e cinzas”, que registrou em 2016 a marca de 427,4 Mton, aumento de 1% quando comparada por 2015.

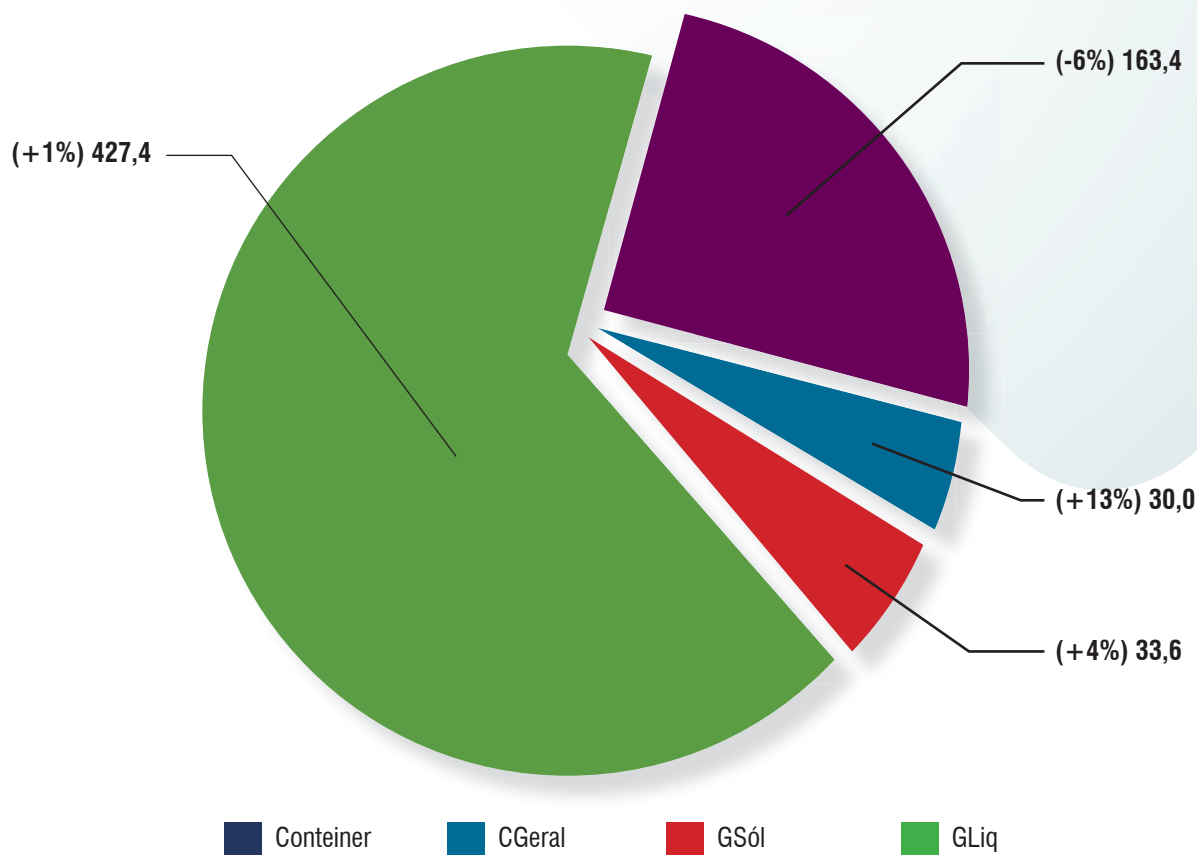
O **Granel Líquido e Gasoso**, movimentou 163,4 Mton, embora tenha registrado queda de 6%, fruto da menor movimentação do produto “Combustíveis Minerais, Óleos Minerais e produtos de sua destilação”

A **Carga Geral** cresceu 4% e movimentou 33,6 Mton, impulsionado pelo bom desempenho da cabotagem e navegação interior, com aumento da movimentação de “Ferro fundido, ferro e aço” e de “Pastas de madeira; Papel”.

Mesmo em meio a crise econômica, o maior destaque pelos TUP em movimentação foi a **Carga Containerizada** que cresceu 13% em 2016.

O Gráfico 1 apresenta a movimentação, em milhões de toneladas, por tipo de carga nos TUP e a variação percentual em relação ao ano de 2015.

DISTRIBUIÇÃO DAS CARGAS - TUP 2016 - Mton



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - ANTAQ. 12/04/2017. Adaptado: ATP

No ano de 2016, os TUP da região **Nordeste** registraram melhor desempenho, com aumento de 11% na movimentação de cargas, com destaque para o terminal **Ponta da Madeira** (MA), que apresentou crescimento de 19% e Pecém (CE) que cresceu 60%, terminais em que o Granel Sólido é predominante.

A movimentação na região **Sul** cresceu 2%. Os responsáveis por esse crescimento são as cargas Containerizada e Geral. Destaca-se a **Portonave** (SC) com aumento significativo de 27% entre 2015 e 2016.

Na região **Norte** houve queda na movimentação de 0,5%, em função da redução na movimentação da Carga Geral e do Granel Líquido e Gasoso. Os destaques na movimentação foram os TUP Terminal Fluvial de Juruti (PA) e **Porto Chibatão** (AM), com crescimento de 18% e 10%, respectivamente.

Os TUP da região Sudeste recuaram 7% na movimentação. O **Terminal de Tubarão** (ES) e o **Terminal Aquaviário de São Sebastião** (SP), líderes na movimentação de Granel Sólido e Líquido, respectivamente, ambos registraram queda de aproximadamente 5%, que corresponde a cerca de 8 Mton. Os destaques são os terminais de minério **Porto Sudeste** (RJ), que aumentou sua movimentação em 6 Mton de 2015 para 2016 e cresceu 3.759,4%, e **Porto do Açú** (RJ) que cresceu 80%, movimentando 16 Mton. Nesta região apenas a Carga Containerizada, que corresponde a 2,1% da movimentação total dos TUP na região, e é movimentada majoritariamente pela **Embraport** (SP), registrou o expressivo aumento 17%.

Em 2016 houve uma redistribuição de cargas no montante de 2,1 Mton na movimentação, resultado de 8 novos TUP/ETC, autorizados após o marco regulatório, mas que iniciaram suas operações neste ano. De 2013 a 2016, foram assinados 60 Contratos de Adesão para construção e exploração de novos terminais.

Só em 2016 o segmento de terminais privados investiu cerca de R\$ 2 bilhões de reais. É válido salientar que desde a promulgação da Lei 12.815/13, o Brasil recebeu R\$ 13,5 bilhões em investimentos dos novos TUP/ETC e R\$2,8 bilhões das expansões dos TUP já existentes, totalizando a marca expressiva de **R\$ 16,3 bilhões**.

Os números de investimentos em TUP avançarão para mais **R\$ 8 bilhões** nos próximos anos com estimativa de 61 anúncios públicos a serem analisados, e mais 88 Mton de movimentação.

Como se vê no Gráfico 2 a **ATP** acompanha o crescimento do mercado de terminais privados. Na sua fundação, em 2014, com apenas 15 associados (43 terminais em operação) a ATP representava 542,5 Mton, em 2015 com 22 associados (46 terminais em operação) a movimentação foi de 577 Mton, e em 2016 a **ATP** encerrou o ano com 23 associados (50 terminais em operação) e 572³ Mton.

CRESCIMENTO ATP

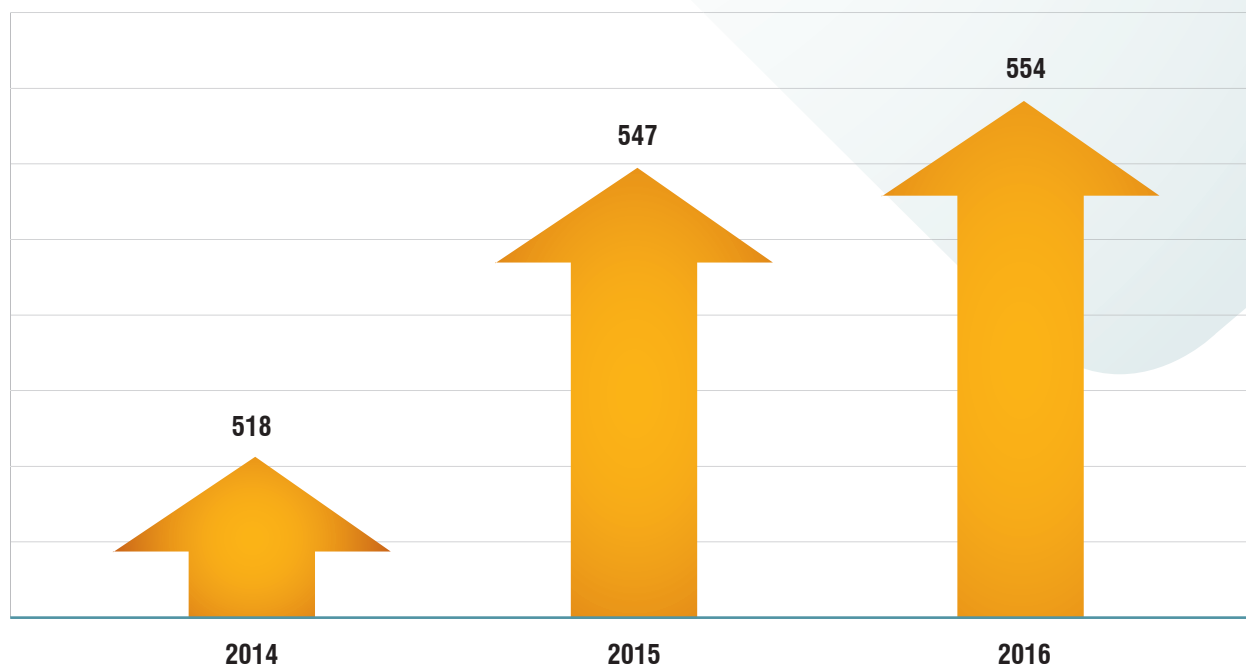


Gráfico 2 – Crescimento da ATP em movimentação de cargas – Mton

Em suma, o crescimento na movimentação de cargas nos portos brasileiros exige planejamento constante de médio e longo prazo para assegurar a eficiência do sistema portuário. Ciente da importância do setor para o crescimento econômico do país a **ATP**, desde a sua criação, defende a implantação de ações que promovam a parceria da iniciativa privada, para melhorar a competitividade portuária brasileira.

³ Redução de movimentação referente aos derivados e combustíveis, minério e milho.

Um fato inquestionável surgiu com a promulgação da Lei 12.815/13 que reabriu o mercado para o investimento privado. Ou seja, o novo marco regulatório estabeleceu uma interação mais próxima entre a iniciativa privada e o poder público. Nessa perspectiva a **ATP** trabalha em defesa dos terminais privados e pelo aperfeiçoamento do sistema portuário, por reconhecer que este sistema é o elo central da cadeia logística do país - capaz de impulsionar a competitividade dos produtos nacionais e de assegurar a retomada do crescimento econômico por meio de robustos investimentos no setor. Para tanto, basta garantir um ambiente sem amarras e juridicamente seguro para atrair o interesse da iniciativa privada em expandir seus negócios.

AS ATIVIDADES DE 2016

Em observância ao Estatuto Social da Associação de Terminais Portuários Privados – **ATP**, especificamente ao seu artigo 16, inciso II⁴, apresenta-se, a seguir, o Relatório Anual referente ao exercício social compreendido entre os meses de janeiro a dezembro de 2016.

O presente relatório registra as atividades técnico-jurídicas desenvolvidas e coordenadas pela Diretoria Executiva, repercutindo nas atividades de divulgação e promoção, bem como nas atividades administrativas, em apoio às atividades fim da Associação. Ao final, apresenta os demonstrativos dos recursos financeiros, originários das contribuições dos associados e as respectivas despesas realizadas.

As atividades da Associação foram iniciadas com 20 empresas e encerrando o ano com o quantitativo de 23 empresas:

⁴ Artigo 16 – A Assembleia Geral Ordinária se realizará, ordinariamente, até o dia 30 de abril de cada ano, para: I -

II – Após parecer do Conselho Diretor, apreciar o Relatório Anual e as Contas da Diretoria Executiva, examinar, votar e aprovar as demonstrações financeiras da Associação e deliberar sobre os resultados.

ASSOCIADOS EM 2016

| Nº | ASSOCIADO | ADESÃO |
|----|--|------------|
| 1 | ALEMOA S.A. | 19/10/2016 |
| 2 | BUNGE ALIMENTOS S.A. | 04/06/2014 |
| 3 | BRASKEM S.A. | 09/12/2016 |
| 4 | CARGILL Agrícola S.A. | 24/10/2013 |
| 5 | CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA. | 24/10/2013 |
| 6 | EMBRAPORT – EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS S/A | 06/10/2015 |
| 7 | FERROPORT Logística Comercial Exportadora S.A. | 09/12/2106 |
| 8 | HERMASA - NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S.A. | 24/10/2013 |
| 9 | HIDROVIAS DO BRASIL S.A. | 08/10/2014 |
| 10 | ITAPOÁ TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A. | 24/10/2013 |
| 11 | MINERAÇÃO RIO DO NORTE – MRN | 24/10/2013 |
| 12 | PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S/A | 07/12/2015 |
| 13 | PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO S/A | 06/10/2015 |
| 14 | PORTO SUDESTE DO BRASIL S.A. | 12/06/2015 |
| 15 | PORTOCEL – TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO S.A. | 24/10/2013 |
| 16 | PORTONAVE S.A. – TERMINAIS PORTUÁRIOS DE NAVEGANTES | 24/10/2013 |
| 17 | SAMARCO MINERAÇÃO S.A. | 24/10/2013 |
| 18 | TERMINAL PORTUÁRIO COTEGIPE S.A. | 16/12/2014 |
| 19 | COMPANHIA SIDERÚRGICA DO ATLÂNTICO – thyssen CSA | 24/10/2013 |
| 20 | TRANSPETRO - PETROBRÁS TRANSPORTES S.A. | 24/10/2013 |
| 21 | TRANSPORTES BERTOLINI Ltda. | 12/02/2014 |
| 22 | VALE S.A. | 24/10/2013 |
| 23 | VLI S.A. | 24/10/2013 |

CONSELHO DIRETOR DA ATP GESTÃO 2016/2019

Para os próximos três anos, Antônio José Patrício Júnior, Presidente do Porto Itapoá, exercerá o cargo de Presidente do Conselho Diretor da **ATP**, tendo como Vice-presidente, Patrícia Dutra Lascosque, Diretora Superintendente da PORTOCEL.

Em 19 de outubro de 2016, por unanimidade, os membros da Assembleia Geral da **ATP**, designaram a nova composição do Conselho Diretor da entidade para o período de 24/10/2016 a 23/10/2019, assim constituídos:

| TITULAR | EMPRESA | SUPLENTE | EMPRESA |
|---------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Antônio Patrício Júnior | PORTO DE ITAPOÁ | Jorge Zanatta | HERMASA |
| Patrícia Dutra Lascosque | PORTOCEL | Bruno Serapião | HIDROVIAS DO BRASIL |
| Bruno Dias | EMBRAPORT | Makoto Yokoo | BUNGE |
| Ricardo Salcedo | PORTO PONTAL | Jorge Pessoa Lopes | COTEGIPE |
| Clythio Van Buggenhout | CARGILL | Marco Antônio Gamaro | SAMARCO |
| Ulisses Oliveira | PORTO SUDESTE | Danillo Lopes de Luccas | MRN |
| Giovanni Cavalcanti Paiva | TRANSPETRO | Carlos Henrique B. Neves | THYSSEN-CSA |
| Osmari Castilho Ribas | PORTONAVE | Caio de Moraes Cunha | PORTO DO AÇU |
| Roberto Pinto de Almeida | VALE S/A | Marcos Magirius | VLI |

Do Conselho Fiscal, farão parte: Osmari de Castilho Ribas – PORTONAVE, como coordenador, Ricardo Salcedo – PORTO PONTAL e Giovanni Cavalcanti Paiva – TRANSPETRO.



Caberá à nova gestão consolidar a **ATP** como uma entidade de referência para o crescimento do modal logístico portuário, fomentando a capacitação técnica, a excelência operacional e o alcance de resultados sustentáveis.

A força das 23 empresas que congregam a **ATP**, forma um ambiente favorável para prosseguir no rumo certo e dar as respostas essenciais para o crescimento do setor portuário no País.

A **ATP** tem como missão representar os terminais portuários privados, garantindo o desenvolvimento e um ambiente favorável ao investimento e à competitividade do setor portuário brasileiro.

Para finalizar, é sempre bom revisitar a **CARTA DE VALORES DA ATP** que consiste em:

| | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| Valorização do Setor Portuário | Responsabilidade Socioambiental |
| Promoção do crescimento econômico | Excelência com simplicidade |
| Ética e transparência | Comprometimento e agilidade |

Na reunião de 18 de fevereiro de 2016 a Assembleia da **ATP** deliberou pela realização de algumas Metas para a Diretoria Executiva, que iniciaram a partir do mês de julho de 2016, assim dispostas:



CONFECÇÃO DO REGIMENTO INTERNO: Previsto no artigo 20 do Estatuto Social, o Regimento Interno é o documento que instrumentaliza o roteiro de trabalho e de gestão da **ATP** dispendo sobre as competências do Conselho Diretor e disciplinando o funcionamento e o serviço interno da **ATP**.

Além das competências do Conselho Diretor, o Regimento estabeleceu o detalhamento das demandas pertinentes aos atos necessários

ao funcionamento e representação da Associação, a operacionalização das deliberações da Assembleia Geral e do Conselho Diretor, os cuidados com documentação, contabilização, plano de ação, orçamento e formação de grupos de discussão setorial.

O Regimento Interno foi aprovado na 18.^a Assembleia Geral realizada em dezembro de 2016, em Vitória / ES.

IMPLANTAÇÃO DO CÓDIGO DE ÉTICA E CONDUTA: O Código de Ética e Conduta foi elaborado sob os princípios norteadores estatutários para seus Dirigentes, Conselheiros e Associadas e reza sobre possíveis conflitos de interesse quando norteia a conduta nos casos de impasses. O Código aborda também sobre a proteção das informações tanto administrativas como aquelas relativas aos Associados, a relação com o poder público, com prestadores de serviços e de relações de trabalho, órgãos de imprensa e sociedade, bem como as práticas combativas ao suborno e corrupção e suas respectivas sanções.

O Código teve o apoio do Comitê Jurídico, a análise do Conselho Diretor e a aprovação assemblear em 19 de outubro de 2016.

FUNCIONAMENTO DE GRUPOS SETORIAIS: Após análise conjunta com o Comitê Jurídico da ATP, a Diretoria Executiva propôs inserir no Regimento Interno o funcionamento dos Comitês de Apoio e, em casos de necessidade, os Grupos Setoriais. O Regimento Interno, por ser documento que instrumentaliza a gestão, facilita a organização desses grupos de discussão setorial. A formação de um Comitê ou Grupo justifica-se por sua demanda específica e pela quantidade de vezes com que determinados assuntos são tratados.

Os Comitês têm a finalidade de:

- Auxiliar as deliberações do Conselho Diretor, Assembleia Geral e sugestões da Diretoria Executiva da Associação;
- Analisar e proferir a avaliação de efeitos para o setor portuário de projetos de lei ou normativos que impactam o setor;
- Promover e fomentar o intercâmbio de informações, experiências e técnicas;
- Promover estudos, investigações, pesquisas científicas e tecnológicas, com a finalidade de identificar métodos e processos eficientes;
- Identificar novas alternativas para a completa utilização da capacidade de cada terminal.
- Realizar ou promover estudos, investigações, pesquisas e seminários no País, ou no exterior para buscar alternativas mais econômicas, modernas, práticas para cada terminal.

3.º ENCONTRO DA ATP: A **ATP** realizou no dia 26 de outubro de 2016 o seu terceiro encontro anual que tem por características trazer temas portuários para debates com entidades públicas e privadas, bem como aproveitar a oportunidade para comemoração de sua fundação.

Neste ano, o tema debatido foi “Inovação, Tecnologia e Sustentabilidade” que contou com a participação do Sr. Peter Lugthart, representante da América do Sul do Porto de Rotterdam, a Sra. Tessa Major, consultora sênior do porto da Antuérpia e Michel Bentley, diretor de planejamento de negócios e desenvolvimento das Américas da Dubai Port.

Este assunto será tratado com mais detalhes posteriormente neste Relatório.

AUMENTO DO NÚMERO DE ASSOCIADOS: Ao final de 2016 a **ATP** recebeu em seu quadro associativo três novas empresas, o Terminal Marítimo da ALEMOA S.A, a FERROPORT e a BRASKEM.

PROPOSTAS DO SETOR: Uma das prioridades da **ATP** para 2016 foi traçar metas para o setor portuário com os objetivos principais de:

- Destruar investimentos privados;
- Dar maior celeridade aos processos de outorga por meio da redução de burocracia;
- Aumentar a segurança jurídica para a consecução dos contratos de autorização;
- Liberdade de empreender;
- Redução de custos na cadeia logística portuária.

Em julho de 2016 o Grupo de Entidades formadas por **ATP**, ABTP, ABTRA, ABRATEC e ABTL reuniram-se para propor ao Governo mudanças no marco regulatório, iniciando com proposições ao Decreto nº 8.033/2013 e, conseqüentemente, a Lei nº 12.815/13.

Este assunto será tratado com mais detalhes posteriormente neste Relatório.

O SETOR PORTUÁRIO EM 2016

Após exatos 9 anos e quatro meses, a Secretaria de Portos – SEP, criada pela Lei nº 11.518/2007 e, extinta pela Lei nº 13.314/2016, passou a integrar o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPAC.

Com a mudança no governo federal e o anúncio da nova equipe do Presidente Michel Temer, uma nova estrutura ministerial é responsável pela área da logística brasileira. Portanto, não só a SEP, mas a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, foram incorporadas ao MTPAC, ambas continuam status de ministério.

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) foi criada em 2007 para desenvolver um novo modelo de gestão do setor portuário. Para o setor portuário, a criação da Secretaria de Portos foi um dos momentos mais ricos de toda a história portuária do País, comparado, à abertura dos portos às nações amigas.

A SEP surgiu como reflexo da prioridade atribuída pelo Governo Federal ao setor naquela época. Entre as tantas atribuições da SEP estava a formulação de políticas e diretrizes para do setor, programas de investimentos em instalações portuárias e o Plano Nacional de Dragagem.

Na gestão do MTPAC, sob a tutela do Ministro Maurício Quintela, o setor portuário iniciou a discussão pela mudança das normas que regulam os portos, a começar pelo Decreto nº 8.033/2103.

O MTPAC criou, por meio da Portaria nº 435/16, um grupo formado por técnicos do governo com vistas a propor novos procedimentos ou adequação ao Decreto nº 8.033/13, com propostas que permitissem fomentar a exploração das atividades portuárias prevista na Lei nº 12.815/13, assim como para as demais normas do setor.

Pelo GT- MTPAC foram realizadas 33 reuniões e, pela parte empresarial mais 19 encontros, totalizando 52 fóruns de discussão para alteração da legislação portuária.

Após intensas discussões, em 04 de dezembro de 2016 o GT- MTPAC em conjunto com a classe empresarial, entregou a Casa Civil uma minuta que altera o Decreto nº 8.033/13.

ALTERAÇÃO DO MARCO REGULATÓRIO DO SETOR PORTUÁRIO - HISTÓRICO

Em julho de 2016, o grupo empresarial formado pelas entidades ABTL, ABTP, ABTRA, ABRATEC e **ATP**, iniciaram a discussão para apresentar uma proposta de alteração do marco regulatório do setor portuário. Dentre as normas estavam em discussão a Lei nº 12.815/13, o Decreto nº 8.033/13, as Portarias SEP 110/13, 249/14 e 349/14, bem como a minuta do Contrato de Adesão.

A **ATP** foi a última entidade a aderir ao grupo, porém, alcançando ao longo de toda a discussão, importantes avanços de interesses dos TUPs. A pedra de toque na participação da **ATP** foi incentivar nossos pares com a prática da “isonomia do bem” que, resultou ao final, em largas vantagens, tanto para os TUPs, como também para as instalações em portos públicos.

Com as alterações necessárias, apenas no Decreto, o setor estima um investimento imediato de R\$ 23 bilhões já contabilizadas, expansões, prorrogações antecipadas de arrendamento, adaptações de contrato, novas autorizações e os processos licitatórios de áreas públicas nos portos brasileiros.

Os pleitos dos TUPs estão muito atrelados ao texto legal. Para os Terminais Privados, o Decreto nº 8.033/13 é quase uma cópia fiel da Lei nº 12.815/13. Assim, são quase exíguas as possibilidades de alteração no Decreto sem esbarrar no texto legal. Deste modo, o TUP foi a modalidade de investimento portuário que mais sofreu limitação em seus pleitos. Entretanto, é válido salientar que a maioria dos pleitos da **ATP** foram atendidos, como se pode observar no Quadro 1. A **ATP** obteve sucesso em 12 dos 19 pleitos solicitados.

O trabalho foi dividido em duas fases, a saber: a FASE 1 – alterações no Decreto nº 8.033/13 e FASE 2: alterações na lei nº 12.815/13. Para fazer frente aos trabalhos técnicos jurídicos das duas fases, foram contratadas as Consultorias Terrafirma e Piquet&Carneiro.

O trabalho da Consultoria Terrafirma terminou em 24 de novembro de 2016, em um workshop realizado durante o dia todo em São Paulo e contou com a participação aberta de todas as associadas das entidades que deram, contribuições valiosas ao trabalho da Consultoria.

Já a consultoria Piquet&Carneiro, responsável pela parte jurídica do trabalho, continuará com o grupo das entidades até a entrega dos trabalhos da FASE 2, previsto para final de março de 2017.

| Expectativas Iniciais da ATP | Item do Decreto | Dispositivos | Comentários | Resultado Final |
|---|--|--------------------------------------|--|-----------------------|
| Mudança das Competências entre SER, ANTAq e APs | Análises processuais, validações e assinatura de outorgas. | Art 2. Parag único Art 3 Parag único | MTPAC aprova e ANTAq analisa as transferências de titularidade, investimentos, | Atendido |
| Plano Geral de Outorgas | Plano Geral de Outorgas / Viabilidade locacional | Art 2. Parag único Art 3 parag único | PGO tornou-se apenas orientativo e será utilizado para chamadas públicas | Atendido |
| Início das operações | Início das operações | Art 26. | De 3 para 5 anos (não foi atendido o prazo para início após LI) | Parcialmente Atendido |
| Suprimir Anúncios Públicos | Autorizações | Art 27. I | Criou uma declaração de adequação | Parcialmente Atendido |
| Suprimir as exigências de Garantias | Garantia de proposta | Art 27. | Foi excluída | Atendido |
| Viabilidade Locacional (suprimir necessidade) | Viabilidade Locacional | Art 30. | Delegada a ANTAq | Parcialmente atendido |
| Suprimir as exigências de Garantias | Garantia de Execução | Art 32. Parag 4 | As garantias só serão exigidas para processos seletivos públicos | Atendido |
| Exclusão de Condicionantes de novo Contrato de Adesão | De comunicação para Aprovação | Art 35 | Continua no artigo a necessidade de aprovação | NÃO Atendido |
| | Transferência de Titularidade | Art. 35 I | Pleito de ser apenas por comunicação | NÃO Atendido |
| | Aumento da Capacidade | Art 35. II | Sem condicionantes | Atendido |
| | Expansão maior que 25% | Art 35. III | Sem condicionantes | Atendido |
| Alteração das cláusulas do Contrato de Adesão | Cronograma Físico Financeiro | Art 35. IV | Incluído este item apenas para implantação | Atendido |
| | Minuta C Adesão | Art. 35. A I | Liberdade de preços | Atendido |
| | Operação portuária | Art. 35. A II | Liberdade operação portuária | Atendido |
| | Tarifa em forma proporcional | Art 35. A III | Inclusão no Decreto | NÃO Atendido |
| Uso de Infraestrutura Pública | Infraestrutura | Art 42. B | Negociar com usuários a antecipação dos recursos não atendem aos TUPs que se utilizam da infraestrutura portuária. | Atendido |
| Condições de Acesso | Acesso Excepcional | Art 44. Parag 1 | Mediante contratação do próprio titular | Atendido |
| Condições de Acesso | Acesso Excepcional | Art 44. Parag 2 | Ato da ANTAq poderá disciplinar o acesso | Atendido |
| Cessão de áreas públicas | Espelho D 'água | Art 46 | Continua como o original. | NÃO Atendido |

QUADRO 1 – Pleitos da ATP no Decreto 8.033/2103

1

A ATP NAS ATIVIDADES TÉCNICAS E JURÍDICAS (INTERNAS e EXTERNAS)

1.1 COMITÊ JURÍDICO DA ATP

Em julho de 2016, houve alteração na coordenação do COJUR da **ATP**, passando-a ao Dr. Fábio Moya Diez, representante do Porto ITAPOÁ.

As reuniões do COJUR tiveram a seguinte pauta:

1. Questões Trabalhistas: obrigação da contratação de Mão de Obra;
2. Discussão sobre a Resolução ANTAq nº 4.828/2016 – Audiência nº 02/2016;
3. Discussão do Termo de Referência para contratação sobre parecer da diferenciação regulatória;
4. Encaminhamento e análise da minuta de contribuição técnica ao processo do TCU sobre o tema SSE e diferenciação regulatória – aprovação da minuta enviada pelo escritório Piquet&Carneiro;
5. Apreciação e aprovação da primeira minuta do Código de Ética da **ATP**;
6. Elaboração de Minuta para Regimento do COJUR;

Além de analisar e deliberar sobre os documentos de gestão da **ATP**, tais como o Código de Ética e o Regimento Interno, ao longo de 2016 o COJUR **ATP** teve papel fundamental na discussão para a alteração do marco regulatório do setor portuário. Os representantes do Comitê reuniram-se diversas vezes, entre setembro e dezembro de 2016, para analisar e propor de forma minudente cada norma do setor: a Lei nº 12.815/13, o Decreto nº 8.033/13, a Portaria SEP nº 110/13, a Portaria nº 249/14/SEP, bem como a proposição de uma nova minuta de contrato de adesão.

É válido salientar que, sem exceção, todos os representantes do COJUR colaboraram de alguma forma e, entre si, para auxiliar a Diretoria Executiva da **ATP** nas discussões do marco regulatório. **O revezamento entre os advogados neste trabalho merece, pela ATP, um destaque especial.**

1.2. SECRETARIA DE PORTOS:

Ao longo do ano a **ATP** manteve intenso relacionamento com a SEP, destacando-se audiências com o Ministro Helder Barbalho e Maurício Muniz, com o Secretário Executivo Luiz Otávio e com os Secretários de Políticas Portuárias Fábio Lavor e Luiz Fernando Garcia, com o intuito de tratar de temas sensíveis às instalações portuárias de uso privado, sendo os temas mais significativos, os que seguem:

1.2.1. REDEFINIÇÃO DAS POLIGONAIS DOS PORTOS ORGANIZADOS

Durante o ano de 2016, foram assinados os decretos que definiram os Portos Organizados de Paranaguá e Antonina, Santana, Porto Velho e Vitória. Além dessas, a **ATP** atuou nas consultas públicas sobre as poligonais de Vitória, Santarém, Belém e Manaus, defendendo os interesses de seus associados, principalmente no que se refere ao aumento das áreas aquaviárias (parte molhada) da área do porto organizado. A proposta de ampliação dessas áreas molhadas, além do perímetro considerado legal, vem sendo uma prática utilizada por todas as autoridades portuárias e, referendada pela SEP.

Tanto em Vitória, como em Paranaguá, a releitura das linhas poligonais atenderam às expectativas dos associados da **ATP** e, no momento, aguarda-se a publicação dos decretos de Santarém e Belém. Já em Manaus haverá nova consulta pública.

A **ATP** participou, também, da discussão no âmbito da SEP, da proposta a ser encaminhada pela EMAP de poligonal do Porto de Itaquí onde, surpreendentemente, a EMAP propõe incorporar o canal de acesso construído e mantido pela associada Vale S.A.

Aparentemente, o tema foi bem compreendido pela SEP, mas ainda se aguarda a consulta pública, para aquela poligonal.

O processo de revisão das poligonais, no entanto, continua lento, o que provocou a manifestação da associação. Mais uma vez salientou-se que a nova Lei dos Portos limita geograficamente a existência dos TUPs. Restrições foram criadas à ampliação de TUP instalados dentro da área dos portos organizados o que impõe uma solução rápida para a adequação de todas as poligonais.

Posição da ATP: Continuar participando das Audiências Públicas de interesse da **ATP** e reunir-se regularmente com a Secretaria Nacional de Portos do MTPAC para dar celeridade aos processos de revisão.

1.2.2. BUROCRACIA / DUPLA REGULAÇÃO

Burocracia é um tema recorrente quando se trata dos órgãos de controle governamentais e traz grande preocupação para **ATP**, na medida em que atrasa, substancialmente, processos simples de outorga, como também novas autorizações e ampliações de áreas privadas.

No contexto legal, tanto SEP, como ANTAq devem fazer as análises para os pedidos de outorgas de autorizações. Todavia, isto **não** significa que ambas instituições tenham que analisar toda a documentação em duplicidade, mas é o que ocorre na prática. Como resultado desse mal-entendido, o setor privado amarga seu tempo produtivo, na longa espera pela assinatura por parte do poder concedente.

O ex-Ministro Helder Barbalho acenou com a notícia da contratação de uma consultoria, pela FGV - Fundação Getúlio Vargas, para analisar os processos internos e propor soluções que reduzem a burocracia daquela Secretaria.

Os Secretários de Políticas Portuárias informaram que, antecipando o estudo mencionado acima, já estão implementando rotinas internas, visando evitar a dupla regulação, ou seja, o que a ANTAq já analisou, passa a ser uma espécie de homologação nos encaminhamentos dos processos na SEP. Os efeitos práticos dessa medida ainda não foram sentidos.

Uma outra alternativa que está tramitando para o fim da dupla regulação é a revisão do Decreto nº 8.033/13, que propõe a análise documental pela ANTAq e assinatura pela SEP. Ainda se aguarda a assinatura deste decreto pela Casa Civil.

Posição da ATP: acompanhar a publicação do Decreto nº 8.033/13.

1.2.3. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O licenciamento ambiental no Brasil é, desde sempre, um dos maiores entraves em um processo de outorga ou mesmo de ampliação.

As tratativas que a **ATP** fez na SEP sobre o assunto, visaram obter a atenção da Secretaria, no sentido de trabalhar por uma sistematização do processo que possibilite a redução do tempo dispendido nas licenças ambientais.

Uma das possibilidades é a confecção de um Manual de Licenciamento Ambiental Portuário, à semelhança do que o IBAMA está confeccionando para as áreas de rodovia e da geração de energia. Os recursos, para os referidos projetos, foram provenientes do Banco Mundial, tendo como executora uma consultoria internacional.

Assim que for definida a nova estruturação da Secretaria no Ministério dos Transportes, a **ATP** vai insistir junto ao Ministério para dar prosseguimento ao projeto: MANUAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO SETOR PORTUÁRIO.

Outro tema decorrente da área ambiental é a responsabilidade da SEP na emissão da Declaração de Utilidade Pública - DPU, que é certidão essencial para projetos que possuem em seu escopo a supressão da vegetação primária ou secundária do Bioma Mata Atlântica.

A atuação da SEP junto a Presidência da República para proceder a assinatura da DUP é fundamental e a **ATP** procurou sensibilizar a Secretaria a ter uma postura mais ativa no processo.

Posição da ATP: trabalhar em conjunto com MTPAC e ANTAq no sentido de viabilizar recursos para elaboração do Manual de Licenciamento Ambiental para o setor portuário.

1.2.4. ESPELHO D'ÁGUA

A cobrança pelo uso do espelho d'água é mais um custo suportado pelo produto brasileiro frente ao comércio internacional e que o setor portuário privado vem há tempos tentando extinguí-la.

Muito embora o Decreto nº 8.033/13 imponha no seu artigo 46 a responsabilidade conjunta entre SEP e Ministério de Planejamento, até o presente momento nada foi discutido e a cobrança persiste onerando o custo das atividades portuárias no País.

A **ATP** procurou outro caminho para obter a isenção desta cobrança e buscou desenvolver, junto ao Congresso, o projeto de Lei do Senado - PLS nº 768/15 - que altera a obrigatoriedade da cobrança pela Lei nº 9.636/98.

Posição da ATP: Trabalhar no Congresso Nacional pela tramitação do PLS nº 768/15.

1.3 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ:

1.3.1 MINUTAS DE RESOLUÇÃO DA ANTAQ

Resolução n.º 5.009/2016

Em setembro de 2016 a ANTAQ publicou a Portaria nº 202 que criou o Sistema de Contabilidade Regulatória Aplicável ao Setor Portuário – SICRASP, em atendimento ao Acórdão do TCU nº 572/2016 e, nesse sistema, estão inseridos várias outras normativas que, ao longo de 2016, estiveram em Audiência Pública, a exemplo da Resolução nº 5.009/2016.

Mesmo se tratando basicamente de Manual de Contabilidade para Autoridades Portuárias e Portos Públicos, a **ATP** acompanha esse processo, pois existem muitos TUPs que estão instalados em áreas de influência dos portos organizados e, de maneira proporcional, possuem obrigações tarifárias nesses locais por conta do uso de suas infraestruturas.

A **ATP** enviou 8 contribuições à audiência, agrupadas nos itens:

- 1) Estrutura tarifária padrão - grupos, possibilidade de unificação de rubricas e respectivos impactos;
- 2) Regras e equações básicas dos regimes de tarifação pelo custo, pelo preço, ou “mix” (pagamento do acesso aquaviário pelo requisitante, pagamento proporcional quando requisitante é um terminal autorizado, pagamento de tarifa de infraestrutura terrestre e liberdade de preços);
- 6) Limites e regras de cálculo para subsídios entre tarifas do mesmo porto;
- 7) Regras para descontos tarifários isonômicos, caracterizados como renúncia de receita, sem direito à compensação tarifária;
- 9) Obrigatoriedade ou não de audiência pública para aprovação de revisões tarifárias (eventual dispensa para os reajustes anuais).

Resolução nº 6/2016

Ao final de 2016, esteve em consulta pública a norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. (antiga Resolução ANTAq 4127/2015).

A **ATP**, por meio de seus associados, fez 5 contribuições no que tange: (1) a não incidência da norma sobre os terminais portuários sob o regime de autorização, ou mesmo concessão e (2) sobre a manutenção da cobrança de armazenagem adicional, em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado.

Resolução nº 2/2016

Esta é a revisão da Resolução ANTAq nº 4.828/2016 (antiga 2.190/2011) que tem por objeto disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações.

A **ATP** enviou 11 sugestões para o novo texto, com os principais destaques assim dispostos:

1. Inclusão na ementa da norma referente a Lei nº 11.445/07 - Política Nacional de Saneamento Básico;
2. Descrição correta do gerador de resíduos;
3. A previsão de realização do Serviço de Retirada de Resíduos de Embarcação em etapas e por mais de uma empresa;
4. Garantia de divulgação previa de custos; e
5. Revisão da Norma a cada 5 anos.

Resolução nº 3.707/2014

Em continuidade ao mencionado no Relatório de 2015, a **ATP** considerava encerrada as discussões relacionadas a essa resolução em função de todas as declarações dadas pelo Diretor Geral da ANTAq, o Sr. Mário Povia, sobre este assunto.

No entanto, por ocasião das discussões do marco regulatório no GT 435 do MTPAC, foi manifestada pela ANTAq que a resolução em comento estava sobrestada na área técnica. Ao saber disto, a **ATP** imediatamente procurou o Diretor Mário Povia que reafirmou seu entendimento de que a resolução está arquivada.

Resolução nº 2.389/2012

A revisão desta resolução, ora em curso na ANTAq, traz grandes preocupações para a **ATP** na medida em que amplia a sua abrangência e alcança os TUPs e, ao mesmo tempo, reforma o entendimento contido na norma atual no sentido de impedir a cobrança, por parte dos terminais, pelos serviços de segregação e entrega de contêineres. A resolução já foi posta em votação tendo o relator, o Diretor Fernando Fonseca, votado favoravelmente a aprovação da resolução.

Entretanto, o Diretor Geral, o Sr. Adalberto Tokarski, interrompeu a votação e pediu vistas ao processo na última reunião da ANTAq de 2016.

A **ATP** contratou para sua defesa o escritório de advocacia Piquet&Carneiro, que desenvolveu a tese de diferenciação regulatória dos TUPs para a nossa defesa. O foco do escritório está em restringir a norma aos terminais públicos, e, secundariamente, em defender a legalidade da cobrança.

Posição da ATP: Continuar acompanhando as audiências públicas de novas resoluções normativas e propor modificações em conformidade com o interesse dos TUPs.

1.3.2 COBRANÇA PELO USO DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA DOS PORTOS ORGANIZADOS

Caso Bertollini:

Após 2 anos e 1 mês, a **ATP** foi surpreendida com a decisão favorável da ANTAq que anulou a cobrança de tarifa da Associada Transporte Bertolini.

A Transporte Bertolini, em outubro de 2014, havia solicitado a **ATP**, sua intervenção junto a ANTAq por conta da cobrança de Tarifa de Infraestrutura, cobrada pela CDP em um dos trechos de passagem de suas barcaças pelo canal de acesso ao porto de Belém.

No Diário Oficial da União (DOU) de 16 de novembro de 2016, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq) publicou a Resolução nº 5.077/2016, que divulgou a decisão em processo apresentado pela Associação de Terminais Portuários Privados (**ATP**).

Posição da ATP: Situação resolvida.

1.3.3 PORTARIA Nº 170/2016 ANTAQ

Em novembro de 2016, surpreendeu-nos a Portaria nº 170/ANTAQ que estabelecia a infraestrutura básica a ser disponibilizada pelas concessionárias, delegatárias, arrendatárias e autorizatárias, para fins de instalação dos Postos Avançados de Fiscalização em cada instalação portuária no Brasil.

Dado o absurdo da exigência, a **ATP** reagiu imediatamente enviando correspondência a ANTAQ questionando a necessidade dos investimentos na construção dos Postos Avançados, bem como solicitando a revogação da Portaria.

Em dezembro de 2016, a ANTAQ respondeu a **ATP**, por meio do Ofício nº 237/2016, no qual explicou que os únicos locais onde há necessidade de cessão de área para implantação desses escritórios são os portos públicos. Acrescentou ainda que, no plano estratégico atual daquela Agência, não está contemplada a instalação de postos em áreas de terminais de uso privado e, caso houver necessidade futura de implantação de Posto Avançado, em nova localidade, seja em instalação pública ou privada, será reeditada uma nova Resolução.

Posição da ATP: Continuar acompanhando o cumprimento desta Portaria para prevenir custos desnecessários para os Associados.

1.3.4 TUPS COMO CENTROS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS ADUANEIROS

A **ATP** acompanha com preocupação a tramitação dentro da ANTAQ do processo nº 50.303.000.620/2015-13, que avalia a atuação de alguns terminais privados denunciados por operarem como um recinto alfandegado.

Como definido no inciso III do artigo 2.º da Nova Lei dos Portos (12.815/13):

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; (grifo nosso)

O TUP que se utiliza de sua condição de recinto alfandegado, para nacionalizar mercadorias não provenientes do transporte aquaviário, está contrariando os termos legais do setor portuário.

A **ATP** já se reuniu com a área técnica e com a Diretoria da ANTAq para mostrar sua preocupação sobre o assunto e se inteirar sobre o andamento do processo, pois, para a Associação, esta ação poderá estimular as práticas anticoncorrenciais entre as instalações portuárias.

1.3.5 COBRANÇA DE INSPEÇÃO NÃO INVASIVA DE CONTÊNERES

Em decorrência de uma Nota Técnica emitida pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, defendendo a não cobrança de inspeções não invasivas de contêineres, o escaneamento, a **ATP**, juntamente com a ABTP, ABTRA e ABRATEC, reuniu-se com a equipe técnica da ANTAq para apresentar os argumentos favoráveis a cobrança pelo serviço de scanner.

A despeito da cobrança pelo escaneamento das cargas, desde 2011, todos os terminais portuários de contêineres no Brasil foram obrigados a prestar esse novo serviço, para o qual passaram a incorrer em expressivos custos. Os equipamentos utilizados, nessa atividade, possuem elevados custos de aquisição e manutenção e só podem ser operados por profissional altamente qualificado. Para remunerar tais custos, adequadamente ao serviço de escaneamento, os terminais portuários passaram a efetuar a cobrança de valor específico, já que não há óbice para que os terminais sejam remunerados

pelos custos inerentes à inspeção não invasiva, instituída por imposição legal, a saber: Lei nº 12.350/2010, a Portaria RFB nº 2.438/10, a Portaria RFB nº 3.518/11 e a Portaria RFB nº 1.001/14.

Este tema é sensível e por isso merece especial atenção por parte desta Associação, que já está inclusive programando nova rodada de discussão com a ANTAq sobre o tema.

Posição da ATP: Continuar acompanhando e participando dos processos de elaboração de Normas da ANTAq, com a finalidade de defender que a regulação aplicável aos TUP seja diferenciada dos terminais privados arrendados.

1.4 QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

A dificuldade do repasse das verbas para qualificação do trabalhador portuário sempre foi motivo de críticas, tanto pelo lado laboral como também pelo patronal. Em que pese o recolhimento compulsório, feito pelas instalações portuárias ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), os recursos destinados aos Órgãos Gestores de Mão de Obra – OGMO sempre foram insuficientes para atendimento das necessidades e não representam o total de recursos recolhidos pelas empresas.

No caso dos TUPs, este assunto é ainda mais crítico porque existe a obrigatoriedade do recolhimento e não há previsão legal para aplicação de recursos na qualificação de trabalhadores fora do Sistema OGMO.

O fato de ser um fundo para recursos públicos, significa que existe toda sorte de contingenciamento e este é o principal motivo da escassez desse recurso.

A Marinha do Brasil, gestora desse Fundo, aceita abrir mão do seu gerenciamento e da gestão de capacitação dos trabalhadores. A Federação Nacional dos Operadores Portuários – FENOP, conhecedora dessa disposição da Marinha do Brasil, tomou esse fato como o principal estímulo para a proposição de um Anteprojeto de Lei – APL para a criação de uma entidade nacional, denominada SENAP – Serviço Nacional de Aprendizagem Portuária, destinada exclusivamente ao repasse do financiamento de programas de qualificação do trabalhador portuário, contemplando, inclusive, o trabalhador de terminais de uso privado.

O objetivo principal do SENAP é repassar a verba arrecadada para os OGMO e, como forma de remuneração da gestão dos repasses, a FENOP reterá 10% de todo montante arrecadado.

Em Assembleia Geral foi deliberado o apoio da **ATP** ao Anteprojeto de Lei, todavia, como o assunto trabalhador é muito sensível aos TUPs, por se tratar da liberdade de contratação prevista em Lei, a ATP está atenta e revisitando a necessidade do anteprojeto para os TUPs.

Posição da ATP: reavaliar a participação da **ATP** nos projetos que dão a FENOP a gestão e administração do serviço de arrecadação de recursos em razão das proposições que a FENOP fez em desfavor dos TUPs, por ocasião a das discussões do Marco Regulatório.

1.5 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES

Em razão da associação ao Sistema da Confederação Nacional dos Transportes -CNT, a **ATP** tornou-se Conselheira do Sistema SEST/SENAT e convidada a participar, sem direito a votos, do Conselho do Instituto de Tecnologia e Logística - ITL e do Conselho da própria CNT.

Dentro da estrutura da CNT, a **ATP** é hoje membro da Seção IV – que trata da Navegação e da Seção VII – sobre Infraestrutura, fóruns de debates importantes ao nosso setor.

O apoio do Grupo de Assessoria Parlamentar e Executiva - GAPE está sendo muito importante na medida em que somos informados da tramitação de propostas de Lei, de publicações de Acórdãos, Portarias, Resoluções e outros instrumentos normativos dos órgãos do poder executivo.

A CNT é muito voltada para o segmento rodoviário. A **ATP** foi a primeira Associação representativa do segmento portuário a se associar ao Sistema, na qual os temas portuários começaram a fazer parte das pautas de discussão.

A Diretoria Executiva entende que a CNT contribuirá de modo expressivo na defesa dos interesses dos TUP.

Posição da ATP: Fazer uso de todos os serviços que contribuem com os interesses da **ATP**.

1.6 SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO – SPU:

Cessão de uso do espelho d'água

No ano de 2016 a SPU teve, em um curto espaço de tempo, o Secretário Guilherme Estrada Rodrigues e o Diretor Eduardo Moraes.

A **ATP** acompanhou a mudança dos Secretários da SPU durante o ano de 2016 e, ao final desse, esteve reunida com o atual Secretário Sidrack de Oliveira Correia Neto, na qual questionado a respeito da morosidade na autorização dos processos, informou que a SPU está reestruturando seus escritórios regionais no sentido de adequar as demandas locais e dar maior agilidade aos pedidos de títulos de propriedade.

Ainda, comentou o Secretário que a SPU está revendo os critérios de cobrança da Portaria nº 404/2012 que trata da cobrança das estruturas náuticas. Embora, a SPU tenha sido cordial com a nossa visita e antecipado algumas diretrizes de gestão, a Diretoria Executiva da **ATP** entendeu que o pedido de revogação da Portaria nº 404 foi inócuo, a medida que, o Secretário entende que os custos relativos as cobranças de estruturas náuticos podem ser facilmente absorvidos pelos TUPs.

A SPU não entende a cobrança como um custo extra a cadeia logística, tampouco ao produto brasileiro.

Por outro lado, a **ATP** espera que o anteprojeto de lei de autoria do Senador Wellington Fagundes (PR-MT), transformado no PLS nº 768, de 2015, que altera a Lei nº 9.636, de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, se transforme em Lei. De acordo com o PLS nº 768, a cessão de uso do espaço físico em águas públicas, necessárias ao funcionamento de instalações portuárias será sempre parte integrante do projeto e formalizada pelo Poder Concedente, que outorgar a exploração da atividade, excluindo-se a necessidade de onerar o investimento privado.

Posição da ATP: Continuar defendendo os interesses das Associadas nos assuntos de competência da SPU, em especial a isenção do pagamento da cessão de uso do espelho d'água, nos termos dos instrumentos legislativos em tramitação no Senado Federal.

1.7 CONGRESSO NACIONAL:

Como pode ser observado no Quadro 2, os Projetos de Lei – PL de interesse do segmento portuário e que estão sendo acompanhados pela **ATP** não evoluíram em suas tramitações, muito em razão dos temas que tomaram a pauta das duas casas, a exemplo do processo de impeachment ocorrido em agosto de 2016.

| | |
|--|---|
| <p>PLS/654-2015 - Dispõe sobre o procedimento de licenciamento ambiental especial para empreendimentos de infraestrutura considerados estratégicos e de interesse nacional. Cria o licenciamento ambiental especial, procedimento administrativo específico destinado a licenciar empreendimentos de infraestrutura estratégicos.</p> | <p>Última tramitação: 11/11/2016 - PRONTO PARA DELIBERAÇÃO DO PLENÁRIO - A matéria aguardará inclusão em Ordem do Dia, em virtude da aprovação de requerimento de urgência.</p> |
| <p>PLS 768/2015 - Altera a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, e dá outras providências, para tratar da cessão não onerosa do espaço aéreo sobre instalações aeroportuárias e do espaço físico em águas públicas em instalações portuárias. (é interesse)</p> | <p>Última tramitação: 14/12/2016 - CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - MATÉRIA COM A RELATORIA - O Presidente da Comissão, Senador José Maranhão, designa Relator da matéria o Senador Vicentinho Alves</p> |
| <p>PL 7814/2014 Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e dá outras providências.</p> | <p>Última tramitação: 30/11/2016 - Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Parecer do Relator, Dep. Jorge Côrte Real (PTB-PE), pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição das Emendas de N.ºs 1/14, 2/14, 3/14, 4/14, 5/14, 6/14, 7/14 e 8/14, todas da CTASP, e do PL 530/2015, apensado. 14/12/2016 - Encerrado o prazo para emendas ao substitutivo. Não foram apresentadas emendas ao substitutivo.</p> |
| <p>QUADRO 2 – Projetos de Lei de interesse da ATP</p> | |

Posição da ATP: Expandir os temas e acompanhar os trabalhos legislativos, bem como participar ativamente das discussões dos temas de interesse das Associadas.

1.8 COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS:

A **ATP** esteve por diversas vezes na CONPORTOS para chamar atenção daqueles servidores sobre a importância na celeridade processual para a assinatura da Declaração de Cumprimento - DC, para as instalações portuárias, a exemplo do Porto Açu, que teve problemas sérios para obter a certificação. Exemplos assim geram grandes impactos nos tempos e nas exigências pelos técnicos da CONPORTOS e, obviamente aos terminais privados que ficam com suas operações paralisadas.



Um ponto forte de aproximação da **ATP** com a CONPORTOS se deu por ocasião da reunião sobre redução da abrangência da área de segurança, conforme relatamos a seguir.

A **ATP** se reuniu em 8 de outubro, em Brasília, com a CONPORTOS, para traçar uma agenda de trabalho sobre questões relacionadas à segurança portuária. Estiveram presentes, representantes do Ministério da Justiça, Receita Federal, Marinha do Brasil, Ministério das Relações Exteriores, Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil, SEP e os membros das empresas associadas à ATP como Transpetro, Vale, Portonave, Portocel, Porto Itapoá, Porto do Açu, thyssen-CSA, Bunge, Cargill, Cotegipe e MRN.

Por ocasião deste encontro, o Diretor-Presidente da **ATP**, Murillo Barbosa, destacou que a situação econômica do País vem exigindo dos terminais portuários privados um grande esforço para garantir a manutenção dos índices de desempenho operacional e de competitividade da atividade em níveis satisfatórios. No entanto, a **ATP** reconhece a importância de tornar a área portuária mais segura, tanto para trânsito de pessoas, quanto para cargas e passageiros, como também assegurar os meios contra incidentes de proteção.

Ao mesmo tempo em que a segurança portuária deve permanecer ocupando espaço relevante na pauta dos terminais, a **ATP** considera necessário que as deliberações oriundas da CONPORTOS, sempre que possível, avaliem os impactos diretos que as medidas a serem deflagradas ocasionam ao setor. Assim, os terminais terão condições de antever os eventuais efeitos e minimizar possíveis consequências negativas sobre as operações portuárias. Ou seja, o intuito maior dessa reunião é unir esforços, trocar experiências e informações de modo a viabilizar o planejamento e a gestão dos terminais sobre as questões afetas aos investimentos em segurança.



De fato, a maior preocupação dos associados diz respeito aos impactos nos custos com a segurança nos projetos de construção e ampliação das instalações portuárias. Cumpre a **ATP** trazer ao conhecimento da CONPORTOS os principais temas que possam causar insegurança jurídica e operacional aos terminais privados. “Em momentos de desaquecimento da economia, o objetivo das empresas é alinhar a boa qualidade de seus projetos a custos menores sem abrir mão da segurança portuária”, explicou o Diretor-Presidente da **ATP**. A reunião seguiu uma pauta de discussões de suma importância para o setor. Foi debatido a necessidade de revisão da extensão geográfica da área de cobertura pelo ISPS (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias); o prazo (médio) do trâmite para obtenção e manutenção das declarações (do tipo EAR, PSPP e DC); a suspensão da declaração de cumprimento a partir da aplicação da Resolução nº 50/Conportos; a realização de cursos de capacitação em segurança portuária para as instalações portuárias, pauta essa que abriu para uma avaliação maior acerca do quantitativo ideal de pessoal treinado e a escassez de recursos para a realização dos treinamentos.

Durante a reunião, o conselheiro da **ATP**, Giovanni Cavalcanti Paiva, da TRANSPETRO, realizou uma exposição baseada na frequência e tipos dos eventos ocorridos nas instalações brasileiras, sujeitas à adequação dos limites de abrangência do ISPS Code. O estudo apresentado mostra a necessidade de separar a área de pier da área de armazenagem e também da área industrial. De acordo com Paiva, é fundamental observar outros aspectos quando se trata de segurança. Tais como: a garantia da integridade do manuseio das cargas movimentadas, (independente da sua natureza), no aspecto de não trazer risco à instalação portuária e aos navios; a garantia do controle de acesso às instalações portuárias e a garantia de restrição de acesso nas áreas de monitoramento e de alimentação elétrica ligadas à área protegida.

Além desses temas debatidos, foi apresentado à CONPORTOS o interesse da **ATP** em realizar mais um Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária, no início de 2017. A Associação se comprometeu em patrocinar todo o curso, nos mesmos moldes do que foi realizado em parceria com o Conselho, em 2015, realizado nas dependências da VALE, em Vitória/ES. O ofício já foi encaminhado ao presidente da CONPORTOS, Sandro Torres Avelar.

Ao final da reunião foi reativado o Comitê de Segurança da **ATP** sob a coordenação do Cmt. Cid Pereira Santos, da PORTONAVE e o vice coordenador Roberto Almeida, da VALE. Ambos darão continuidade em 2017, por meio do Comitê, aos assuntos correlatos a Segurança das Instalações Portuárias.

Posição da ATP: Continuar dialogando com a CONPORTOS na defesa dos interesses das associadas em relação aos temas afetos à segurança portuária.

1.9 COMISSÃO PORTOS:

A Comissão Portos é um espaço de discussões técnicas e, principalmente, políticas importante para a **ATP**. Os temas que dominaram as reuniões da Comissão Portos, desse exercício, foram:

1. A elaboração do Plano de Ação 2016-2018;
2. A eleição de Presidente e Vice-Presidente da Comissão;
3. Apoio institucional as propostas de aperfeiçoamento do marco regulatório elaborada pelas entidades coligadas **ATP**, ABRATEC, ABTRA, ABTL e ABTP.

O Plano de Ação da Comissão Portos para o biênio 2016-2018 contou com nove itens, dos quais três atendem aos interesses dos TUPs:

1. Defesa da autonomia regional para as administrações portuárias.
2. Novo modelo de gestão para as administrações portuárias, incorporando princípios de meritocracia na avaliação dos gestores.
3. Restauração do poder deliberativo dos CAPs. **(podem atender aos TUPs)**
4. Modernização da gestão do trabalho portuário, aplicando integralmente as determinações e conceitos emanados da OIT - em especial suas Convenção 137 e Recomendação 145 - inclusive quanto ao princípio da liberdade de contratação de trabalhadores e de serviços para instalações portuárias dentro e fora das áreas dos portos organizados. **(atende aos TUPs)**
5. Melhoria continuada dos acessos aquaviários e terrestres aos portos e terminais portuários;
 - a. Clareza na descrição das finalidades das tarifas constantes nas tabelas das administrações portuárias;
 - b. Garantia de integral aplicação na melhoria dos acessos das receitas de tarifas destinadas a esse fim específico. (atende aos TUPs)
6. Processos de arrendamento com modelagem atrativa ao capital privado e alinhados, em forma e tempo, aos interesses nacionais e às

necessidades, disponibilidades e planos de desenvolvimento locais.

7. Simplificação do processo de outorga de autorização de instalações portuárias privadas. **(atende aos TUPs)**

8. Defesa do direito à adaptação, mediante investimentos, dos contratos de arrendamento de terminais portuários de uso público celebrados anteriormente à Lei nº 8.630 /93.

9. Acompanhamento do efetivo funcionamento da CONAPORTOS, ferramenta fundamental para a integração dos órgãos e entidades governamentais atuantes nas atividades portuárias com participação empresarial nos CONAPORTOS locais. **(podem atender aos TUPs)**

O plano de ação apresentado pela Comissão Portos mal pode ser discutido em virtude do tema maior que foi a alteração do marco regulatório do setor portuário que tomou a atenção de todos os players do setor nos últimos cinco meses de 2016.

O processo sucessório e a consequente eleição para Presidente e Vice-Presidente da Comissão Portos foi e ainda é, muito complexo, pois, naquela Comissão, existem dois tipos de associados: os prestadores de serviços e os tomadores de serviços, em razão disso as discussões são sempre muito acaloradas.

As discussões para o processo sucessório foram significativas, houveram algumas indicações para o cargo da presidência, mas que ao final de todo o expediente não foram efetivadas por razões diversas. Já por parte da associada AEB, que assumiria naturalmente a presidência da Comissão, por seu atual vice-presidente, foi entregue uma carta de renúncia ao cargo por motivos estritamente particulares.

Após todo imbróglio, ao fim de 2016, o Presidente em exercício da Comissão Portos foi e, ainda é o Sr. Sérgio Salomão, Presidente Executivo da associada ABRATEC.

Os associados que representam os prestadores de serviços, mais especificamente a **ATP**, a ABRATEC, a ABTRA, a ABTP e a FENOP solicitaram o apoio institucional da Comissão Portos no que diz respeito a proposta de alteração do marco regulatório dos portos brasileiros. Assim que as entidades coligadas **ATP**, ABRATEC, ABTRA, ABTL e ABTP firmaram a “Carta de Princípios”, que direcionou as ações para proposta do novo marco, foi apresentada àquela Comissão, que encampou a proposta e nomeou o documento como “REVISÃO DO MARCO REGULATÓRIO DO SETOR PORTUÁRIO”.

De posse desse documento, a Comissão Portos tomou a iniciativa de entregá-lo ao Sr. Eliseu Padilha, Ministro Chefe da Casa Civil, como mais um gesto de apoio às necessidades de alteração do marco regulatório portuário.

Posição da ATP: Continuar participando de todos os encontros/reuniões/assembleias da CPortos, visando à defesa dos interesses dos terminais privados e neutralizar qualquer tentativa de atuação da CPortos em temas prejudiciais aos interesses dos nossos associados.

1.10 INSTITUTO BRASILEIRO DE LOGÍSTICA – IBL

Em 19 de outubro de 2016, por decisão assemblear unânime, a **ATP** passou a apoiar o IBL, que foi criado em dezembro de 2015, com o objetivo de desenvolver projetos, programas, e planos de ação que funcionarão como suporte técnico científico e organizacional para a Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem, a FRENLOG.

A missão do IBL é promover ações e disseminar conhecimento que contribuam para o aperfeiçoamento da logística de transporte e armazenagem no Brasil, assim o Instituto atua como um facilitador da agenda empresarial, operando com sinergia entre empresas, entidades empresariais, poder legislativo e poder executivo.

Posição da ATP: Iniciar as tratativas sobre os trabalhos de tramitação de projetos de lei de interesse da Associação

1. 11 PROJETO BARRA NORTE

A **ATP**, recentemente, apresentou com exclusividade o Projeto Barra Norte, em fase de estudo, ao corpo técnico da Marinha do Brasil, em reunião realizada na Diretoria de Portos e Costas, no Rio de Janeiro.



O projeto idealizado pela **ATP** e aprovado pelos associados, encontra-se em fase de elaboração e aprimoramento. A entidade tomou frente a essa iniciativa após ter conhecimento de um trabalho acadêmico apresentado no PIANC/2016. Resumidamente, o trabalho trata da necessidade de melhorar a segurança da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas. Ciente da importância que tal análise acadêmica representa para o setor logístico portuário, a **ATP** vislumbrou a oportunidade de colaborar com o estudo capitaneado pela Professora Dra. Susana Vizon, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e, de fato, transformá-lo em um projeto que vai proporcionar ganhos diversos aos setores que atuam na região amazônica.

Uma das primeiras tratativas para alavancar o projeto e conquistar novas parcerias será apresentá-lo à Marinha do Brasil. Por reconhecer o papel essencial que a Marinha exerce em prol da navegação brasileira, a **ATP** buscar unir forças com a Organização, para dar continuidade aos estudos.

Basicamente o estudo trabalha em três frentes: avaliar soluções que garantam uma melhor navegabilidade com foco no aumento da competitividade entre os terminais portuários que já operam na região. Essa medida vai permitir que os navios trafeguem com a sua capacidade total, o que hoje ainda não acontece. Desse modo mais cargas poderão ser transportadas, proporcionando a redução de custos operacionais e logísticos. Além disso, o trabalho tem por objetivos específicos melhorar a precisão da Tábua das Marés, levantamento batimétrico na região dos bancos de areia e possibilitar a navegação em lama fluída.

A Marinha, acolheu o estudo considerando-o uma boa iniciativa. Por essa razão, sugeriu a criação de um grupo de trabalho com o objetivo de se aprofundar nos estudos e na criação de ações que viabilizem a consolidação do projeto Barra Norte..

Posição da ATP: buscar o apoio da Marinha ao projeto.

2

ATIVIDADES DA COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Desde a sua criação a **ATP** vem construindo um ambiente favorável para a execução de suas atividades. Em 2014 foi o ano para pensar na estruturação das nossas ações. Este trabalho permaneceu em 2015, com avanços significativos no ambiente de comunicação e das relações institucionais.

Em 2016, a **ATP** desenvolveu um trabalho mais próximo à realidade do setor portuário, afinal, o nosso compromisso é transformar a **ATP** em uma entidade de referência para o crescimento do modal logístico portuário, fomentando a capacidade técnica, a excelência operacional e o alcance de resultados sustentáveis.

O cenário desenhado permitiu a realização de ações cujo resultado foi de substancial sucesso, fruto de muito esforço e trabalho de toda a equipe da **ATP** e do pleno apoio dos associados.

Resumidamente, elencam-se as ações desenvolvidas ao longo de 2016:

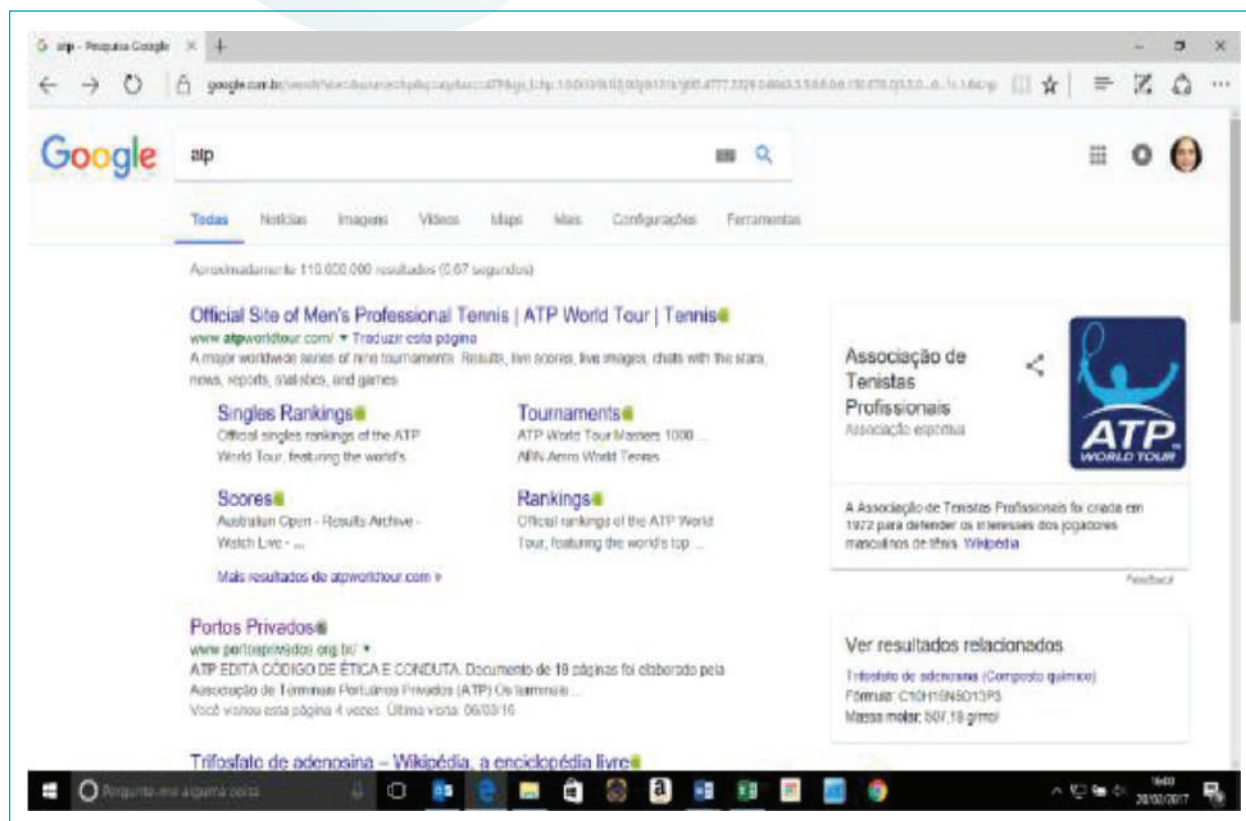
MEIOS DE COMUNICAÇÃO DA ATP WEBSITE, TWITTER, FACEBOOK

Website (www.portosprivados.org.br)

O website da **ATP** passou por uma reformulação no 1º semestre de 2016. Com a nova arquitetura que teve como diretriz a melhoria da navegabilidade fomos surpreendidos com 7.538 acessos espontâneos, sendo este resultado além do esperado.

Busca Google – www.portosprivados.org.br

Em 2015, no sistema de busca do Google, a **ATP** já se encontrava em segundo lugar da lista. Tal colocação permaneceu no mesmo patamar em 2016.



Esses avanços acompanharam o crescimento da **ATP**. A medida que a entidade cresce e se consolida, as ações de comunicação obtêm resultados satisfatórios. Dessa forma, as plataformas de comunicação da entidade vão evoluindo e se tornando uma ferramenta eficaz na divulgação da marca.

REDES SOCIAIS (Twitter e Facebook)

Vale lembrar que em 2014 foi implantado a primeira versão do website **ATP** e na sequência das estratégias de comunicação, a **ATP** foi inserida na mídia social *twitter*. Em 2015, foi considerada como necessária a criação do perfil da Associação no Facebook. O foco é divulgar a marca **ATP**, suas ações e associados por meio de plataformas, reconhecida como adequados canais de divulgações de conteúdo específicos/segmentados.

No twitter fechamos o ano de 2016 com 160 seguidores. No facebook alcançamos uma média de 100 visualizações por cada inserção de dados (post). No entanto, foi no 2º semestre de 2016 que o desempenho do perfil no Facebook ganhou maior robustez e alcançando picos de até 400 visualizações, conforme denota o gráfico contido na Figura 1.

É preciso ressaltar que os resultados das estratégias não tiveram necessidade de utilizar recursos do orçamento da **ATP**. Ou seja, foram resultados espontâneos, sem custos, e para estimular a expansão do público-alvo afeto ao segmento portuário.

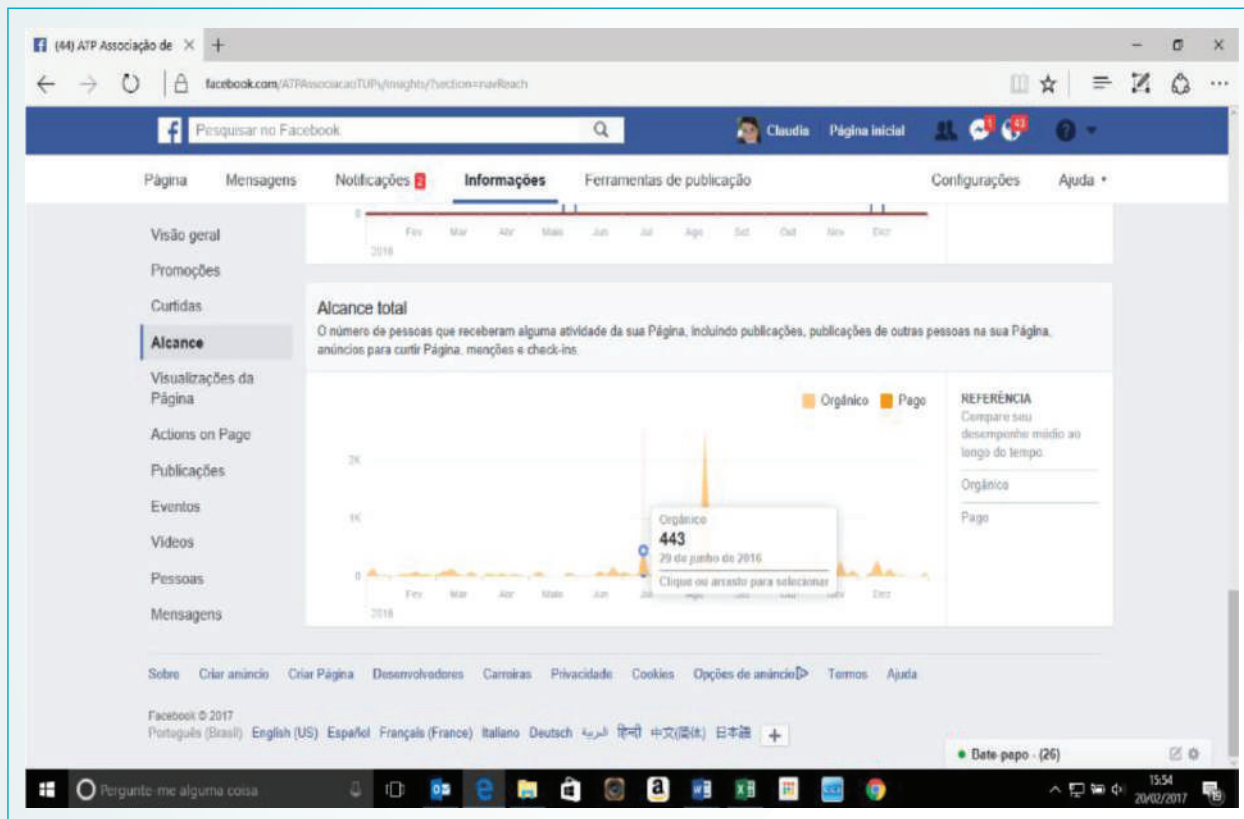


FIGURA 1 - Gráfico de resultados da página no Facebook – 2016 (@ATPAssociaçãoTUPs)

Como se observa nas Figuras 2 e 3 seguintes, a identidade visual segue o mesmo padrão nas redes sociais para o fortalecimento da marca.

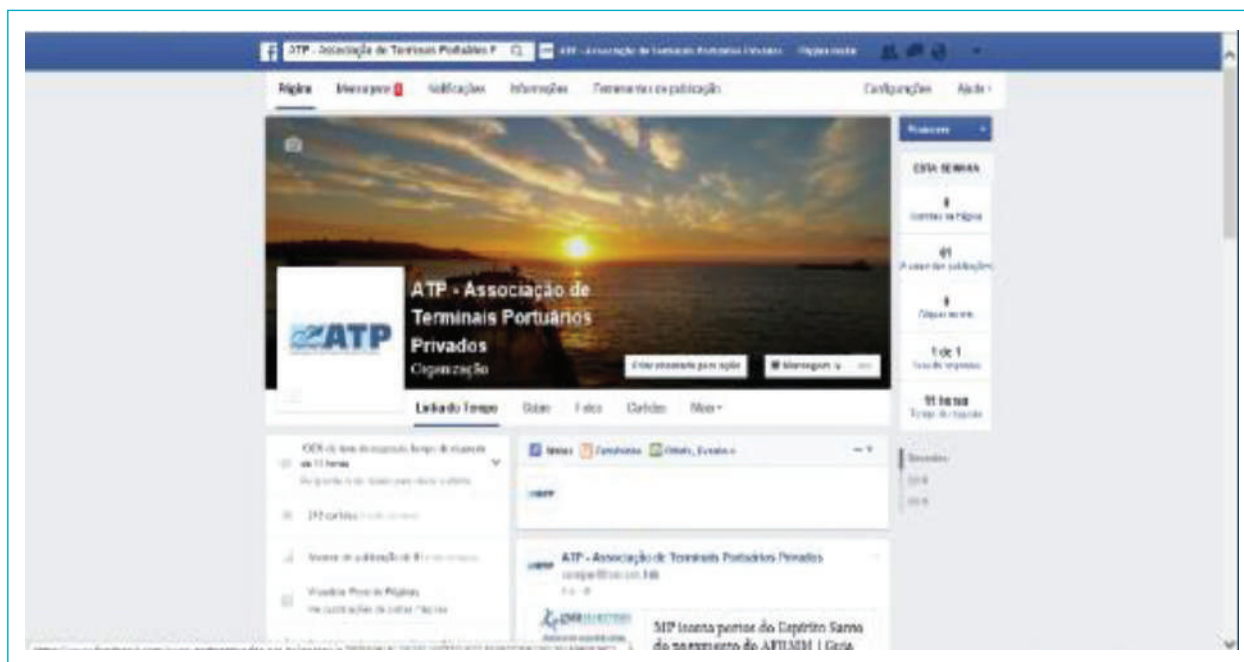


FIGURA 2 - Perfil no Facebook



FIGURA 3 - Página no twitter

3º ENCONTRO DA ATP

Com a missão de se tornar uma Entidade de referência do setor portuário, pode-se afirmar que a **ATP** conseguiu surpreender o setor portuário privado e o público com a realização do seu primeiro encontro em 2014.



A mesma satisfação foi alcançada no 2º ENCONTRO **ATP** – EFICIÊNCIA E PRODUTIVIDADE DOS TERMINAIS PRIVADOS, realizado em outubro/2015. O sucesso de ambos exigiu da ATP inovação. Assim, motivados deu-se o 3º ENCONTRO **ATP – INOVAÇÃO TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE** tendo sido realizado em novembro de 2016.

Desde o tema até toda a organização do evento, o propósito foi o de surpreender os participantes, apresentando para uma plateia de 200 convidados um debate rico e produtivo. Nesta edição foram convidados três representantes de alguns dos maiores portos do mundo – Antuérpia, Roterdã e Dubai.

A abertura do evento foi conduzida pelo Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa. Para mediar o debate, novamente a **ATP** pode contar com a participação do Diretor Geral da ANTAq, o Sr. Adalberto Torkaski.

Como no ano anterior, o evento contou com o patrocínio da Great Lakes e também do Escritório Gallotti Advogados Associados.

Apresenta-se a seguir, por meio de fotos, um breve resumo da cobertura midiática do 3.º Encontro **ATP**:

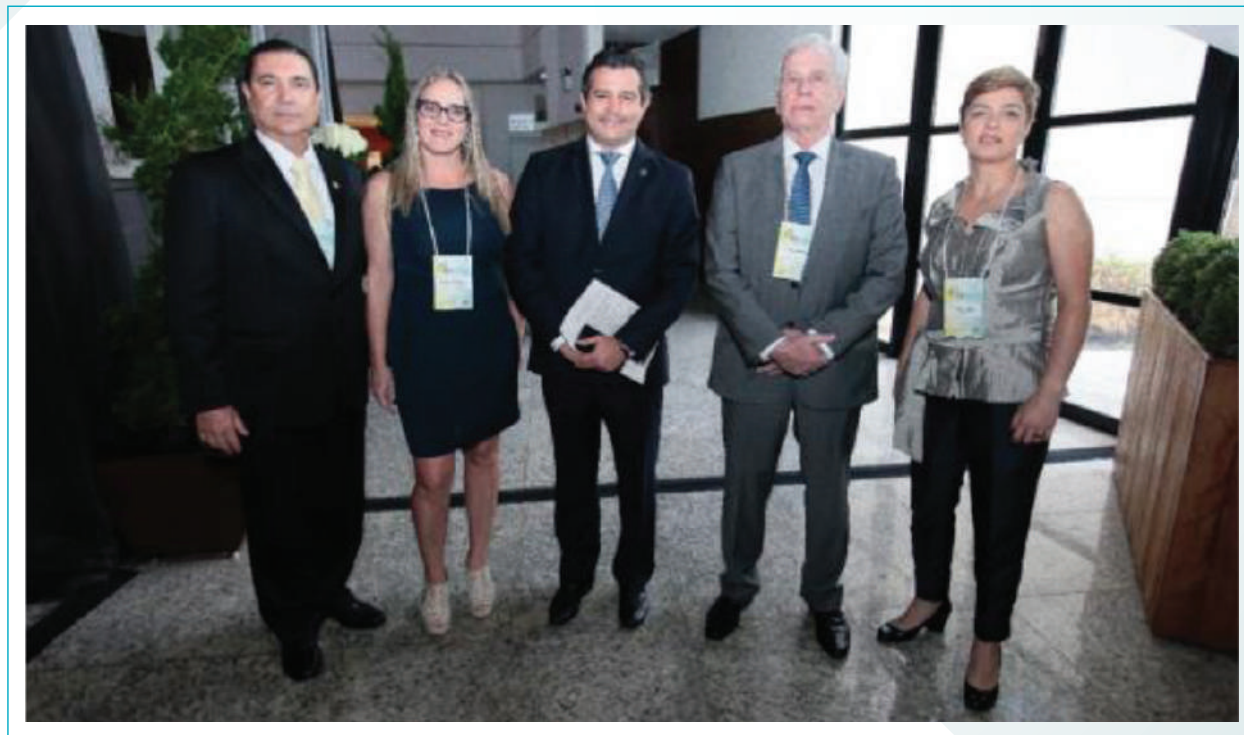


FOTO 1 - Executivos da **ATP** em companhia do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa.



FOTO 2 - Diretor-presidente da **ATP**, Murillo Barbosa, Ministro Maurício Quintella Lessa e a Vice-presidente do Conselho Diretor, Patrícia Lascosque.



FOTO 3 - Momento do debate. Diretor-Geral da ANTAq, Adalberto Torkaski conduz os trabalhos ao lado de Tessa Major (porto da Antuérpia), Peter Lugarth (Porto de Roterdã) e Michael Bentley (Dubai Port).



FOTO 4 - Foto de celebração pelo sucesso do evento com todos os Associados da ATP e autoridades convidadas.

Importante meio de comunicação, a revista Vias e Rodovias usou duas páginas inteiras (56 e 57) para divulgar o 3.º Encontro da ATP. A reportagem está contida na edição 103/2016. Importante frisar que a revista é dirigida ao segmento da infraestrutura e construção pesada, com distribuição gratuita, por edição, de 20 mil exemplares em todo Brasil, sendo 28% no Norte e Nordeste, 35% Centro Oeste e 37% no Sul e Sudeste.

Fonte: Revista Vias e Rodovias, ed. 103/2016



AÇÕES PROMOCIONAIS

Anúncio publicado casado com um artigo do Diretor-presidente da **ATP** no jornal Monitor Mercantil. O mesmo anúncio foi amplamente explorado nas plataformas de comunicação da **ATP**.



The banner features the ATP logo at the top center, with the text "Associação de Terminais Portuários Privados" below it. A central headline reads "DESDE 2013 TRABALHANDO EM DEFESA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS." Below this is a collage of five images showing various port infrastructure and operations. At the bottom of the banner, a teal bar contains the text "GRANDES EMPRESAS PLANEJANDO UM FUTURO PROMISSOR PARA O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO. ASSOCIE-SE." followed by a grid of logos for major companies including Alemoia, Amaggi, Bunge, Cargill, Cotecipa, Embraport, Aracruz Celulose, Hidrovias do Brasil, MRN, Mineração Rio do Norte, Portocel, Porto Itapoá, Portonave, Porto Foz de Iguaçu, Portosuldeste, Porto do Açu, Samarco, ThyssenKrupp, BERTOLINI, TRANSPETRO, VALE, and VLI. The bottom section of the banner provides contact information: "End. SAUS Qd.1 - Bl. J - 7º andar - Torre B - Ed. Confederação Nacional do Transporte - CNT. Brasília-DF - CEP: 70070-944", "facebook: @ATPAssociacaoTUPs", "twitter: @ATPAssociacao", and "www.portosprivados.org.br".

STAND PIANC

Outra ação promocional deflagrada pela **ATP** foi o patrocínio da 9ª edição da Conferência Quadrienal de Engenharia Costeira e Portuária em Países em Desenvolvimento - IX COPEDEC em conjunto com a PIANC - *The World Association for Waterborne Transport Infrastructure*.



Projeto arquitetônico do stand

A nona edição do evento que reuniu COPEDEC e PIANC foi realizada na cidade do Rio de Janeiro/RJ, na semana de 16 a 21 de outubro de 2016.

O apoio ao evento, definido em Assembleia, na qual considerou que tal medida representava uma excelente oportunidade de destacar a marca da entidade em um evento cujo mote principal é a capacitação e a troca de experiências dos profissionais das áreas de engenharia costeira, portuária e de navegação.

Sem dúvida foi uma medida acertada, uma vez que o stand da **ATP** foi um dos mais visitados pelos participantes do evento. O contato direto não se limitou apenas aos profissionais que militam no setor, mas, principalmente, com autoridades públicas e privadas que visitaram o evento ao longo de toda a semana. A **ATP** ganhou exposição de destaque em todos os meios de divulgação da PIANC.

Os novos contatos que foram realizados permitiram que a **ATP** se tornasse mais conhecida no mercado acadêmico, técnico e corporativo. Além disso, como a PIANC/COPEDEC foi realizada antes do 3º Encontro **ATP**, foi uma ótima exposição para a divulgação do evento organizado pela entidade. Isso despertou o interesse de diversos grupos em participar do evento e até futuramente, se tornarem futuros patrocinadores dos Encontros promovidos pela **ATP**.

Vale destacar que a **ATP** foi a única entidade de classe do segmento que obteve maior destaque na PIANC na qualidade de patrocinadora diamante. Como destacado na FIGURA 4, ao final da página do evento no endereço <http://www.pianc-copedec2016.com.br> destaca-se a logo marca da **ATP**.



Figura 4 - Website da 9ª edição da COPEDEC

PRINCIPAIS NOTÍCIAS VEICULADAS NA MÍDIA

Ao longo de 2016 foram produzidos 20 releases sobre a atuação da **ATP** em defesa do segmento logístico portuário. Todo conteúdo produzido pela Associação é disparado para a imprensa nacional e segmentada. A política de inserção de conteúdo via mídia, adotada pela **ATP** é a chamada mídia espontânea, ou seja; não compramos espaço para publicação. Tal estratégia tem rendido bons resultados. Os principais canais de comunicação do setor, sempre cederam espaços às publicações, bem como serviu de insumos para gerar demanda às redações dos veículos, que numa média satisfatória tem procurado a **ATP** como uma fonte confiável sobre assuntos afetos ao setor.


NOTÍCIAS VEICULADAS, EM 2016, NA MÍDIA SOBRE A ATP.



goupançados da casa - Pes Portos Privados x +

← → ↻ | portoprivados.org.br


ATP É RECEBIDA PELO PRESIDENTE DA TRANSPETRO, ANTONIO RUBENS SILVA SILVINO.



A Transpetro recebeu o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Corrêa Barbosa, e 15 conselheiros da entidade, no final de outubro (19/10), na Academia Transpetro, local onde a entidade realizou sua 17ª Assembleia Geral Extraordinária e a 21ª Reunião do Conselho Diretor. A promoção de encontros como esses nas empresas associadas busca a aproximação entre os integrantes da entidade. "É muito importante para cada um de nós conhecer o que o outro realiza. Isso facilita a discussão dentro da Associação", comentou o diretor-presidente da ATP.

➔ Leia mais...

TROCA DE EXPERIÊNCIAS ENRIQUECE DEBATE SOBRE INOVAÇÃO, TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE NO 3º ENCONTRO ATP



Executivos dos três maiores terminais do mundo apresentam sua visão portuária para 200 convidados no evento promovido pela ATP

No último dia 26/10, três representantes dos maiores terminais portuários do mundo passaram a tarde expondo suas experiências sobre Inovação, Tecnologia e Sustentabilidade - tema do 3º Encontro Anual da ATP. O evento em Brasília, reuniu cerca de 200 convidados, entre associados, parceiros e autoridades no assunto, dentre elas, o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Mauricio Quintella Lessa.

➔ Leia mais...

12:30 07/03/2017

goupançados da casa - Pes Portos Privados x +

← → ↻ | portoprivados.org.br

DEBATE SOBRE INOVAÇÃO, TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE MARCA 3º ENCONTRO ANUAL DA ATP



Em um papo descontraído, associados ouviram representantes dos maiores terminais do mundo

Três representantes dos maiores terminais portuários do mundo passaram a tarde do dia 26/10 expondo suas experiências sobre Inovação, Tecnologia e Sustentabilidade - tema do 3º Encontro Anual da ATP. O evento aconteceu no espaço Unique Palace e reuniu cerca de 200 pessoas, entre associados, parceiros e autoridades no assunto, dentre elas, o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Mauricio Quintella Lessa.

➔ Leia mais...

APROVADO NOVO CONSELHO DIRETOR DA ATP



Para os próximos três anos, ATP será comandada por Patrício Júnior (Porto Itapoá) e Patrícia Lascoque (Portocel)

Por unanimidade, os membros da Assembleia Geral da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), aprovaram o novo Conselho Diretor da entidade, na tarde da última quarta-feira, 19/10, na sede da associada Transpetro, no Rio de Janeiro.

Para os próximos três anos, Patrício Júnior, presidente do Porto Itapoá, assumirá o cargo de Presidente do Conselho Diretor da ATP, tendo como Vice-Presidente, Patrícia Lascoque, diretora da Portocel.

➔ Leia mais...

12:30 07/03/2017



ATP RECOMENDA: TERMINAIS PRIVADOS IMPULSIONAM EXPANSÃO DO SETOR

Matéria publicada no caderno Especial Portos, do Jornal Valor Econômico, 29/03/2016

Um dos principais impactos da nova Lei dos Portos foi a possibilidade de os Terminais de Uso Privativo (TUPs) poderem movimentar carga de terceiros.

[Leia mais...](#)

ATP RECOMENDA: POLIGONAIS PODEM DESLANCHAR INVESTIMENTOS

Pela legislação, essas devem ser autorizadas por meio de um decreto presidencial, já que anteriormente eram definidas por portarias do Ministério dos Transportes. Sem essa definição, alguns investimentos em Terminais de Uso Privativo (TUPs) estão em compasso de espera. Há expectativa de que isso possa ser anunciado ainda neste ano, mas o impasse político pode atrasar.

[Leia mais...](#)

SEP E REVISTA CARTA CAPITAL PROMOVEM EVENTO - SETOR PORTUÁRIO: DESAFIOS E OPORTUNIDADES

<http://portosprivados.itsweb.com.br/index.php/totokius/robiclus/77-atp-recomenda-poligonais-podem-deslanchar-investimentos> (SEF) em parceria com a Revista CartaCapital, promovem evento para debater o



ASSOCIADO ATP: PORTONAVE RECEBE PRÊMIO FRITZ MÜLLER DE GESTÃO AMBIENTAL

Na última terça-feira (8), a Portonave recebeu o Prêmio Fritz Müller de Ecologia, na categoria Gestão Socioambiental, com o case Nossa Praia. A homenagem foi recebida pelo engenheiro de Segurança e Meio Ambiente, Gabriel Bueno Telles, em evento promovido pela Fundação do Meio Ambiente (Fatma) e realizado na sede da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc).

[Leia mais...](#)

A NOVA LEI DOS PORTOS NÃO RESOLVE TUDO

Em que pese - e reconheça-se - termos obtido avanços relativos após a promulgação da nova Lei dos Portos, de junho de 2013, há ainda uma série de entraves burocráticos - e mesmo estruturais, porém, decorrentes da burocracia - que precisariam ser sanados, a fim de que o objetivo maior seja alcançado.

[Leia mais...](#)

ARTIGO: O GÊNIO DA LÂMPADA

A capacidade de articulação da ATP pode ser comprovada, mais uma vez, na medida em que conseguiu reunir os principais representantes dentre autoridades, empresários e técnicos ligados ao setor.

Na programação original, vários temas: eficiência, produtividade, regulação, comércio exterior, meio ambiente etc. Não sendo um evento "chapa branca", o debate se mostrou mais lento e, por isso mesmo, franco e muito mais verdadeiro.



Associação de Terminais Portuários Privados

A COMPETITIVIDADE DO BRASIL PASSA POR AQUI



www.portosprivados.org.br

facebook: @ATPAAssociacaoTUPs

twitter: @ATPAAssociacao

End. SAUS Qd.1 - Bl. J - 7º andar - Torre B - Ed. Confederação Nacional do Transporte - CNT. Brasília-DF - CEP: 70070-944