



**Associação Brasileira
dos Terminais Portuários**

Relatório Anual

Exercício de 2009

Abril de 2010

Relatório Anual da Administração

Exercício Social de 2009

| Índice | Página |
|--|-----------|
| <i>Mensagem às Empresas Associadas</i> | 2 |
| 1. A NOVA GOVERNANÇA CORPORATIVA DA ABTP | 3 |
| 1.1. <i>Conselho Deliberativo</i> | 3 |
| 1.2. <i>Conselho Fiscal</i> | 4 |
| 1.3. <i>Diretoria Executiva</i> | 4 |
| 1.4. <i>A Separação Operacional entre a ABTP e a Comissão Portos</i> | 5 |
| 1.5. <i>A Redefinição dos Conceitos Básicos da ABTP</i> | 5 |
| 1.5.1. <i>O Negócio da ABTP</i> | 5 |
| 1.5.2. <i>Os Princípios de Atuação da ABTP</i> | 5 |
| 1.5.3. <i>A Missão da ABTP</i> | 5 |
| 1.5.4. <i>A Visão da ABTP</i> | 5 |
| 2. COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO | 6 |
| 2.1. <i>O impacto da crise internacional</i> | 6 |
| 2.2. <i>Importações: as boas possibilidades para 2010</i> | 7 |
| 2.3. <i>Exportações: as perspectivas para 2010</i> | 8 |
| 3. O DESEMPENHO DO SETOR PORTUÁRIO EM 2009 | 8 |
| 3.1. <i>As Participações por Carga e Tipo de Navegação em Toneladas</i> | 9 |
| 3.2. <i>Portos Públicos e Terminais Privativos</i> | 10 |
| 3.3. <i>Contêineres: Evolução da Movimentação e Principais Problemas</i> | 14 |
| 4. FATOS RELEVANTES EM 2009 | 17 |
| 4.1. <i>A Atuação do Congresso Nacional em Relação aos Portos</i> | 17 |
| 4.2. <i>As Questões Trabalhistas, a CNPP e o Ministério do Trabalho</i> | 17 |
| 4.3. <i>O Grevismo de Funcionários Públicos nos Portos</i> | 17 |
| 4.4. <i>As Ações Judiciais em Andamento</i> | 17 |
| 4.4.1. <i>Propostas pela ABTP</i> | 17 |
| 4.4.2. <i>Enfrentadas pela ABTP</i> | 18 |
| 4.4.3. <i>Ações em Curso no STF sobre Questões Portuárias</i> | 18 |
| 4.5. <i>As Principais Atuações Institucionais da ABTP junto ao Poder Executivo</i> | 18 |
| 4.5.1. <i>Junto à Secretaria Especial de Portos</i> | 19 |
| 4.5.2. <i>Junto à ANTAq</i> | 20 |
| 4.5.3. <i>No Conselho Nacional do Meio Ambiente</i> | 20 |
| 4.6. <i>Os Marcos Regulatórios</i> | 21 |
| 4.6.1. <i>O Decreto nº 6.620 de 29/10/08</i> | 21 |
| 4.6.2. <i>A Resolução nº 1.401 da ANTAq</i> | 21 |
| 5. PREVISÕES DE INVESTIMENTOS PRIVADOS NO SETOR PORTUÁRIO | 22 |
| 6. PRIORIDADES E DESAFIOS EM 2010 | 22 |
| 6.1. <i>Política Portuária Nacional</i> | 22 |
| 6.2. <i>Estabelecimento de um Sistema de Governança Corporativa nos Portos</i> | 23 |
| 6.3. <i>Infra-Estrutura de Acesso aos Portos</i> | 23 |
| 7. AGRADECIMENTOS | 25 |

Relatório Anual

Exercício Social de 2009

“A vida é um esforço de equipe, ninguém vai muito longe sozinho.”

Lee Iacocca

Mensagem às Empresas Associadas

O exercício de 2009 teve como fatos marcantes para a **ABTP** (I) as mudanças promovidas pelas empresas associadas na estrutura de governança da entidade, com a redefinição da missão, da visão, dos valores e do propósito essencial da **Associação**, cujo foco está centrado na defesa dos direitos e interesses dos terminais portuários de uso público ou privativo; (II) a autonomia da Comissão Portos e sua desvinculação da **ABTP**; (III) a criação de Câmaras Setoriais e de Comitês Temáticos, como forma de melhor avaliar as necessidades e a defesa dos interesses de cada subsegmento da atividade portuária; e (IV) a perda de um dos seus grandes colaboradores, Juan Clinton Llerena, um dos principais atores da mudança portuária.

As alterações que irão decorrer da crise financeira mundial, iniciada em 2008, certamente irão impactar na atividade portuária e acabarão servindo como indutoras para os ajustes indispensáveis que permitirão remover gargalos e resolver problemas portuários ainda pendentes de soluções, estando, assim, a **ABTP** preparada para enfrentar essas mudanças e desafios e apoiar o Poder Público na construção de um futuro portuário promissor.

Em que pesem os atuais percalços, desafios, conflitos e as dificuldades econômicas, os notáveis investimentos em alguns setores da economia, como é o caso do setor portuário, sinalizam que, a médio prazo, as perspectivas de desenvolvimento do País são estimuladoras.

Esperamos que os próximos anos venham a confirmar nossas expectativas positivas,

Cordialmente,



Wilen Manteli
Diretor Presidente Executivo

1. A NOVA GOVERNANÇA CORPORATIVA DA ABTP

No ano em que completou 20 anos de sua fundação a **Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP** deu mostras do seu vigor institucional, não apenas de seu quadro social, mas também, e principalmente, do vigor das idéias que tem defendido. Sem dúvida, a evolução dos resultados da movimentação de cargas no Brasil ao longo desse período mostra o acerto da Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

De acordo com esse processo de constante evolução em sintonia com os anseios do setor portuário, o resultado da **Assembléia Geral Ordinária (AGO)** de 27 de maio de 2009 elegeu, pela unanimidade dos presentes, um novo quadro dirigente para a **Associação** imbuído da missão de aprimorar a governança corporativa da entidade. A Assembléia deliberou que a Associação focará sua atuação na defesa dos direitos das empresas suas associadas titulares de terminais de uso público e de uso privativo dentro do processo de modernização dos portos brasileiros, e que suas associadas compreendem, e apóiam integralmente, o papel da **ABTP** no cenário institucional brasileiro como verdadeira indutora de mudanças e principal defensora do setor.

Com o objetivo de tornar a atuação da **Associação** mais ágil, eficiente e participativa, aprimorando a sua governança, a **AGO** decidiu pela reestruturação da alta administração da **ABTP** proposta pela chapa única, cuja formação e composição foram articuladas pelas principais associadas da **ABTP**. De acordo com o novo modelo de Governança Corporativa, foi decidido que o **Conselho Deliberativo** da Associação, passa a ter a composição mínima estipulada nos Estatutos Sociais (nove Conselheiros Titulares e nove Suplentes), sendo mantida inalterada a quantidade de conselheiros que compõem o Conselho Fiscal (três Titulares e três Suplentes) e sendo a **Diretoria Executiva**, a ser eleita pelo Conselho Deliberativo, reduzida a dois cargos – Diretor Presidente e Diretor Vice Presidente, nos quais ficaram mantidos os atuais diretores até a nova eleição.

Os integrantes dos órgãos da Administração Superior da Associação para o período que vai de maio de 2009 a abril de 2011 são os seguintes:

1.1. Conselho Deliberativo

| | | |
|------------------------|---------------------------------|----------------------|
| <i>Presidente</i> | Humberto Ramos de Freitas | VALE |
| <i>Vice Presidente</i> | Carlos Eduardo Bueno Magano | COSAN |
| <i>Titulares</i> | Antônio Carlos Duarte Sepúlveda | SANTOS BRASIL |
| | Antonio José Bacelar Teixeira | GERDAU |

| | | |
|------------------|-------------------------------|----------------------------|
| | Carlos Gilberto Marques | FIBRIA |
| | Davi Emery Cade | CSN/ SEPETIBA TECON |
| | Edmundo Paes de Barros Mercer | VALE |
| | Italino Staníscia Filho | BUNGE / TGG |
| | José Luiz Glaser | CARGILL |
| | Ricardo dos Santos Buteri | FOSFERTIL |
| <i>Suplentes</i> | Flávio Eduardo Rodrigues | RODRIMAR |
| | Gustavo Pécly Moreira | LIBRA |
| | José Frederico Maciel | BRASKEM |
| | Luciano Maldonado Garcia | TRANSPETRO |
| | Ricardo Antunes | LLX |
| | Roberto Zitelmann de Oliva | INTERMARÍTIMA |
| | Rogério Cáffaro | TRIUNFO |
| | Watson Barros Valamiel | LOGIN / TVV |

1.2. Conselho Fiscal

| | | |
|------------------|-------------------------------|-------------------------|
| <i>Titulares</i> | Elizabeth Akemi Ishi Kodato | TEQUIMAR / ULTRA |
| | João Roberto Zamboni | HERMASA |
| | Mário Cozza | FERTISANTA |
| <i>Suplentes</i> | Alex Sandro da Silva | SAMARCO |
| | Carlos Alberto Ribeiro Boueri | TRIUNFO |
| | Henry James Robinson | BTP |

1.3. Diretoria Executiva

Na reunião de 17 de junho de 2009 do Conselho Deliberativo da **ABTP** foi eleita a Diretoria Executiva da Entidade, que ficou assim composta:

| | | |
|-------------------------------------|--------------------------|-------------|
| <i>Diretor Presidente Executivo</i> | Wilén Manteli | |
| <i>Diretor Vice Presidente</i> | Roberto Pinto de Almeida | VALE |

1.4. A Separação Operacional entre a ABTP e a Comissão Portos

Por mútuo acordo entre as empresas associadas da **ABTP** e as entidades e empresas reunidas no Movimento Empresarial **Comissão Portos**, foi decidida a separação operacional, física e financeira da **Comissão Portos** da estrutura operacional da **ABTP**, passando o Movimento Empresarial **Comissão Portos**, a partir de 01 de julho de 2009, a se constituir numa entidade empresarial autônoma, com personalidade jurídica, sede, pessoal e recursos próprios.

Este assunto foi um ponto de destaque no programa da chapa eleita na **AGO** de 29/05/09 para constituir a alta administração da **ABTP** no biênio de maio de 2009 a abril de 2011.

1.5. A Redefinição dos Conceitos Básicos da ABTP

Na **AGE** de 19 de setembro de 2009, foram definidas as novas diretrizes da Associação.

1.5.1. O Negócio da ABTP

Segundo a decisão de seus Associados, o negócio da **ABTP** é:

“O Desenvolvimento da atividade portuária.”

1.5.2. Os Princípios de Atuação da ABTP

Os princípios norteadores da ação da Entidade são os seis seguintes:

- *Inovação;*
- *Comprometimento;*
- *Ética;*
- *Integração;*
- *Juridicidade;*
- *Transparência.*

1.5.3. A Missão da ABTP

“Mobilizar os Associados a contribuírem para a modernização e competitividade do setor portuário nacional”.

1.5.4. A Visão da ABTP

“Ser reconhecida como líder do pensamento e das ações do setor empresarial portuário”.

2. COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Em virtude da cabotagem e da navegação interior representarem uma parcela relativamente pequena na matriz brasileira de transportes, o setor portuário deverá, a curto e médio prazos, continuar extremamente dependente da atividade de comércio exterior do país.

Como resultado dessa realidade, é razoável supor que empreendedores do setor portuário venham a se interessar significativamente pela revitalização, expansão e facilitação da cabotagem e da navegação interior como meios de expandir seus mercados de atividade portuária que se encontram deprimidos em função da predominância do transporte rodoviário no atendimento ao mercado interno, seja pelo setor da indústria ou da agricultura.

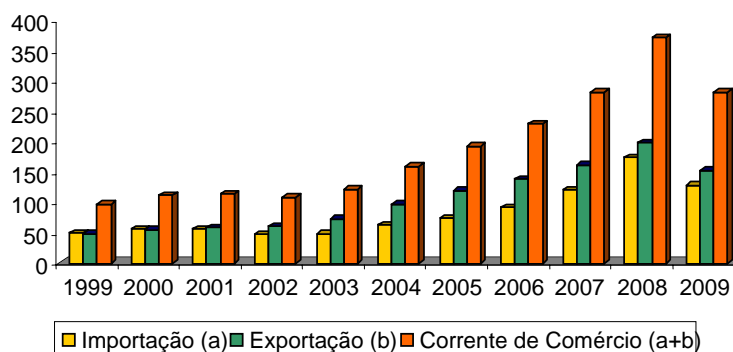
A análise dos principais mercados externos brasileiros mostra que deverá ocorrer um crescimento modesto das nossas exportações. De outro lado, em função do atual nível de atividade econômica verificado no Brasil e da atual política cambial, deve-se esperar uma significativa expansão no mercado de importações, principalmente de produtos industrializados.

2.1. O impacto da crise internacional

Ao final de 2009, a corrente de comércio do Brasil (exportações + importações) atingiu 280 bilhões de dólares, apresentando um recuo de cerca de 90 bilhões de dólares em comparação ao ano anterior. Esses dados mostram que o fluxo comercial brasileiro diminuiu 24% em relação a 2008.

Quadro I

Evolução da Balança Comercial Brasileira (US\$ bilhões FOB)



Fonte: SECEX

Do lado das exportações, a crise internacional contraiu fortemente a demanda externa e os preços de venda dos produtos, reduzindo em 23% o valor total das mercadorias exportadas pelo Brasil, enquanto que, por outro lado, a queda na atividade econômica

brasileira e, conseqüentemente do mercado interno, reduziu o valor total das importações em 26%.

Como resultado direto do quadro geral de retração mundial da atividade de comércio exterior, as vendas externas brasileiras foram, em 2009, US\$ 7 bilhões menores que o total alcançado em 2007. Por outro lado, em função das medidas de estímulo fiscal adotadas pelo Governo Brasileiro para a preservação do mercado interno, as importações foram cerca de US\$ 7 bilhões maiores que o total de 2007. Tudo isso fez com que, como um todo, o Comércio Exterior Brasileiro, em 2009, voltasse ao patamar de desempenho alcançado há dois anos atrás, em 2007.

Em conseqüência da política cambial, registra-se uma contínua perda de competitividade das exportações brasileiras de produtos industrializados que fez com que parceiros tradicionais do País, como os Estados Unidos e a União Européia, estejam perdendo importância como mercados para a exportação, enquanto que países como a China vêm apresentando sensível crescimento na sua participação relativa no Comércio Exterior Brasileiro.

A China se tornou o principal destino das exportações brasileiras (US\$ 16,4 bilhões em 2008 e US\$ 20,2 bilhões em 2009) com grande concentração em *commodities* (cerca de 80% da pauta) e um dos principais mercados de origem de nossas importações de produtos manufaturados (US\$ 20,0 bilhões em 2008 e US\$ 15,9 bilhões em 2009) com uma grande diversidade de produtos. Parece importante registrar que, enquanto a atividade comercial caiu como um todo na maior parte dos parceiros comerciais do Brasil, a importação de manufaturados chineses pelo Brasil cresceu cerca de 20% numa atuação mais do que expressiva para um ano economicamente tão complexo.

2.2. Importações: as boas possibilidades para 2010

Em 2009, como a maioria dos países, o Brasil reduziu significativamente suas importações, que totalizaram 127 bilhões de dólares ao final do ano, a um patamar 26% inferior ao de 2008. A queda do valor total das importações se deveu a recuos ocorridos tanto em preços quanto nas quantidades importadas.

O aquecimento que vem sendo registrado na economia interna permite supor que em 2010 as importações brasileiras venham ganhar força, uma vez que o crescimento da economia brasileira deverá superar a média mundial e os preços dos produtos manufaturados estrangeiros se beneficiam da supervalorização do Real frente às principais moedas de conversão.

Como decorrência dessa situação, deve-se esperar que venham a ocorrer maiores aquisições de bens de capital e serviços ao longo de 2010 no Brasil, com retomada dos investimentos nos setores de produção e serviços. No entanto, a manutenção da atual política de câmbio, que valoriza o real, deverá pressionar a demanda geral por bens importados, tanto de consumo como de capital. Tudo isso leva a crer que as importações venham a registrar forte aumento, podendo, inclusive, em 2010, retornar ao patamar de US\$ 170 bilhões alcançado em 2008, ou, até mesmo, ultrapassá-lo.

2.3. Exportações: as perspectivas para 2010

Diante do cenário mundial que aponta uma forte probabilidade de crescimento econômico nulo ou reduzido nas principais economias desenvolvidas, parece razoável supor que o destino das vendas externas venha a se concentrar nos países em desenvolvimento, especialmente na Índia e China, que juntamente com o Brasil integram o **BRIC**.

A gradativa recuperação de preços das *commodities* minerais e agrícolas deve aumentar a participação desses produtos na pauta de exportações brasileiras.

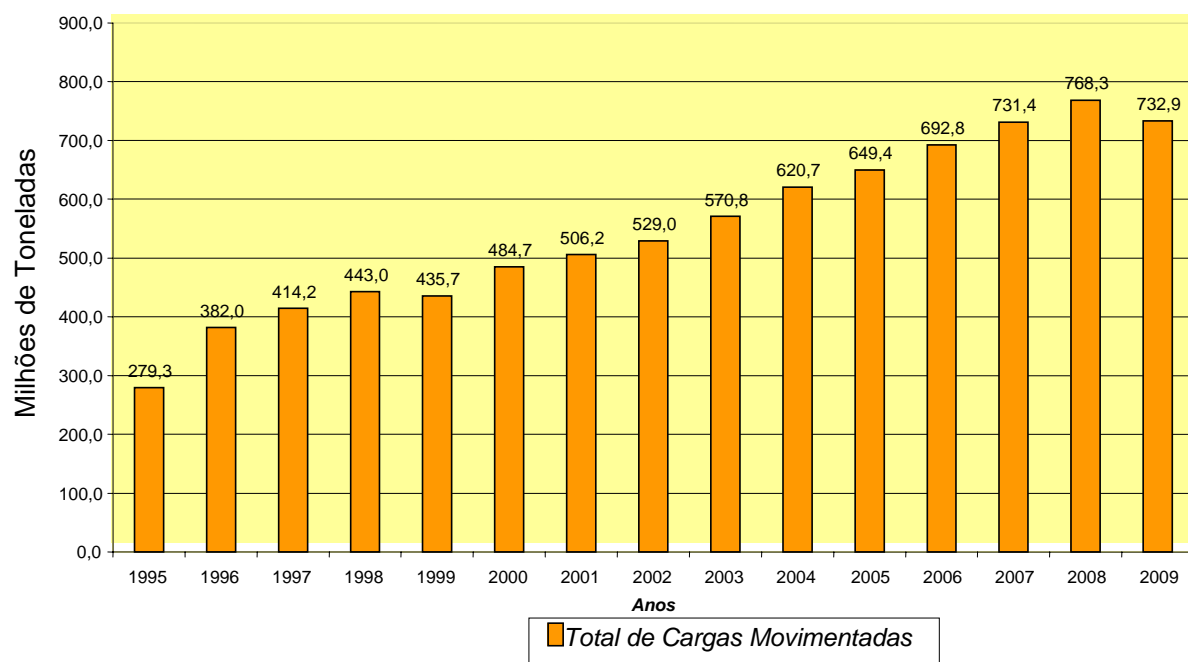
Segundo as expectativas oficiais, o total das vendas externas brasileiras deverá atingir cerca de US\$ 190 bilhões em 2010, o que representará um crescimento de até 25% quando comparado a 2009, mas ainda assim situando-se em patamar inferior ao período pré-crise.

3. O DESEMPENHO DO SETOR PORTUÁRIO EM 2009

Consoante com o quadro geral das demais atividades econômicas, e como resultado direto da redução da atividade geral no País, as quantidades de cargas movimentadas em 2009 no sistema portuário brasileiro também apresentaram resultados decrescentes. Pela primeira vez, em muitos anos, o crescimento, que até então vinha sendo contínuo, apresentou uma queda de 4,61% na movimentação total em relação ao ano anterior.

Quadro II

Evolução do Movimento de Cargas nos Portos Brasileiros



Fonte: ANTAq

3.1. As Participações por Carga e Tipo de Navegação em Toneladas

Em relação ao tipo de carga movimentada deve-se esperar mínima alteração nas participações relativas dos três grandes grupos em 2009.

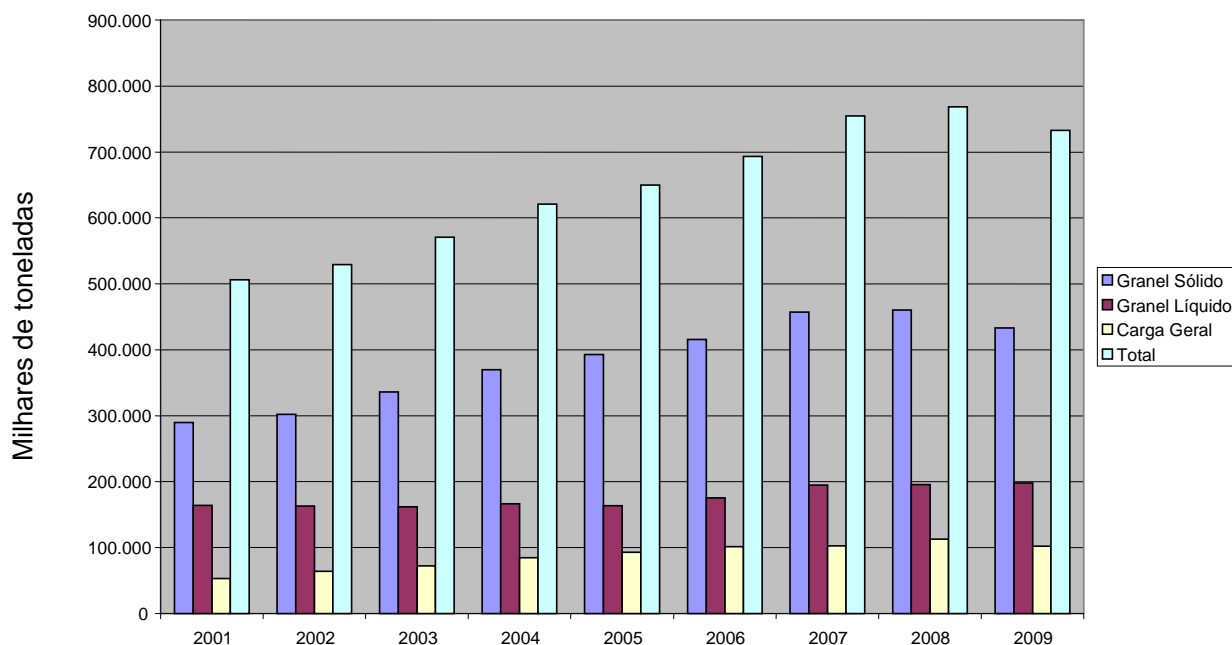
O total geral registrou 733 milhões de toneladas, sendo 433 milhões (59%) de graneis sólidos, 198 milhões (27%) de graneis líquidos e 102 milhões (14%) de carga geral. Tais quantidades, quando comparadas com 2008, mostram uma redução geral de 35 milhões de toneladas, que corresponde a 4,6% da movimentação total.

Em relação a 2008, verifica-se, ainda, uma redução de 27 milhões nos graneis sólidos (- 5,9%), um aumento de 2 milhões (+ 1, 0%) nos graneis líquidos e uma redução da ordem de 11 milhões (- 9,7%) na carga geral.

Em 2009, a movimentação de cargas na cabotagem representou 23,23% (170 Milhões de toneladas) e a navegação interior – hidrovias interiores – ficou com 4,28% (31 Milhões de toneladas), sendo a navegação de longo curso – comércio exterior – responsável pelos 72,49% (531 Milhões de toneladas) restantes.

Quadro III

Evolução do Movimento por Tipo de Cargas Movimentação Total de Cargas nos Portos e Terminais Brasileiros

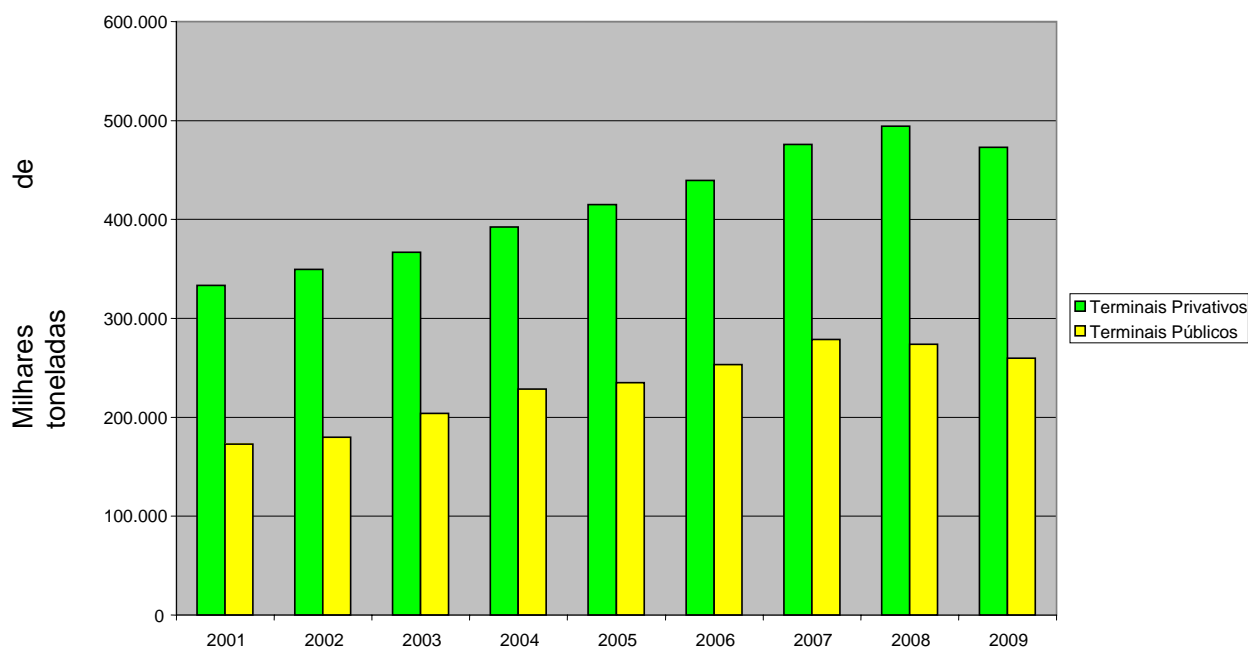


Fonte: ANTAq

3.2. Portos Públicos e Terminais Privativos

Nos portos públicos a movimentação de cargas é realizada, na sua totalidade, por operadores portuários privados em terminais arrendados à iniciativa privada ou em trechos de cais público.

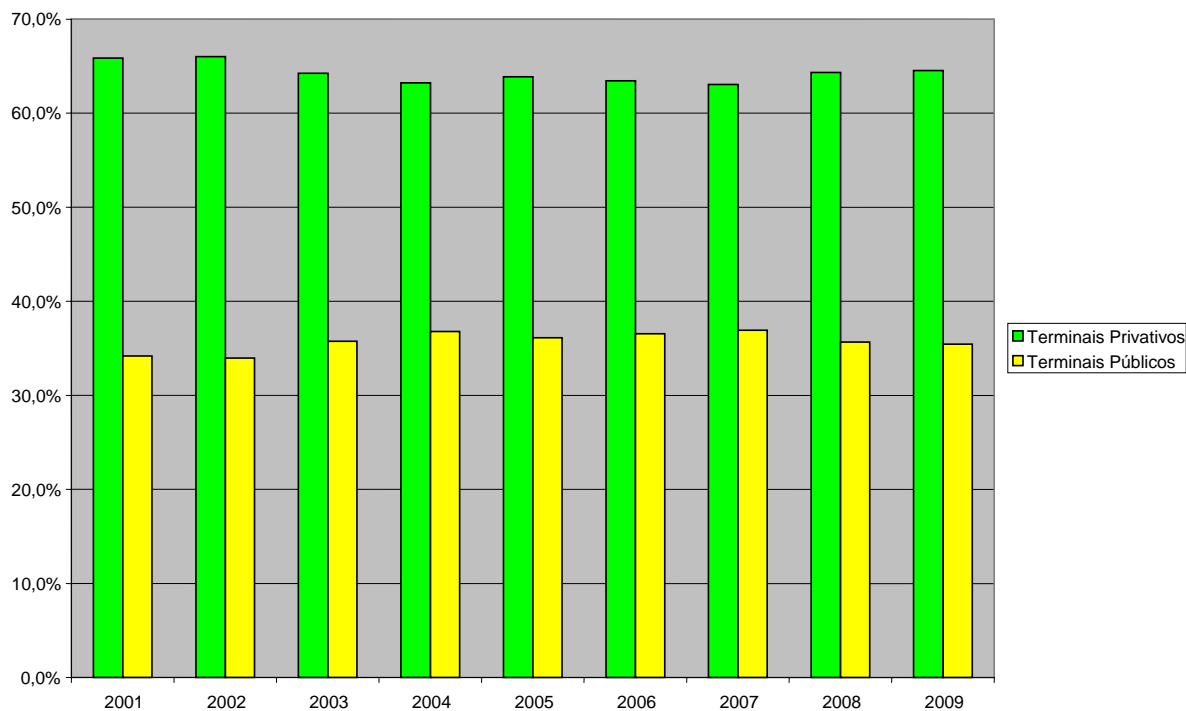
Quadro IV
Terminais Privativos X Terminais Públicos
Evolução do Movimento de Cargas



Fonte: ANTAq

Nos últimos anos a relação percentual da participação de terminais privativos e terminais públicos vem se mantendo constante. Muito embora os totais movimentados tenham crescido cerca de 50% desde 2001, conforme se pode comprovar nos dados disponibilizados pela **ANTAq** e considerada neste relatório, os terminais privativos vêm respondendo sempre por algo em torno de 64% do total (64,5% em 2009) e os terminais públicos por algo em torno de 36% (35,5% em 2010).

Quadro V
Terminais Privativos X Terminais Públicos
Participação Relativa na Tonelagem Movimentada

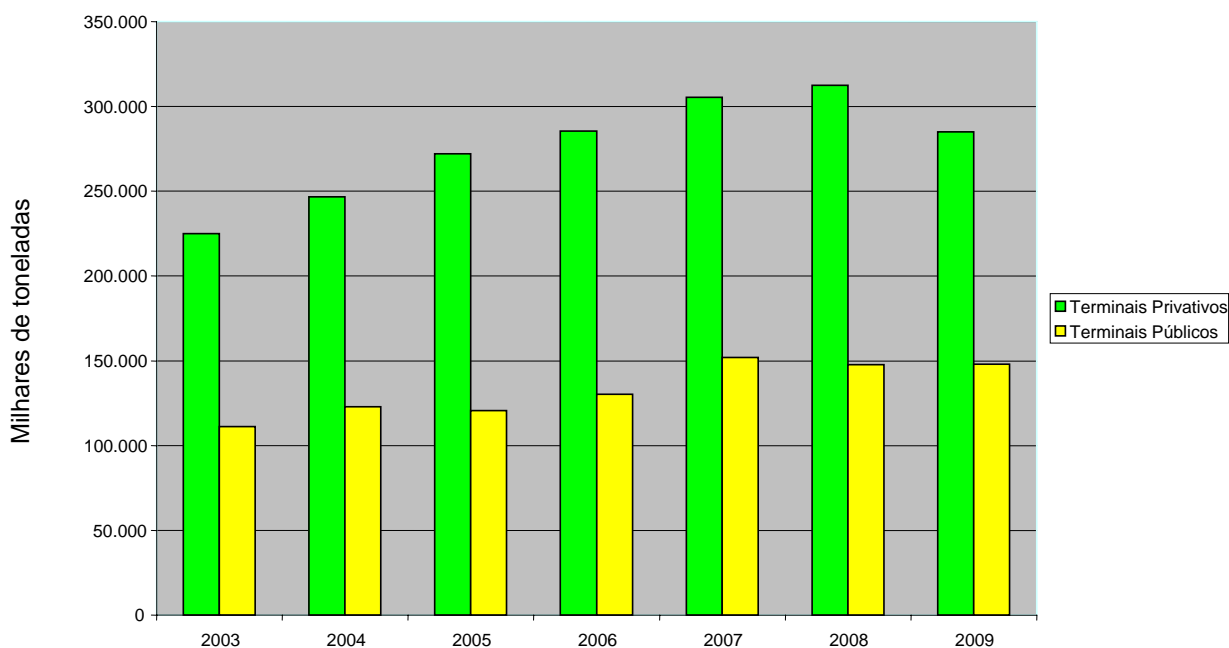


Fonte: ANTAq

Os graneis sólidos são constituídos majoritariamente por minérios e por produtos e sub-produtos do agro-negócio (grãos, pellets e farelos), enquanto que os graneis líquidos são, em sua maior parte, petróleo e seus derivados, e produtos originários do agro-negócio como etanol, óleos vegetais e sucos.

O gráfico a seguir, mostra a retração geral da movimentação de graneis que fez com que os sólidos retornassem aos patamares de 2006 nos terminais privados, e aos de 2007 nos terminais públicos.

Quadro VI
Graneis Sólidos
Terminais Privativos X Terminais Públicos
Tonelagem Anual Movimentada



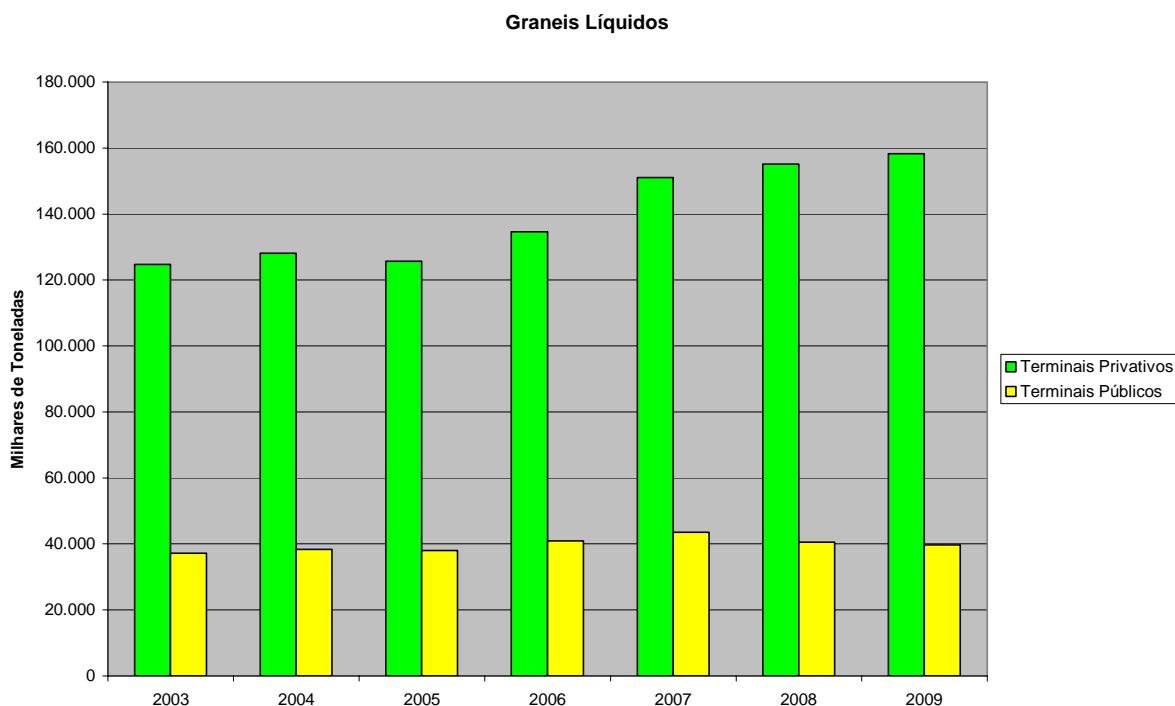
Fonte: ANTAq

No gráfico mostrado a seguir pode-se constatar, em relação à movimentação de graneis líquidos no país, ter havido, entre 2001 e 2009, um aumento da ordem de 25% na movimentação realizada nos terminais privados, enquanto que nos terminais públicos ela permaneceu estabilizada na faixa de 40 milhões de toneladas durante esse mesmo período.

Deve-se registrar que a movimentação de graneis líquidos em terminais privados foi, dentre todas as movimentações de carga registradas em 2009, o único segmento a aumentar sua participação efetiva. Tal fato deve decorrer diretamente do aumento da produção brasileira de petróleo e derivados, bem como de etanol.

Os investimentos anunciados pela **PETROBRAS** em produção e refino permitem supor que o quadro de aumento da movimentação de graneis líquidos venha a persistir nos próximos anos.

Quadro VII
Graneis Líquidos
Terminais Privativos X Terminais Públicos
Tonelagem Anual Movimentada



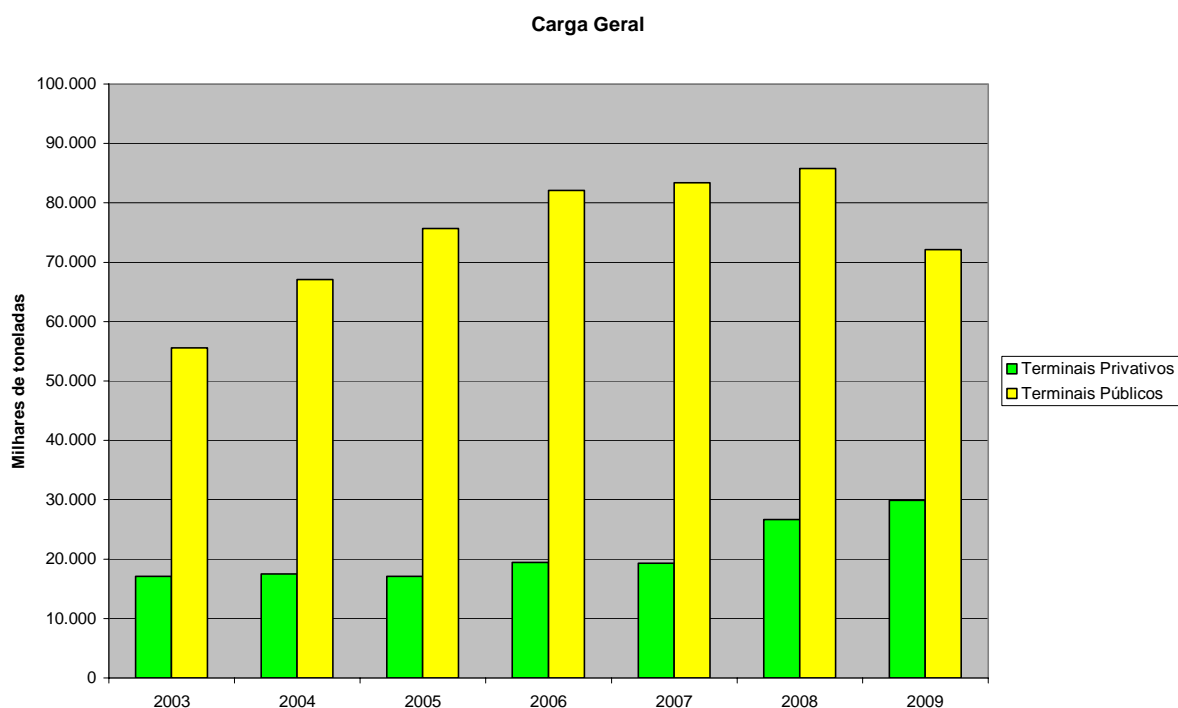
Fonte: ANTAq

Em relação à movimentação de **Carga Geral**, que por abranger os produtos manufaturados, é um dos tipos de carga mais diretamente afetados pela crise internacional, conforme se pode constatar nos dados mostrados a seguir, ao contrário da tendência geral, nas movimentações realizadas em terminais privados, ocorreu significativo incremento da ordem de 12% (acréscimo de 3,2 milhões de toneladas) em relação ao total movimentado em 2008 (26,7 milhões de toneladas).

Quando comparada com a movimentação registrada em 2003, ano de início da série, (17,1 milhões de toneladas), a movimentação de carga geral nos terminais privados em 2009 apresenta um incremento 75%, o que nos dá uma taxa de crescimento anual da ordem de 9,5%.

Por outro lado, a movimentação de carga geral nos terminais públicos (72,1 milhões de toneladas), consoante com o desempenho geral, acusou uma queda de 16% (13,7 milhões de toneladas) e retornou a um patamar ligeiramente inferior ao registrado em 2005 (75,7 milhões de toneladas).

Quadro VIII
Carga Geral
Terminais Privativos X Terminais Públicos
 Tonelagem Anual Movimentada



Fonte: ANTAq

3.3. Contêineres: Evolução da Movimentação e Principais Problemas

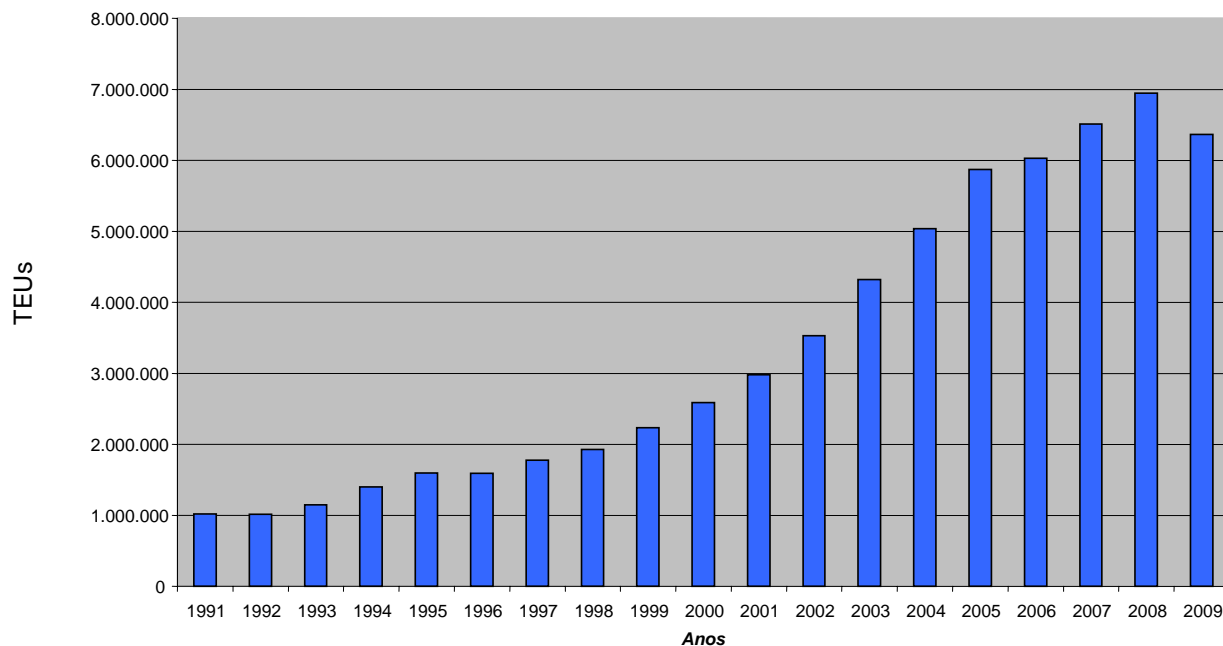
Por representar o segmento de transporte marítimo ainda mais ligado à movimentação de cargas industrializadas, a movimentação de contêineres, pela primeira vez na série histórica iniciada em 1996, registrou uma redução no total movimentado no país (6.362.046 TEUs), com um significativo decréscimo da ordem de 12% em relação ao total movimentado em 2008 (6.948.888 TEUs).

Conforme se pode constatar nas informações fornecidas pela **Datamar**, que constam do gráfico mostrado a seguir, as quais nos dão os totais de TEUs movimentados por ano, desde 1996, a taxa de crescimento anual se manteve acima do patamar de dez por cento em 1997, 2000 e no período de 2002 a 2006, sendo que a partir de 2004 passa a apresentar uma inflexão negativa, praticamente constante, até 2008, quando registra uma queda muito acentuada, chegando ao patamar negativo de 13% em 2009.

Os quantitativos de TEUs que serviram de base para a análise da taxa de crescimento anual são mostrados no gráfico exibido a seguir

Quadro IX

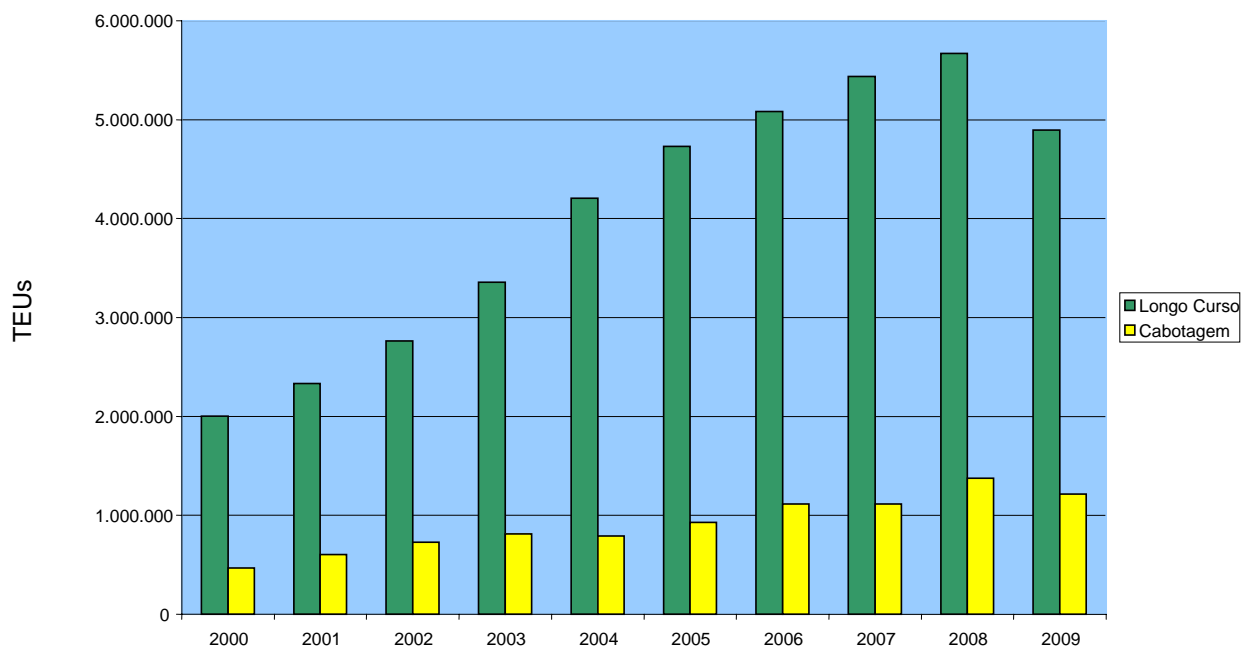
Evolução do Movimento Total de Contêineres no Brasil



Fonte: DATAMAR

Quadro X

Contêineres: Longo Curso e Cabotagem



Fonte: ANTAq

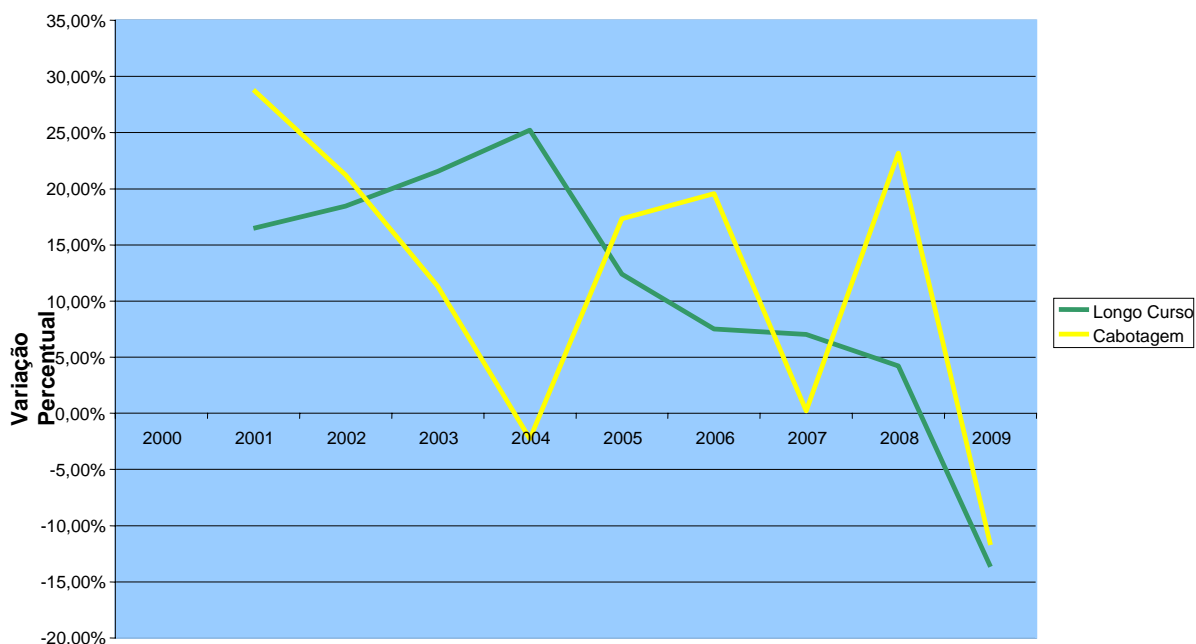
Os dados estatísticos disponibilizados pela **ANTAq** mostram séries desde de 2000 nas quais a movimentação de contêineres na cabotagem (transporte interno) tem se mantido numa faixa próxima a um quarto do verificado no comércio exterior representado pelo transporte em navegação de longo curso. Muito embora, em 2009, o movimento na cabotagem também tenha apresentado redução esta foi dois pontos percentuais menor que a verificada no longo curso, o que parece estar de acordo com o desempenho econômico verificado no Brasil e no exterior.

Em relação à taxa de crescimento anual da movimentação de contêineres, a evolução do transporte em cabotagem mostra grande dispersão, conforme mostra o gráfico, uma vez que há uma grande alternância entre períodos de crescimento com taxas bem variadas e períodos de redução do crescimento, nos quais também variam as taxas verificadas no mesmo.

Quadro XI

Contêineres

Evolução da Taxa de Crescimento Anual da Movimentação no Brasil Taxa de Incremento Anual da Movimentação de Contêineres



Fonte: ANTAq

Finalmente, na parte relativa aos preços praticados no segmento portuário de contêineres no exercício de 2009, as informações obtidas indicam que os preços continuaram estáveis e se mantiveram nas mesmas faixas de variação apontadas no relatório de 2007, dependendo do operador e da estrutura de custos de cada porto:

- Contêineres: Entre **US\$ 100,00** e **US\$ 200,00** por unidade.
- Graneis Sólidos: Entre **US\$ 4,50** e **US\$ 12,00** por tonelada.

4. FATOS RELEVANTES EM 2009

4.1. A Atuação do Congresso Nacional em Relação aos Portos

A **ABTP** participou de audiências públicas e seminários realizados no Congresso Nacional relacionados com as questões portuárias. De acordo com levantamento realizado pela **CNI**, existem, atualmente, no Congresso Nacional cerca de cinquenta projetos de lei em tramitação, que afetam direta ou indiretamente os portos. A relação detalhada desses PLS encontra-se disponível no *site* da **ABTP** na Internet (www.abtp.org.br).

4.2. As Questões Trabalhistas, a CNPP e o Ministério do Trabalho

Ao longo de 2009 a CNPP continuou abandonada e, numa clara demonstração de sua indiferença com a solução das questões que afetam o trabalho portuário, o Ministério do Trabalho e Emprego levou quase um ano para responder negativamente à solicitação de cooperação com o **Protocolo de Intenções** firmado, em 29 / 07 / 08 com a **SEP**, pelas principais lideranças nacionais de trabalhadores e empresários. Em sua resposta, o Gabinete do Ministro retomou o argumento de baixar norma legal sobre a matéria. Tais ameaças, além de não contribuírem para a solução efetiva dos problemas, demonstram o alheamento das autoridades do MTE à realidade do cotidiano portuário, e a necessidade de uma urgente revisão do procedimento dos agentes do MTE nos portos.

4.3. O Grevismo de Funcionários Públicos nos Portos

Segundo os levantamentos procedidos pela FIESC, as greves de funcionários da Receita Federal e dos fiscais agropecuários causaram em 2009 sérias perturbações na movimentação de cargas, afetando 126 dias de trabalho, com paralisações ou reduções do nível da atividade portuária, o que provocou sensíveis prejuízos para a atividade industrial e exportadora em todo o país.

4.4. As Ações Judiciais em Andamento

4.4.1. Propostas pela ABTP

Na defesa dos interesses de seus associados, a **ABTP**, devidamente autorizadas por Assembléias Gerais, de acordo com os seus Estatutos Sociais:

- Ação proposta, em 04/12/01 contra a cobrança do **FUNDAF**: encontra-se aguardando apreciação do recurso interposto (Advogados da **ABTP**: Veirano Advogados);
- Ação proposta, em 01/07/02, contra a fiscalização do MTE que obriga os terminais portuários a contratarem, de forma obrigatória, trabalhadores avulsos de capatazia lotados nos OGMOs. Encontra-se aguardando decisão (Advogados da **ABTP**: Veirano Advogados).

-
- Mandado de Segurança proposto, em 2002 contra ato do Ministro dos Transportes que pretendia alterar unilateralmente os contratos de adesão impondo aos terminais portuários privativos, fora da área do porto, a obrigação de pagar as tarifas portuárias aprovadas pelo CAP. Encontra-se aguardando decisão (Advogados: Lobo & Ibeas Advogados);
 - Mandado de Segurança interposto, em 15/03/06 contra a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) para permitir às empresas associadas da **ABTP** realizassem, no porto de Paranaguá, armazenagem e embarque de soja geneticamente modificada. Liminar concedida em 28/03/06. Sentença com resolução de mérito em 25/10/06. Decisão de 01/12/2006 condenou a APPA como litigante de má fé, responsável pelos prejuízos causados aos exportadores. A apelação da APPA recebeu parecer contrário do Ministério Público que se manifestou favoravelmente à decisão do MM Juiz em 23/05/08. Desde 21/07/08 aguarda decisão em instância superior. (Advogados da **ABTP**: Cleverson Marinho Teixeira Advogados).

4.4.2. Enfrentadas pela ABTP

- Ação de Danos Morais proposta, em 2007 pelo Administrador do Porto de Paranaguá contra o Diretor Presidente da **ABTP** em decorrência do mandado de segurança acima referido e declarações sobre a situação do porto de Paranaguá. Encontra-se em procedimentos finais de julgamentos de recursos (Advogado da ABTP: Veirano Advogados).

4.4.3. Ações em Curso no STF sobre Questões Portuárias

- Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN 929 - DF) proposta, em 26/08/93 por: Federação Nacional dos Estivadores, Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga Vigias Portuários - Trabalhadores de Bloco e Arrumadores, Federação dos Portuários, Partido Socialista Brasileiro – PSB, Partido Comunista do Brasil - PC do B, Partido Democrático Trabalhista – PDT e Partido dos Trabalhadores – PT. Pedido de Liminar negado, no momento encontra-se com a Relatora Ministra Ellen Gracie aguardando julgamento;
- Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF/139) proposta, em 02/04/08 pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêiner de Uso Público (ABRATEC). Relator: Ministro Cezar Peluso. Encontra-se aguardando despacho do requerimento da Empresa de Revitalização do Porto de Manaus Ltda. para ingressar como “*amicus curiae*”.

4.5. As Principais Atuações Institucionais da ABTP junto ao Poder Executivo

Dentro do seu foco de defesa da plena implementação da Lei de Modernização dos Portos, a **ABTP** ao longo de 2009 buscou junto às autoridades solucionar as questões que envolvem a redução dos conflitos na área trabalhista, a melhoria das condições de acesso aos

portos (tanto terrestre quanto aquaviário), a estabilidade dos instrumentos e bases de regulação da atividade, a plena adaptação dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias às novas condições estipuladas pela Lei nº 8.630, e a defesa do setor quanto a alterações radicais em legislações que afetem o cotidiano da atividade portuária, destacando-se as seguintes:

4.5.1. Junto à Secretaria Especial de Portos

Dentre as providências de Governo da alçada da Secretaria Especial de Portos, a **ABTP** realizou o acompanhamento do processo de licitação e execução das obras de dragagem dos acessos aquaviários incluídas dentro PAC, as quais deverão receber recursos da ordem de R\$ 1,4 bilhões, dos quais já foram contratados R\$ 977 milhões, estando o restante, à época de elaboração deste Relatório, em fase de definição técnica pela equipe da **SEP**.

Quadro XI

Recursos do PAC no Plano Nacional de Dragagens

| PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM | | | | | | |
|-------------------------------|----------------------|------------------|--|-----------------|------------|----------------------------|
| Perspectivas 2009 | | | | | | |
| Porto | Publicação do Edital | Início das Obras | Modernização dos Acessos Aquaviários (PAC) | | | |
| | | | Profundidade (m) | Volume Estimado | | Valor Estimado Total R\$ M |
| | | | | Dragagem | Derrocagem | |
| Angra dos Reis – RJ | 31/5/2009 | 30/9/2009 | 10 | 100 | - | 5,0 |
| Aratu – BA | 27/2/2009 | 27/07/2009 | 15 | 3.300 | 5 | 49,0 |
| Cabedelo – PB | 27/3/2009 | 19/8/2009 | 11 | 1.996 | 225 | 105,0 |
| Fortaleza – CE | 9/01/2009 | 8/6/2009 | 14 | 5.497 | - | 42,3 |
| Imbituba – SC | 3/4/2009 | 31/08/2009 | 13 | 850 | - | 4,4 |
| Itaguaí – RJ 2ª fase | 18/2/2009 | 29/6/2009 | 17,5 | 490 | - | 130,3 |
| Itajaí – SC | 9/6/2009 | 30/9/2009 | 12,0 / 12,5 | 3.060 | - | 23,3 |
| Natal – RN | 6/3/2009 | 3/8/2009 | 12,5 | 2.079 | 25 | 30,3 |
| Paranaguá – PR | 16/3/2009 | 16/7/2009 | 16,0 / 15,0 / 14,5 | 9.000 | - | 53,0 |
| Recife – PE | 29/9/2008 | 28/3/2009 | 11,5 | 2.123 | - | 29,1 |
| Rio Grande – RS | 7/11/2008 | 3/5/2009 | 16,0 / 18,0 | 16.000 | - | 160,0 |
| S. F. do Sul – SC | 19/2/2009 | 19/7/2009 | 14 | 3.200 | 72 | 85,9 |
| Salvador – BA | 27/02/2009 | 27/07/2009 | 15 | 3.300 | 5 | 49,0 |
| Santos – SP | 14/11/2008 | 30/5/2009 | 15 | 9.135 | 33 | 167,3 |
| Suape – PE | 11/2/2009 | 30/5/2009 | 20 | 4.889 | 362 | 240,1 |
| Vitória – ES | 31/3/2009 | 30/9/2009 | 14 | 1.866 | 96 | 95,2 |
| TOTAL GERAL | | | | 66.885 | 823 | 1.269 |

Fonte: Site da SEP

Ao longo do primeiro semestre, e tendo em vista a paralisação havida no tratamento da viabilização da aposentadoria especial de TPAs foi tentado dar continuidade às negociações realizadas ao longo de 2008 com as principais lideranças de trabalhadores e operadores portuários e que resultaram num documento entregue ao Governo solicitando que fossem intentadas negociações para buscar uma solução adequada para essa importante questão social. Apesar do apoio

inicial da SEP e da presença de representantes do MPAS a questão não foi levada adiante em função de gestões do MTE.

Além dessas providências, destacam-se também as seguintes que envolvem:

- Análise das minutas que redundaram na promulgação do Decreto nº 6.620, de 29/10/08;
- Questões trabalhistas, especialmente quanto à adequação dos contingentes de trabalhadores avulsos dos portos através da aposentadoria daqueles que já preenchem os requisitos da legislação previdenciária, bem como de medidas para elevar a capacitação profissional dos remanescentes;
- Fortalecimento e atuação das Administrações Portuárias, CAPs e OGMOs.

4.5.2. Junto à ANTAq

Como consequência direta da edição pelo Governo do Decreto nº 6.620, a **Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAq**, através da sua Resolução nº 1.401, de 16 de julho de 2009, submeteu em Audiência Pública proposta de norma regulamentadora da exploração de terminais de uso privativo misto ou exclusivo.

- Pleito da adaptação dos contratos de exploração de áreas portuária, firmados anteriormente a 1993, aos preceitos da Lei nº 8.630, de 1993, especialmente quanto aos seus prazos de vigência e prorrogações;
- Nos mesmos termos da atuação junto à SEP, foi também gerenciado junto à ANTAq providências no fortalecimento e atuação das Administrações Portuárias, CAPs e OGMOs.

4.5.3. No Conselho Nacional do Meio Ambiente

Desde maio de 2007, através da representação da **Confederação Nacional do Transporte (CNT)**, a **ABTP** tem participado das reuniões do CONAMA buscando, sempre, preservar os interesses de seus associados e do País contra excessos, ainda que bem intencionados, nas normas de proteção ambiental. Nesse sentido, o representante da **ABTP** assumiu a coordenação do Grupo de Trabalho criado pelo CONAMA na sua Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, para rever a Resolução CONAMA nº 344, de 2004, que trata das diretrizes gerais e procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado visando ao gerenciamento de sua disposição em águas jurisdicionais brasileiras.

A proposta de trabalho da **ABTP**, que tem recebido apoio da SEP, da ANTAq, das Administrações Portuárias e dos Associados, está dividida em duas partes:

- Encaminhar à Câmara Técnica uma proposição a ser dirigida ao Plenário do CONAMA no sentido de que, dada a sua especificidade e recorrência dos serviços de manutenção, o licenciamento de serviços de dragagem seja objeto de uma norma de licenciamento específica que abranja todos os serviços de dragagem de manutenção, desde que as mesmas se refiram à reposição de profundidades e perfis de serviços já aprovados e realizados na implementação da via navegável ou de trecho da mesma;
- Rever a organização do texto da resolução de modo a lhe dar uma linguagem e tratamento uniforme, buscando eliminar brechas que permitam a autoridades judiciais e ao Ministério Público o mínimo de subjetividade possível em suas decisões quanto a aplicações dessa Norma.

O GT planeja realizar reuniões nos principais portos do País e espera concluir seu trabalho até o final de 2010, encaminhando suas conclusões à CTQA para sua aprovação e encaminhamento ao Plenário do CONAMA, após sua aprovação pela câmara jurídica.

4.6. Os Marcos Regulatórios

Neste assunto mereceram especial atenção os seguintes instrumentos de regulação do setor:

4.6.1. O Decreto nº 6.620 de 29/10/08

A **ABTP** em 09 de dezembro de 2009, dando cumprimento à decisão tomada na **AGE** de 03 de dezembro de 2009, fundamentada em análise realizada por seu **Comitê Jurídico** sobre o Decreto nº 6.620, de 29/10/08, deliberou enviar à **SEP** e à **ANTAq**, o posicionamento formal da Associação em relação ao texto do Decreto e demais instrumentos de regulação dele resultantes.

4.6.2. A Resolução nº 1.401 da ANTAq

Além das sugestões já apresentadas tempestivamente à **ANTAq** na Audiência Pública, a **AGE** de 03/12/2009 determinou o envio à Agência da sugestão abaixo na qual é solicitada a inclusão na nova Norma para Outorga da Construção, Exploração ou Ampliação de Terminal de Uso Privativo Misto ou Exclusivo do seguinte artigo com as notas explicativas anexas:

“Art.... - O disposto no artigo 2, incisos IV e V, desta resolução, não se aplica aos segmentos produtivos que detenham terminais portuários de uso exclusivo ou misto para movimentar seus insumos e produtos, podendo operar cargas de terceiros nos termos do parágrafo segundo do artigo 6º da Lei nº 8.630, como forma de otimizar suas instalações, bem como às atividades econômicas reguladas e fiscalizadas pela Agência Nacional de Petróleo – ANP, criada pela Lei nº 9.478, de 06 / 08 / 1997.

NOTAS:

1. O art. 2, IV e V, da Resolução acima referidos se refere às definições de carga própria e de terceiros, que são restritivas.
2. O parágrafo segundo do artigo 6 da Lei nº 8.630 está assim redigido: “Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusiva-mente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.”
3. A lei que criou a ANP (agência que regula e fiscaliza as atividades relativas ao petróleo, derivados e seu transporte) faculta a “qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mesmo que privativos (Lei nº 9.478, art. 58)”.

5. PREVISÕES DE INVESTIMENTOS PRIVADOS NO SETOR PORTUÁRIO

As informações levantadas junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAq dão conta de que entre 2006 e 2009, foram autorizados vinte e um novos terminais de uso privativo (oito em 2006, dez em 2007 e três em 2009, *vide quadro abaixo*), três terminais existentes solicitaram a ampliação de suas instalações e, atualmente, outros vinte e seis novos terminais se encontram em processo de licenciamento pela Agência. A relação de terminais de uso privativo e seus respectivos Contratos de Adesão ou Termos de Autorização se encontram disponíveis no site da **ABTP** (www.abtp.org.br).

6. PRIORIDADES E DESAFIOS EM 2010

Segundo decisão do Conselho Deliberativo da **ABTP**, a agenda de prioridades e pleitos para o ano de 2010 é constituída pelos seguintes pontos principais:

6.1. Política Portuária Nacional

Foco: Desenvolvimento do Setor Portuário, abrangendo os Terminais de Uso Público e de Uso Privativo, tendo como fundamento os seguintes Princípios e Valores: Inovação, Comprometimento, Ética, Integração, Juridicidade e Transparência.

- Ter a Lei nº 8.630/93 como parâmetro fundamental;
- Defender junto aos três Poderes – Executivo, Legislativo e Judiciário – a estabilidade e concisão dos marcos regulatórios do setor portuário com foco permanente na construção de um ambiente institucional pró-investimento.
- Congresso Nacional: acompanhar, apoiar ou contestar os Projetos de Leis em tramitação identificando os convergentes ou contrários aos interesses portuários. Nesses movimentos e ações buscar sempre a integração parceria com as demais entidades empresariais.
- Poder Executivo: defender os interesses das empresas associadas da **ABTP** junto aos diversos órgãos do Poder Executivo, especialmente a SEP, Ministério dos

Transportes, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Fazenda, ANTAq e demais órgãos envolvidos na atividade portuária.

- Poder Judiciário: defender os interesses das empresas associadas e desde que autorizado pela Assembléia Geral da **ABTP** mediante ações judiciais, contestações e/ou acompanhamento de processos judiciais. Promover seminários de esclarecimento sobre as atividades portuárias e suas especificidades.
- Pacificar os atuais conflitos no setor portuário.
- Apoiar e colaborar para o desenvolvimento da Cabotagem e das Hidrovias Interiores.
- Buscar a participação da **ABTP** no CONIT.
- Atuar e participar do PNLT e do PGO.
- Apoiar a continuidade do Reporto e demais instrumentos de desoneração de investimentos no setor.

6.2. Estabelecimento de um Sistema de Governança Corporativa nos Portos

Foco: Apoiar para promover nos portos as boas práticas de governança corporativa com o objetivo de aumentar a eficiência dos serviços portuários e, por conseqüência, o valor econômico de cada porto e de seus terminais.

Ações Necessárias:

- **Em relação aos CAPs:** Fortalecer o poder e influência do CAP mediante este ter o direito de indicar e/ou homologar os nomes dos dirigentes da Administração do Porto Organizado.
- **Em relação à Administradora do Porto:** Promover mudanças estruturais e organizacionais para que a administradora do porto possa cumprir com sua competência legal na organização do porto, no seu pleno funcionamento, no melhoramento permanente dos acessos aquaviários e terrestres, no comando, coordenação, supervisão ou estímulo ao pleno e harmônico funcionamento de todos os agentes e serviços indispensáveis à navegação, ao comércio e aos terminais portuários; cumprindo e fazendo cumprir com todas as rotinas requeridas para as atividades portuárias; bem como apoiar o CAP e o OGMO e desincumbir-se das atribuições que lhe forem cometidas pelo CAP.
- **Em relação aos OGMOs:** Apoiar o setor empresarial envolvido e colaborar na reestruturação e racionalização desse órgão, bem como apoiar a busca de alternativas para os seus passivos.

6.3. Infra-Estrutura de Acesso aos Portos

Foco: Apoiar e pressionar positivamente as autoridades federais, estaduais, municipais e entidades empresariais locais em ações e providências que visem aumentar a segurança

das embarcações na parte aquaviária e assegurar a livre e rápida circulação de mercadorias no hinterland do porto:

6.3.1. Infra-estrutura Aquaviária:

- Dar continuidade ao trabalho que vem sendo desenvolvido na manutenção e aprofundamento dos calados.
- Apoiar e pressionar pela reforma e, ou, recuperação das instalações de acostagem (berços, cais, piers) e dos sistemas de defensas.

6.3.2. Infra-Estrutura Terrestre:

6.3.2.1. Ferrovias e ramais de acesso aos portos e terminais

- Manter livre e murada a calha ferroviária (via férrea e faixa de domínio) de acesso aos portos, compreendendo a faixa urbana e as faixas próximas ao porto.
- Eliminação de passagens de nível.

6.3.2.2. Rodovias federais, estaduais e vias municipais:

- Sinalização do acesso ao porto.
- Criação de áreas de estacionamento para espera dos caminhões (embarque e desembarque de cargas).
- Recuperação e conservação adequada das vias rodoviárias de acesso ao porto e também de circulação no seu hinterland.

OBS: Desenvolver bases de apoio regional junto às Federações de Indústrias, Comércio, Agricultura e Transporte, núcleos de Governo (Federal, Estadual, Municipal) e entidades do setor empresarial para acompanhar o desenvolvimento das ações / obras, identificar problemas e gerar soluções para obras selecionadas de acesso portuário terrestre.

6.4. Analisar os Serviços de Praticagem frente os Interesses dos Terminais

Foco: Buscar fórmulas que permitam aos terminais portuários privativos e públicos disporem de serviços de praticagem que lhes ensejem aumentar a sua competitividade e eficiência.

- Fazer a Administradora do Porto assumir sua obrigação de controle das operações de entrada e saída de navios do porto.
- Incluir os representantes dos terminais portuários públicos ou privativos nos debates norteadores da concepção e modificação das normas de tráfego dentro das vias de acesso, fundeio e atracação do porto.
- Defender a livre contratação, pelos terminais portuários ou armadores e seus prepostos, de práticos certificados pela Marinha.

6.5. Atuar Junto aos Demais Órgãos que tenham Compromisso e Relação com a Atividade Portuária

Foco: Assegurar tratamento adequado, integrado e rápido aos assuntos que interfiram na atividade portuária, buscando o apoio, a segurança e a redução da burocracia, bem como do tempo improdutivo. Atuar junto às:

- Autoridades responsáveis pelo combate à pirataria e roubos nos portos.

-
- Receita Federal.
 - CONAMA e OEMAs.
 - ANP.
 - ANVISA.
 - FUNDACENTRO.
 - Federações Estaduais da Indústria, Comércio, Agricultura e Transporte.

6.6. Realizar Seminário sobre o “Futuro do Sistema Portuário Nacional”

Os temas do seminário serão submetidos, previamente, à aprovação do Conselho Deliberativo da **ABTP**.

6.7. Dentro da Organização da ABTP

- Implementar a estrutura organizacional e funcional aprovada pelo Conselho Deliberativo.
- Desenvolver e fortalecer as Câmaras Setoriais e Comitês.
- Desenvolver e fortalecer as Delegacias Regionais.
- Campanha de novos sócios.

7. AGRADECIMENTOS

A **ABTP** não pode deixar de registrar seu justo agradecimento pelo apoio que recebeu de todas as empresas associadas, entidades empresariais, colaboradores internos e externos, bem como de autoridades do Governo e membros dos Poderes Legislativo e Judiciário, pois essa participação e interação é que tornou possível concretizar uma significativa parcela do trabalho realizado durante o exercício de 2010.

Rio de Janeiro, abril de 2010.