



**Associação Brasileira
dos Terminais Portuários**

Relatório Anual

Exercício de 2010

Abril de 2011

Relatório Anual da Administração

Exercício Social de 2010

Índice	Página
<i>Mensagem às Empresas Associadas</i>	2
1. <i>UMA NOVA ABTP E SEUS PRIMEIROS RESULTADOS</i>	3
1.1. <i>As Câmaras Setoriais e os Comitês de Apoio</i>	3
1.2. <i>As Delegacias Regionais</i>	3
2. <i>O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO</i>	4
2.1. <i>A recuperação frente à crise internacional</i>	5
2.2. <i>Importações: as perspectivas para 2011</i>	7
2.3. <i>Exportações: as perspectivas para 2011</i>	7
3. <i>O DESEMPENHO DO SETOR PORTUÁRIO EM 2010</i>	7
3.1. <i>As Participações por Tipo de Carga e Navegação</i>	9
3.2. <i>Portos Públicos e Terminais Privativos</i>	10
3.3. <i>Contêineres: Evolução da Movimentação e Principais Tendências</i>	14
4. <i>FATOS RELEVANTES EM 2010</i>	15
4.1. <i>Atuação do Congresso Nacional em Relação aos Portos</i>	15
4.2. <i>Questões Trabalhistas, a CNPP e o Ministério do Trabalho</i>	16
4.3. <i>Ações Judiciais</i>	16
4.4. <i>Principais Atuações Institucionais da ABTP junto ao Poder Executivo</i> ..	16
4.4.1. <i> Junto ao Conselho Consultivo do Setor Privado (CONEX)</i>	16
4.4.2. <i> Junto à Secretaria de Portos da Presidência da República</i>	17
4.4.3. <i> Junto à ANTAq</i>	18
4.4.4. <i> No Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)</i>	19
5. <i>PREVISÕES DE INVESTIMENTOS PRIVADOS NO SETOR PORTUÁRIO</i>	19
6. <i>PRIORIDADES E DESAFIOS EM 2011</i>	19
6.1. <i>Política Portuária Nacional</i>	19
6.2. <i>Estabelecimento de um Sistema de Governança Corporativa nos Portos</i> ..	20
6.3. <i>Infraestrutura de Acesso aos Portos</i>	21
6.3.1. <i> Infra-estrutura Aquaviária:</i>	21
6.3.2. <i> Infra-Estrutura Terrestre:</i>	21
6.3.2.1. <i> Ferrovias e ramais de acesso aos portos e terminais</i>	21
6.3.2.2. <i> Rodovias federais, estaduais e vias municipais</i>	21
6.4. <i>Analisar os Serviços de Praticagem frente os Interesses dos Terminais</i> ..	21
6.5. <i>Atuar Junto aos Demais Órgãos que tenham Compromisso e Relação</i> <i>com a Atividade Portuária</i>	22
6.6. <i>Realizar Seminário sobre o “Futuro do Sistema Portuário Nacional”</i>	22
7. <i>AGRADECIMENTOS</i>	22

Relatório Anual

Exercício Social de 2010

Mensagem às Empresas Associadas

O ano de 2010 teve como fatos marcantes para as empresas associadas da **ABTP** o crescimento de 13,8% verificado na movimentação de cargas em relação ao exercício anterior (2009), o que demonstra a recuperação do setor portuário nacional em face das fortes quedas registradas naquele ano.

Muito embora as principais economias da Europa e da América do Norte tenham dado sinais de que, aparentemente, a fase de efeitos mais danosos tenha sido vencida, tudo leva a crer que a recuperação econômica verificada ao longo de 2010 seja devida aos países do BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China), os quais permitiram a retomada de desempenhos superiores aos atingidos em 2008.

As previsões para o Comércio Exterior Brasileiro em 2011 consideram um aumento geral da ordem de 13%, esse crescimento será devido principalmente ao incremento das importações de manufaturados e, também, da exportação de alguns *commodities* em conjunto com os saldos positivos obtidos gerados pela elevação das suas cotações de preço nas bolsas internacionais.

Cumprir registrar que o Setor Portuário, como ferramenta do sistema logístico de comércio exterior, continua a se ressentir da falta de uma definição clara do Governo quanto a uma Política de Comércio Exterior e sua conseqüente Política Portuária Nacional, as quais, em conjunto, venham a definir não apenas as ações do Governo, mas, principalmente, apontem os caminhos para o desenvolvimento e investimento em atividades intrinsecamente ligadas ao crescimento da economia e da sociedade.

A **ABTP** continuará, em 2011, a desenvolver ações voltadas para o estabelecimento de diretrizes políticas de Estado visando o desenvolvimento da atividade portuária, a estabilidade institucional e regulatória, a redução dos gargalos burocráticos e de infraestrutura, e a modernização das relações trabalhistas.

Cordialmente,



Wilen Manteli
Diretor Presidente Executivo

1. UMA NOVA ABTP E SEUS PRIMEIROS RESULTADOS

A instituição pelo Conselho Deliberativo de seis Câmaras Setoriais (Agro-Negócio; Carga Geral e Produtos Florestais; Contêineres; Graneis Líquidos; Graneis Sólidos e Mineração; e Siderurgia) e de três Comitês de Apoio (Assuntos Jurídicos; Capital Humano; e Infraestrutura Tecnologia e Meio Ambiente) trouxe como resultado não somente uma maior integração entre os associados na discussão de assuntos importantes para o setor, mas também maior circulação de informações e análise dos riscos inerentes de algumas das mudanças propostas pelo Poder Público.

1.1. As Câmaras Setoriais e os Comitês de Apoio

Como exemplo do acerto dessa nova modelagem interna da **ABTP** vale ressaltar que foi a implantação da Câmara Setorial de Graneis Líquidos que permitiu que fosse trazida mais rapidamente ao conhecimento do Conselho e dos Associados a preocupante questão da cobrança aos terminais sobre a utilização do espelho d'água, pretendida pela Secretaria do Patrimônio da União, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Considerando as informações prestadas pelos associados de que a cobrança envolve o pagamento anual de dezenas de milhões de reais, o assunto foi considerado extremamente relevante e encaminhado ao Comitê de Assuntos Jurídicos para estudá-lo e apontar as melhores opções para a defesa do interesse coletivo dos terminais associados.

1.2. As Delegacias Regionais

A Associação dispõe de quatro Delegacias Regionais: Amazônia, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, que discutem os problemas regionais e coordenam a representação da **ABTP** nos Conselhos de Autoridade Portuária, bem como sugerem à Administração Central os nomes de associados para exercerem esse importante cargo. Além disso, como no caso da **ABTP-Sul** (Delegacia da **ABTP** no Estado do Rio Grande do Sul), as delegacias desempenham outras tarefas de apoio para a realização das ações julgadas necessárias para o desenvolvimento da atividade portuária.

Nesse sentido, a **ABTP-Sul**, ao longo de 2010, desenvolveu um importante trabalho como viabilizadora e administradora dos serviços de dragagem do trecho navegável

do Rio Gravataí dando fim a um imbróglio que já perdurava por mais de dez anos e prejudicava a operação dos terminais situados nesse trecho ou que dele dependiam para o acesso de embarcações. Por razões de ordem vária, e apesar das contribuições de terminais e armadores para o fundo de dragagem administrado por órgão do Estado do Rio Grande do Sul, há vários anos tais serviços não vinham sendo realizados. As empresas beneficiárias e contribuintes são: Petrobras Transportes S.A. Transpetro, Yara Fertilizantes S.A., Bunge, Óleoplan, Merlin, Navegação Aliança e Navegação Guarita.

A **ABTP-Sul** foi também convocada a intervir na busca de uma solução para o chamado “Condomínio Humaitá”, área situada à margem do Canal Humaitá na qual estão instaladas onze empresas que respondem por cerca de 40% da movimentação de insumos para a construção civil na região da Grande Porto Alegre. As empresas referidas estão instaladas há vários anos nesse local e, apesar de serem adimplentes em suas obrigações contratuais, receberam uma intimação do Governo do Estado para desocupação do local em trinta dias, o que, certamente, terá significativo impacto no custo da construção civil na região da Grande Porto Alegre.

2. O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Em função do fato de 2010 ter sido um ano eleitoral, seria razoável supor que ocorreriam discussões sobre alguns temas de relevância econômica e social para o País, como as questões relativas à taxa de câmbio, à competitividade da produção nacional (em especial sua forte interligação com a logística e a infraestrutura de transportes), à cabotagem e à navegação interior. Inegavelmente esses são pontos de grande importância para o setor portuário, uma vez que constituem fatores determinantes para a logística da cadeia de comércio – interna e externa – além de afetarem diretamente a matriz de transportes e a matriz energética. No entanto, todos esses pontos permaneceram praticamente intocados, não sendo registrada nenhuma proposição política significativa e nem, tampouco, se vislumbrando alterações importantes que pudessem modificar a participação relativa da cabotagem na matriz brasileira de transportes, o que revalida as afirmações do Relatório de 2010 de que o setor portuário deverá, a curto e médio prazo, permanecer extremamente dependente da atividade de comércio exterior.

Segundo os dados da **Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB**, há a expectativa de que venha a ocorrer em 2011 um crescimento geral da ordem de 13% na receita de exportação brasileira, enquanto que as importações deverão crescer 9,5%. Como resultado, espera-se um acréscimo de 50,3% no superávit comercial em relação ao desempenho de 2009.

Em função dessas possibilidades e levando-se em conta a extensão territorial do País, é razoável supor que empreendedores do setor portuário possam vir a se interessar pela revitalização, expansão e facilitação da cabotagem e da navegação interior como um possível meio para expandir seus mercados de atividade portuária, e, ao mesmo tempo, se garantir, através do desenvolvimento do mercado de navegação costeira e interna, contra as incertezas que, apesar dos prognósticos favoráveis, ainda poderão rondar a maior parte dos mercados estrangeiros. Importante ressaltar que as atividades de cabotagem e navegação interior se

encontram deprimidas na matriz brasileira de transportes em função da falta de ação política e empreendedora da sociedade, o que leva à predominância do transporte rodoviário no atendimento ao mercado interno, seja pelo setor da indústria, do comércio ou da agricultura.

Os dados disponibilizados pela **ANTAq** corroboram a afirmativa de subutilização do transporte marítimo na logística interna brasileira ao apontar um crescimento, em 2010, de 16% no transporte de longo curso e de apenas 0,7% no transporte de cabotagem.

2.1. A recuperação frente à crise internacional

Ao final de 2010, a corrente de comércio do Brasil (exportações + importações) registrou o recorde de 384 bilhões de dólares, apresentando um aumento de cerca de 103 bilhões em comparação a 2009 quando registrou apenas 281 bilhões. Esses dados mostram que a corrente aumentou 37% em relação a 2009 e 3% em relação a 2008.

No total, em 2010, as exportações atingiram 202 bilhões de dólares e as importações 182 bilhões. Em relação a 2009, o crescimento das exportações foi de 32% e o das importações 42%, num claro indício da retomada da atividade exportadora brasileira e da recuperação da economia nacional após a crise de 2009, como bem o demonstra o expressivo crescimento de 7,5% do **PIB** (Produto Interno Bruto) registrado em 2010.

Em função de um aumento maior das importações em relação às exportações, o saldo comercial atingiu 20 bilhões de dólares em 2010, significando uma retração da ordem de 20% em relação ao total registrado em 2009 de 25 bilhões.

Segundo esclarece o **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**, em seu site na Internet (www.mdic.gov.br) :

“Na comparação com 2009, as vendas de produtos básicos cresceram 45,3%, e os semimanufaturados e os manufaturados se ampliaram em, respectivamente, 37,6% e 18,1%. O grupo de produtos industrializados respondeu por mais da metade (55,7%) do total exportado pelo Brasil no ano de 2010.

Do lado da importação, as compras de matérias-primas e intermediários representaram 46,2% da pauta total, e as de bens de capital, 22,6%, demonstrando que a pauta brasileira de importação é fortemente vinculada a bens direcionados à atividade produtiva. As importações de bens de consumo representaram 17,3% e as de combustíveis e lubrificantes, 13,9%. Sobre 2009, a categoria de combustíveis e lubrificantes foi a que registrou maior crescimento, de 51,3%, seguida de bens de consumo (+46,0%), matérias-primas e intermediários (+40,4%) e bens de capital (+38,0%).

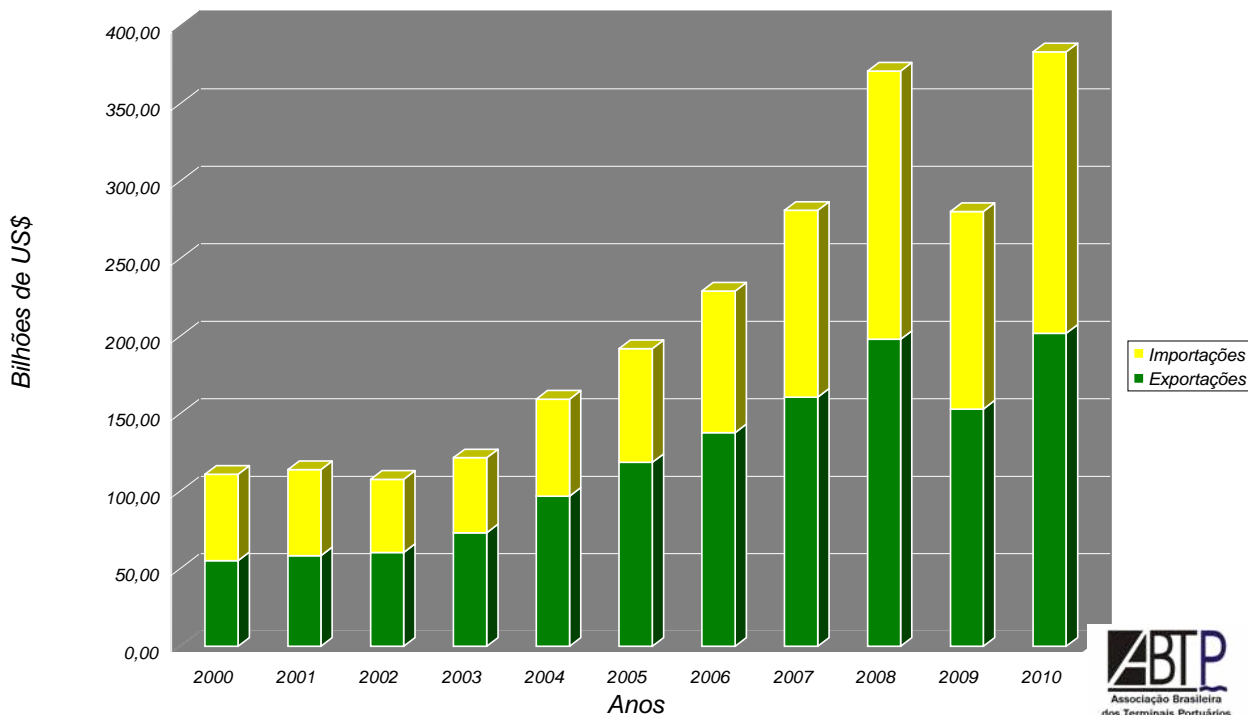
Por mercados de destino, destacam-se as vendas para a Ásia. As vendas aumentaram 39,9%, garantindo à região a primeira posição de mercado comprador de produtos brasileiros em 2010, superando América Latina e Caribe e a União Européia, que também registraram aumento expressivo de, respectivamente, 34,6% e 26,7%.”

Tanto no conjunto do Comércio Exterior Brasileiro quanto individualmente nas exportações e importações, o País demonstrou grande capacidade de recuperação e

adaptação às novas demandas do comércio mundial, apesar de alguns setores considerarem a taxa de câmbio desfavorável às exportações.

Deve-se registrar que em relação à exportação por valor agregado, os produtos básicos tiveram um aumento de 45,3% em relação a 2009 representando 44,6% do total de 2010, atingindo um faturamento de 90 bilhões de dólares e ultrapassando significativamente a exportação de manufaturados, que apesar do aumento de 18,1% representou 39,4% do total com 80 bilhões, enquanto os semimanufaturados permaneceram praticamente no mesmo patamar percentual de 14,0% (28 bilhões) em 2010 contra 13,4% em 2009.

Quadro I
Evolução do Comércio Exterior Brasileiro
(Bilhões de Dólares)



Fonte: MDIC / SECEX

Mais uma vez a China foi o principal destino (15,3%) das exportações brasileiras (31 bilhões de dólares em 2010, e 20 bilhões em 2009) com grande concentração em *commodities* (cerca de 80% da pauta), ao mesmo tempo em que foi o mercado de origem de 14,1% das nossas importações de manufaturados (26 bilhões de dólares em 2010 e 16 bilhões em 2009) com uma grande diversidade de produtos. Deve-se registrar que, em comparação com 2009, a importação de manufaturados chineses pelo Brasil cresceu cerca de 61% em 2010.

2.2. Importações: as perspectivas para 2011

Tal como sinalizado no Relatório de 2010, a manutenção da atual política de câmbio, com valorização do Real frente às demais moedas, deverá continuar pressionando a demanda geral por bens importados, tanto de consumo como de capital. Essa tendência leva a crer que as importações venham a continuar registrando o forte aumento verificado em 2010, mesmo com o menor crescimento esperado para o PIB (4,4%) em 2011. É, por tanto, razoável supor que ao longo de 2011 continuem ocorrendo no Brasil aquisições de bens de capital e serviços, na retomada dos investimentos nos setores de produção e serviços, tudo isso fazendo com que possa existir uma forte pressão importadora, com significativos resultados na atividade portuária, uma vez que é possível, segundo as expectativas governamentais, que, em 2011, as exportações e as importações cresçam, ambas, em torno de 24% em relação aos totais de 2010.

2.3. Exportações: as perspectivas para 2011

A recuperação de preços de *commodities* minerais e agrícolas, juntamente com o início de uma recuperação econômica dos principais mercados brasileiros, fez aumentar a participação desses produtos na pauta de exportações do País, tendência que deverá se manter no futuro próximo.

Em relação a 2011 as previsões indicam que o total das vendas externas brasileiras deverá atingir cerca de 229 bilhões de dólares, o que representará um crescimento de 13,4% em relação a 2010.

3. O DESEMPENHO DO SETOR PORTUÁRIO EM 2010

Numa recuperação surpreendente, a movimentação de cargas no Sistema Portuário Nacional (Portos Públicos e Terminais Privativos) alcançou 834 milhões de toneladas, registrando um aumento geral de 13,8% (101 milhões de toneladas) em relação a 2009, retomando a tendência anual crescente e ultrapassando em 8,6% a movimentação total registrada em 2008 (768 milhões de toneladas).

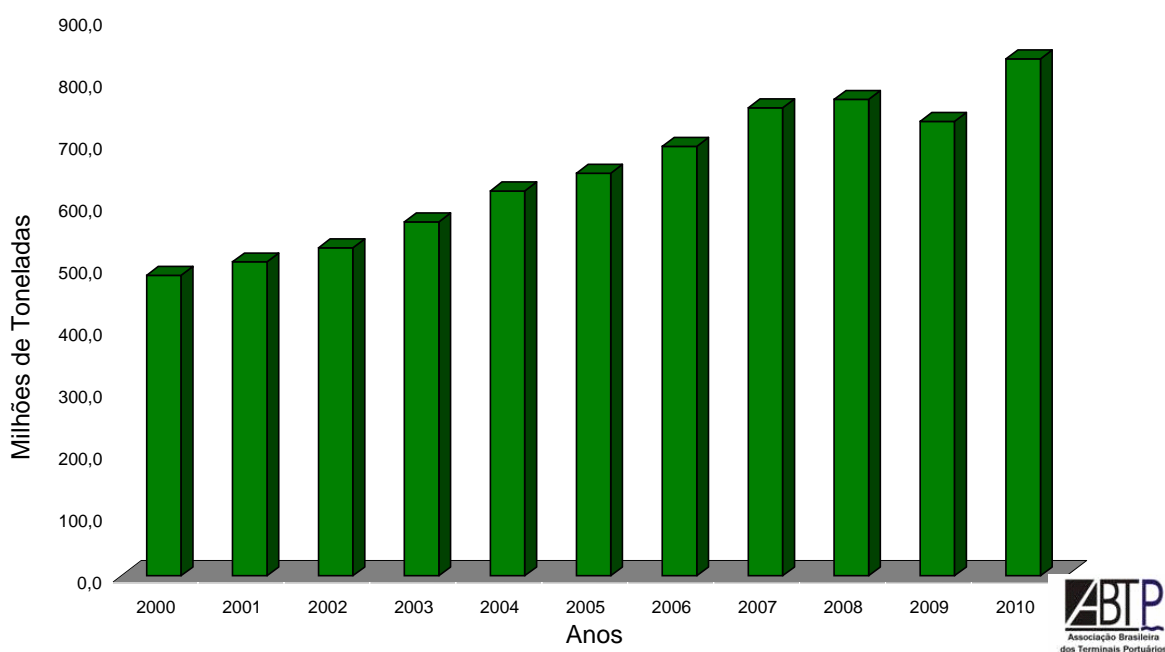
Esse crescimento se deve em grande parte ao significativo desempenho de *commodities* brasileiras cujas exportações tiveram não somente aumento de suas quantidades – passaram de 344 milhões de toneladas em 2009 para 506 milhões de toneladas em 2010, com um aumento de 47%, o qual ultrapassou em 45 milhões o total registrado em 2008 (460 milhões de toneladas) – mas também de suas cotações nos mercados internacionais, representando, por isso, uma parcela expressiva do resultado das exportações brasileiras.

Em relação à movimentação dos principais tipos de cargas vale ressaltar que mais uma vez os graneis sólidos – minérios e cereais e seus derivados – representaram 60,7% do total da tonelage movimentada pelo Sistema Portuário Nacional com cerca de 506 milhões de toneladas. Os graneis líquidos, representados pelo petróleo e seus derivados juntamente com o etanol, responderam por 208 milhões de toneladas, ou cerca de 25 % do total movimentado em

2010. A carga geral, nela incluída, também, os contêineres, com cerca de 120 milhões de toneladas, ou 14,7% da movimentação total, ficou em terceiro lugar em peso.

Quadro II

Evolução do Movimento Anual de Cargas nos Portos Brasileiros



Fonte: ANTAq

Os dados apresentados no Quadro II mostram que a movimentação total retomou a taxa de crescimento registrada desde 2000 tendo, em 2010, se recuperado da redução registrada em 2009 como resultado da crise mundial, o que indica a possibilidade de que, nos próximos três a quatro anos, o Sistema Portuário Nacional venha a ultrapassar o patamar de um bilhão de toneladas movimentadas. A taxa média registrada no crescimento da movimentação total de cargas se situou em 7,2% anuais, o que permite supor que o mencionado patamar possa vir a ser atingido já em 2013.

A tendência de crescimento verificada ao longo de 2010, caso venha a ser confirmada em 2011, ainda que em percentual possivelmente menor, deverá ter significativo impacto na malha interna de transportes do País, cujo aumento de capacidade depende, ainda, de decisões políticas e investimentos governamentais na maior parte dos casos.

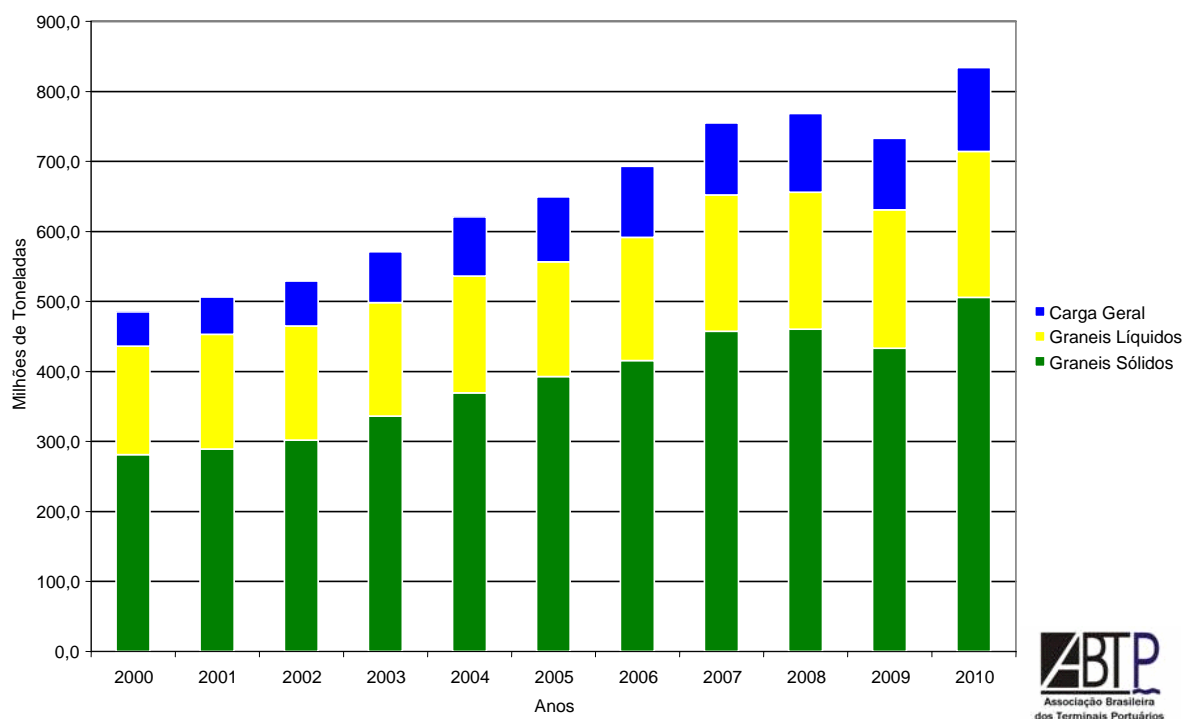
Com relação ao necessário aumento da capacidade operacional da movimentação de cargas – graneis, carga geral e contêineres – acreditamos ser interessante que o Governo Federal conceda uma atenção especial à questão da adaptação dos contratos de arrendamento de áreas e instalações situadas nos portos públicos, a qual teve comando cogente na Lei nº 8.630, de 1993, mas que em muitos casos não foi realizada pelas administrações portuárias, ao contrário do que foi efetivado pelo Ministério dos Transportes em relação aos terminais privativos através da celebração dos Contratos de Adesão. Essa adaptação dos contratos, que transcende a mera prorrogação de prazos, poderia ser um importante instrumento para a atração de investimentos privados na ampliação e modernização dos terminais situados nos portos públicos, dentro de um processo de indiscutível legalidade, conforme vem sendo pleiteado pela **ABTP** há vários anos.

3.1. As Participações por Tipo de Carga e Navegação

Em relação ao tipo de carga movimentada ocorreram, em 2010, leves alterações nas participações relativas dos três grandes grupos.

Quadro III

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



Fonte: ANTAq

É interessante notar que os três tipos de cargas mantêm velocidades médias de crescimento anual independentes ao longo dos últimos onze anos – 8,0% para os graneis sólidos, 3,5% para os graneis líquidos e 14,5% para a carga geral – sendo que apenas a taxa de crescimento anual dos graneis sólidos se situa na mesma ordem de grandeza do

crescimento da movimentação total, enquanto os graneis líquidos crescem à metade da taxa geral e a carga geral ao dobro dessa mesma taxa. Ou seja, parece razoável supor que os graneis líquidos crescem, em média, próximos ao crescimento geral da economia, enquanto os graneis sólidos e especialmente a carga geral têm seu crescimento ligado mais diretamente a condições de mercado.

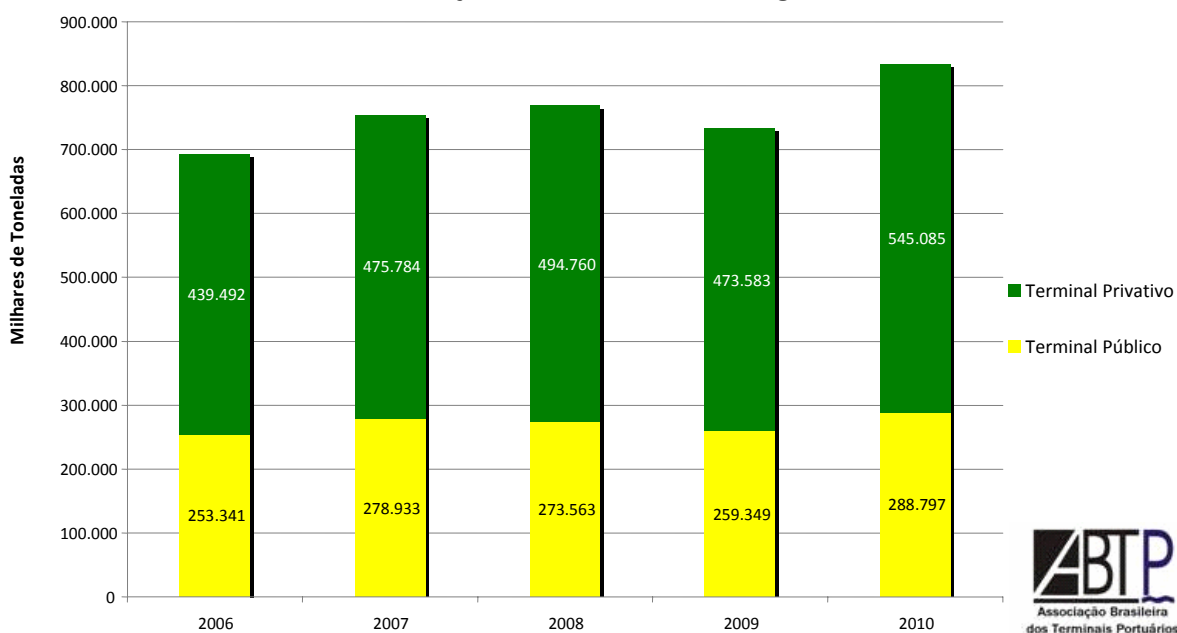
Quanto à participação do tipo de navegação, e tal como já havia sido mencionado no início deste Relatório, foi mantida em 2010 a predominância (73,9%) da navegação de longo curso (616 milhões de toneladas), tendo a cabotagem registrado 188 milhões de toneladas (22,6% do total) e a navegação interior 30 milhões de toneladas (3,5% do total). Cumpre destacar que, a partir de 2010, a **ANTAq** passou a incluir em seu anuário estatístico os dados referentes às cargas de longo curso que têm origem ou destino em portos interiores.

3.2. Portos Públicos e Terminais Privativos

Importante ressaltar que a movimentação de cargas nos portos públicos é integralmente realizada por empresas de operação portuária de capital privado, seja nos terminais e áreas arrendados, seja nos trechos públicos dos cais. No entanto, em relação ao tipo de instalação portuária – terminal público ou terminal privativo – ocorre uma natural especialização, sendo as cargas a granel predominantes em terminais privativos – de uso misto ou exclusivo – enquanto que a carga geral, nela incluídos os contêineres, é predominante em terminais públicos, ou seja, os situados dentro do porto público.

Quadro IV

Terminais Privativos e Públicos Evolução do Movimento de Cargas

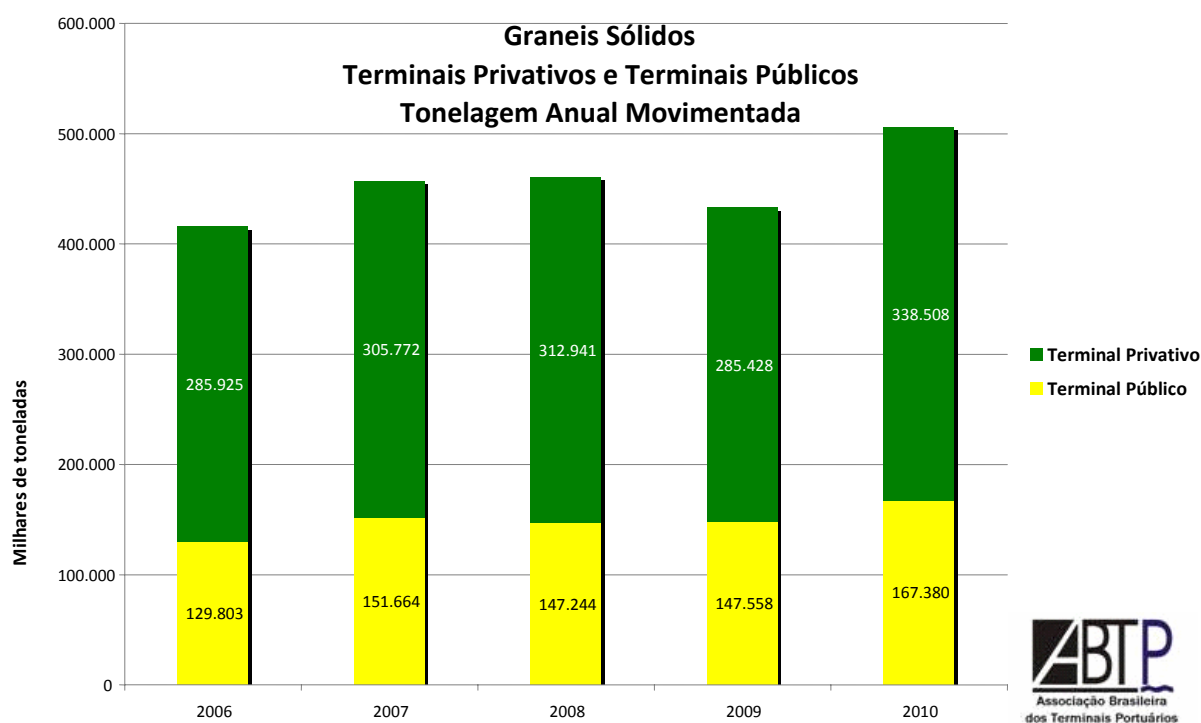


Fonte: ANTAq

O **Quadro IV**, acima, mostra a evolução da movimentação geral de cargas nos terminais públicos e privados registrada nos últimos cinco anos. Conforme se pode constatar, a tonelagem movimentada nos terminais privados de uso exclusivo ou misto (545 milhões de toneladas, 65,3%) manteve a tendência histórica de se aproximar do dobro daquela movimentada nos terminais públicos (289 milhões de toneladas, 34,7%), conforme já havia sido apontado no Relatório de 2010.

Segundo se pode observar, a taxa de crescimento da movimentação, tanto nos terminais privados quanto nos terminais públicos, foi razoavelmente próxima, mantendo-se quase inalterada a participação relativa desses dois segmentos.

Quadro V

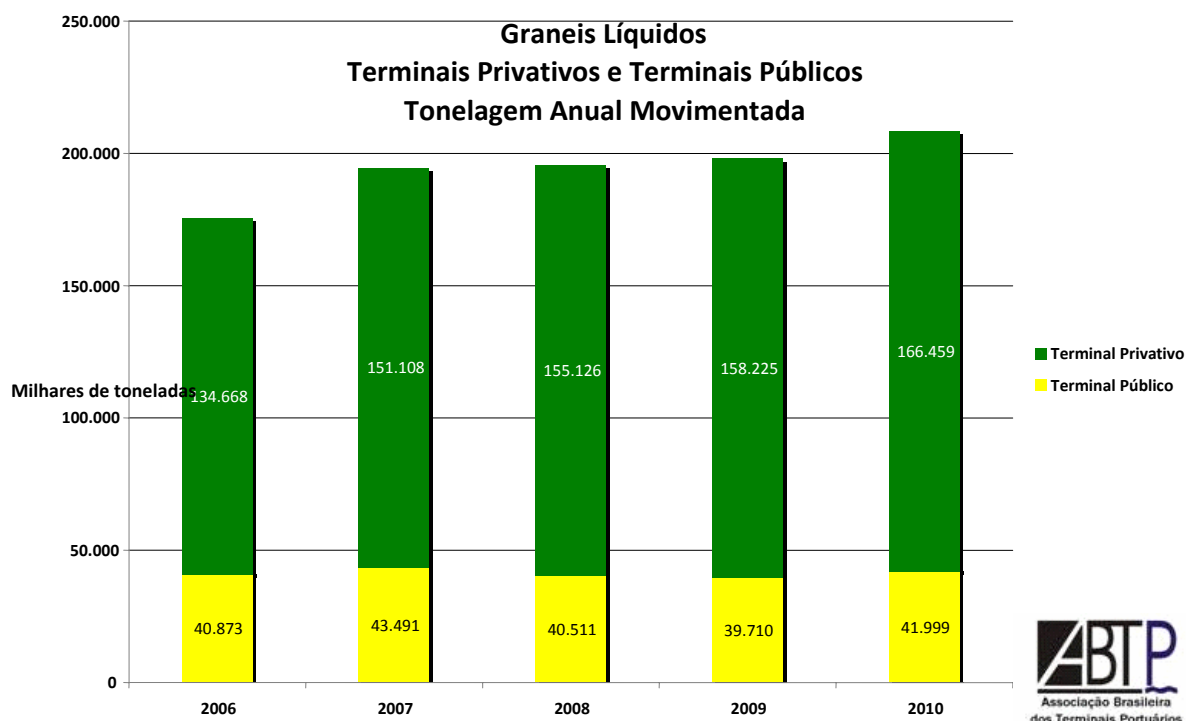


Fonte: ANTAq

A notável expansão da movimentação de graneis sólidos, constituídos majoritariamente por *commodities* – minérios e por produtos e sub-produtos do agro-negócio (grãos, pellets e farelos) – é mostrada no gráfico acima (**Quadro V**), que registra a ultrapassagem do patamar de 2008 tanto pelos terminais privados, quanto pelos terminais públicos, na retomada da constante de crescimento que vem apresentando a movimentação desse tipo de carga.

Muito embora a movimentação de graneis sólidos de origem mineral seja em sua expressiva maioria realizada em terminais privados, o mesmo não acontece com os graneis sólidos originários do agro-negócio, cuja movimentação, também de exportação, é realizada em sua maior parte através de terminais instalados nos portos públicos.

Quadro VI

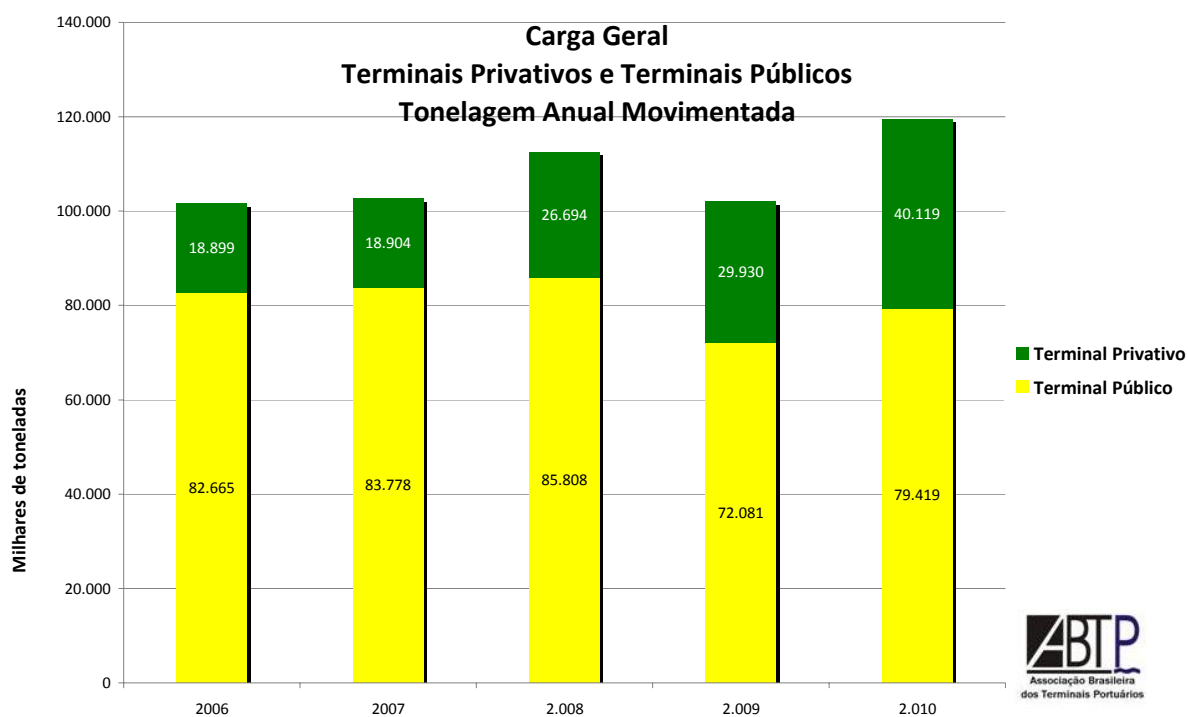


Fonte: ANTAq

O gráfico acima (**Quadro VI**) mostra que a movimentação nos terminais públicos permanece estabilizada em torno da faixa de 40 milhões de toneladas anuais enquanto que o crescimento de movimentação vem ocorrendo exclusivamente nos terminais privados. Tal fato talvez se deva, principalmente, à questão da ocupação urbana da vizinhança dos portos públicos, bem como à crescente especialização e necessidade de ampliação das respectivas estruturas de armazenagem e transporte. Segundo se pode verificar na velocidade de crescimento dos graneis líquidos, tal fato parece estar mais diretamente ligado à taxa de crescimento da atividade econômica, mantendo-se numa faixa próxima à do crescimento do **PIB**.

A movimentação de **Carga Geral (Quadro VII)**, nela incluída também a tonelage referente aos contêineres, vem sendo um dos tipos de carga mais diretamente afetados pela crise internacional por abranger os produtos manufaturados, tendo, por isso mesmo, registrado declínio em 2009 (- 9,3%). No entanto, como resultado das medidas econômicas adotadas pelo Brasil, apresentou em 2010 um expressivo aumento de 17,2%, alcançando um total de 120 milhões de toneladas.

Quadro VII



Fonte: ANTAq

No período abrangido pelo gráfico mostrado no **Quadro VII**, pode-se verificar que vem ocorrendo ao longo dos últimos cinco anos um sensível aumento da movimentação com variação na participação relativa de terminais públicos e terminais privativos. Nestes últimos o total de toneladas mais do que dobrou em 2010 (40 milhões de toneladas) quando comparado com o registrado em 2006 (19 milhões de toneladas). A participação relativa entre terminais públicos e terminais privativos também foi significativamente alterada nesse mesmo período, passando de 81,4% (83 milhões de toneladas) e 18,6% (19 milhões) em 2006 para 66,4% (79 milhões) e 33,6% (40 milhões) em 2010 respectivamente. No geral, a movimentação dessa natureza de carga mostrou, a partir de 2006, um crescimento médio de 4,4%. O crescimento

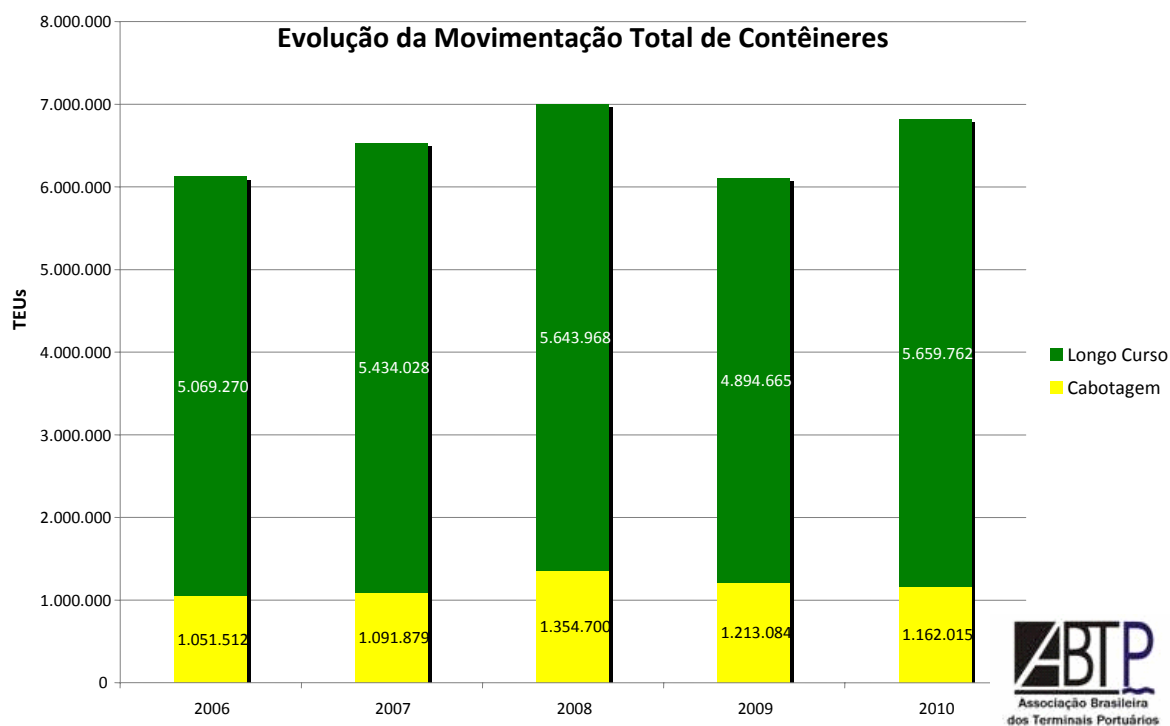
em relação ao ano inicial da série, 2006, foi de 17,7%, bastante próximo, portanto, daquele verificado em 2010 (17,2%) quando comparado com 2009.

Mantidas as atuais condições da política cambial brasileira em conjunto com o desempenho esperado para o PIB em 2011, o aumento da movimentação de carga geral deve se situar próximo a 10 milhões de toneladas, o que representará um incremento da ordem de 10%, que deverá pressionar, principalmente, a interligação logística dos portos públicos com os seus hinterlands.

3.3. Contêineres: Evolução da Movimentação e Principais Tendências

Conforme pode ser visto no **Quadro VIII**, segundo os dados disponibilizados pela **ANTAq**, a movimentação de contêineres em 2010 retomou o desempenho ascendente, mostrando uma surpreendente recuperação em relação a 2009, com um crescimento de 11,7% que lhe permitiu atingir o total de cerca de 7 milhões de TEUs em 2010. No entanto, esse total ainda é inferior em 176.000 TEUs à movimentação registrada em 2008.

Quadro VIII



Fonte: ANTAq

Segundo os dados disponíveis, a taxa média de crescimento anual da movimentação de contêineres a partir de 2006, mostrada no quadro a seguir (**Quadro IX**), foi de 4,2%. Nesse gráfico se vê a redução registrada em 2009 (- 12,7%) como resultado da crise internacional. Isso parece ter sido parcialmente recuperado em 2010 quando o crescimento

verificado na movimentação de contêineres foi de 11,7%, o que permitiu ao setor recuperar-se quase integralmente da queda verificada no ano anterior.

Quadro IX
Contêineres
Evolução da Taxa de Crescimento Anual da Movimentação no Brasil



Fonte: ANTAq

4. FATOS RELEVANTES EM 2010

4.1. Atuação do Congresso Nacional em Relação aos Portos

Em função das eleições gerais para a Câmara dos Deputados e renovação de dois terços do Senado Federal, a partir do mês de abril somente as matérias e projetos de Lei que tramitavam em regime de urgência receberam atenção no Congresso, sendo postergadas todas as discussões que não fossem consideradas essenciais pelo Governo ou pelas lideranças partidárias. Como resultado, foi abandonada a discussão do PL 5.980 de 2009, de autoria do Deputado Geraldo Simões (PT-BA), que buscava solução para a urgente questão dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias firmados antes da vigência da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630, de 1993).

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

Na segunda metade do primeiro semestre, o Gabinete do Ministro do Trabalho e Emprego tentou retomar a **CNPP (Comissão Nacional Permanente Portuária)**, mas as pressões do ano eleitoral não permitiram uma abordagem eficaz da matéria, nem a obtenção de avanços, quer na posição das lideranças dos trabalhadores, quer no posicionamento do Governo quanto à importante questão da adequação do contingente de mão-de-obra avulsa nos portos, principalmente em relação à aposentadoria dos trabalhadores idosos ou fisicamente incapazes para o trabalho portuário.

Uma vez empossado o novo Governo, a **ABTP** espera que as questões do trabalho portuário venham a ser novamente abordadas, e que seja possível, tal como o foi em 2008 por ocasião da iniciativa da **SEP / PR**, obter a convergência de posições entre empresários e trabalhadores para a pacificação e solução desse importante tema, esperando-se, também, obter das autoridades o cumprimento da parte que lhes cabe no indispensável processo de ajuste.

4.3. Ações Judiciais

A Ação de Danos Morais proposta, em 2007, pelo Administrador do Porto de Paranaguá, Sr. Eduardo Requião, contra o Diretor Presidente da **ABTP** e a **TV Globo** em decorrência de declarações sobre a situação do porto de Paranaguá teve sentença prolatada dando ganho de causa à **ABTP** e à **TV Globo**. Aguardam-se os procedimentos finais. (Advogado da ABTP: Veirano Advogados).

4.4. Principais Atuações Institucionais da ABTP junto ao Poder Executivo

Ao longo de 2010, e em conjunto com as prioridades determinadas pelo seu **Conselho Deliberativo**, a **ABTP** manteve seu foco na plena implementação da Lei de Modernização dos Portos e, também, na defesa do setor quanto a alterações regulatórias que afetem o cotidiano da atividade portuária.

Destacam-se as seguintes ações institucionais da **ABTP**:

4.4.1. Junto ao Conselho Consultivo do Setor Privado (CONEX)

O Conselho de Ministros da **Câmara de Comércio Exterior (CAMEX)** designou a **ABTP** para integrar o **Conselho Consultivo do Setor Privado (CONEX)**, órgão composto por 20 representantes de empresas e entidades empresariais. A **ABTP** realizou o seguinte trabalho:

- Apoio à proposta de Medida Provisória que objetiva a compensação de créditos tributários através de contribuições previdenciárias;
- Proposição da criação, dentro do **CONEX**, de um núcleo especialmente voltado para examinar e propor soluções para os grandes gargalos da logística de transporte;

- Promoção de estudos dentro do âmbito da **ABTP** para propor ao **CONEX** a isenção do **PIS** e **FINSOCIAL** incidente sobre os fretes marítimos.

4.4.2. Junto à Secretaria de Portos da Presidência da República

Cumprir registrar, a gestão do Ministro Pedro Brito Nascimento à frente da **Secretaria de Portos da Presidência da República**, institucionalizando-a e procurando dotá-la dos instrumentos de planejamento indispensáveis à recuperação do setor portuário, com o objetivo de transformá-lo numa ferramenta efetiva de desenvolvimento para o País.

Muito embora possam existir divergências de opinião quanto a alguns dos caminhos e das opções adotados pela **SEP / PR**, cumpre registrar o conjunto de providências implementadas, como por exemplo a Lei nº 11.610, de 2007, Lei da Dragagem, que criou as condições necessárias para que pudesse ser implementado o Programa Nacional de Dragagem (**PND**).

Dada a importância da continuidade do **PND** para o setor, a **ABTP** empenhará seu apoio à nova administração da **SEP / PR** para que sejam evitadas quaisquer postergações nas obras já incluídas no **PAC** e que são estratégicas para a continuidade e desenvolvimento da atividade portuária no País.

Quadro XI

Aplicações de Recursos do PAC 1

Porto	Publicação do Edital	Assinatura do Contrato	Início das Obras	Modernização dos Acessos Aquaviários (PAC)			
				Profundidade (m)	Dragagem	Derrocagem	Total Estimado (milhões de R\$)
Recife – PE		concluído		11,5	2.637	-	31,1
Rio Grande – RS		concluído		16,0 / 18,0	16.000	-	193,1
Angra dos Reis – RJ		concluído		10,0	100	-	5,0
Itaguaí – RJ 1ª Fase		concluído		17,0	4.500	-	72,9
Suape – PE – Canal Interno		em obra		16,5 / 11	3.900	-	105,3
Rio de Janeiro – RJ		em obra		15 / 13 / 11 / 9,5 / 9	3.500	-	159,2
Santos – SP (dragagem)		em obra		15,0	9.135	-	151,1
Natal – RN		em obra		12,5	2.079	25	32,0
Aratu – BA		em obra		15,0	3.300	5	54,6
Salvador – BA			12,0 / 15,0	2.966	-	58,7	
Cabedelo – PB		em obra		11,0	1.996	225	107,7
S. F. do Sul – SC		em obra		14,0	4.258	105	115,1
Itaguaí – RJ 2ª Fase		em obra		17,5	4.900	-	79,9
Fortaleza – CE		em obra		14,0	5.947	-	66,7
Vitória – ES	publicado	contratado	30/10/2010	14,0	1.866	96	108,8
Itajaí – SC	publicado	30/11/2010	30/12/2010	14,0	6.300	-	68,3
Santos – SP (derrocagem)	publicado	30/11/2010	30/12/2010	16,0	-	33	30,2
Suape – PE – Canal Externo	30/07/2010	30/11/2010	30/12/2010	20,0	4.899	64	113,1
Paranaguá – PR	28/02/2011	30/05/2011	30/08/2011	16,0 / 15,0 / 14,5	5.300	-	53,0
TOTAL GERAL					83.403	553	1.606,0

Fonte: Site da SEP

Dentre os demais assuntos tratados ao longo de 2010 com a **SEP / PR** destacam-se especialmente:

- a) Dragagem dos acessos aquaviários aos terminais públicos que operam graneis líquidos no Estado do Pará – solicitação da Delegacia da **ABTP** na Amazônia;
- b) Segurança das embarcações contra invasões, roubos e agressões armadas quando atracadas ou ancoradas em áreas de fundeio em terminais situados no Estado do Pará – solicitação da Delegacia da **ABTP** na Amazônia;
- c) Solicitação de interveniência e apoio no caso da pretensão ilegal de algumas prefeituras de cobrar o **IPTU** sobre áreas e terminais de propriedade das Administrações Portuárias;
- d) Questões sobre o papel da Autoridade Portuária, o horário de funcionamento dos portos e a prestação dos serviços de praticagem, com ênfase na importância da submissão dos horários desse serviço à ação conjunta da Autoridade Marítima e da Autoridade Portuária;
- e) Solução para a questão da adaptação dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias firmados anteriormente à vigência da Lei nº 8.630;
- f) Solicitação da interveniência para a busca de solução para alguns problemas na regulação da prestação dos serviços de praticagem na Bacia Amazônica; e
- g) Solicitação da interveniência e apoio na questão da cobrança aos terminais portuários pela utilização do espelho d'água pretendida pela **Secretaria do Patrimônio da União (SPU)**.

4.4.3. Junto à ANTAq

A Associação continuou seu trabalho de análise dos marcos regulatórios baixados pela Agência, especialmente os seguintes:

- **Resolução nº 1.401**, de 2009, e textos dela resultantes – Resolução **ANTAq** nº 1.660 e nº 1.695, ambas de 2010, que tratam da exploração de terminais de uso privativo misto ou exclusivo;
- **Resolução nº 1.642**, de 2010, que institui sistema informatizado, obrigatório para elaboração e apresentação de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE relativos a projetos de arrendamento de áreas e instalações portuárias e dá outras providências, calcado na Nota Técnica nº 017, de 12 de julho de 2007.
- **Resolução nº 1.687**, de 2010, que trata dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias;
- **Resolução nº 1.837**, de 2010, que trata da vigência dos contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei nº 8.630/1993;

- **Resolução nº 1.888**, de 2010, que disciplina a elaboração e apresentação, pelas administrações portuárias, de programas de arrendamento de áreas e instalações.
- **Instituição de GT Conjunto ANTAq / ABTP** para tentar harmonizar e convergir entendimentos e posicionamentos quanto a alguns aspectos regulatórios envolvendo atividades e autorizações de terminais privativos e terminais públicos.

4.4.4. No Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)

Em 2010 não ocorreu nenhuma alteração no andamento da revisão da Resolução CONAMA 344 que trata da execução dos serviços de dragagem. Aguarda-se que a mesma seja colocada em pauta em 2011, não sendo possível prever o desfecho que será dado a esse assunto.

O setor portuário continua preocupado por não dispor de um representante titular nesse Conselho cujas decisões interferem diretamente na atividade portuária, entre outras.

5. PREVISÕES DE INVESTIMENTOS PRIVADOS NO SETOR PORTUÁRIO

De acordo com os dados levantados, os investimentos privados a serem realizados nos próximos cinco anos, tanto em terminais públicos quanto em terminais privativos, deverão atingir o expressivo montante de R\$ 32 bilhões.

Em relação aos terminais de uso público, os registros indicam a existência de 111 terminais situados na área primária dos portos públicos e habilitados ao tráfego internacional segundo levantamento junto à **CONPORTOS / MJ (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, do Ministério da Justiça)**.

O País conta com 130 terminais de uso privativo misto ou exclusivo devidamente autorizados, dos quais 120 se encontram em operação e 10 ainda em fase de obras. Em 2010 foram apresentadas 10 novas solicitações de Autorização (Contrato de Adesão) para a exploração de terminais dessa modalidade, as quais se encontram ainda sob análise das autoridades competentes.

6. PRIORIDADES E DESAFIOS EM 2011

Segundo decisão do Conselho Deliberativo da **ABTP**, foi mantida para 2011 a agenda de prioridades e pleitos vigente em 2010 por tratar de diretrizes gerais. Essa agenda 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 favoráveis ou contrários aos interesses portuários. Nesses movimentos e ações, buscar sempre integração e 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 do Planejamento, Orçamento e Gestão, 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, mediante autorização da Assembléia Geral da **ABTP**, empreender ações judiciais, contestações e/ou acompanhamento de processos judiciais. Promover seminários de esclarecimento sobre as atividades portuárias e suas especificidades.
- Pacificar os conflitos no setor portuário.
- Apoiar o desenvolvimento da Cabotagem e das Hidrovias Interiores.
- Buscar a participação da **ABTP** no CONIT.
- Atuar em prol da implementação do PNLT, PNLN e 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 a adoção de boas práticas de governança corporativa com o objetivo de aumentar a eficiência dos serviços portuários.

Ações Necessárias:

- **Em relação aos CAPs:** Fazer com que os CAPs exerçam seu papel, conferindo-lhes o direito de indicar e/ou homologar os nomes dos dirigentes da Administração do Porto Organizado, bem como contar com serviço de auditoria externa.
- **Em relação à Administradora do Porto:** Propor uma estrutura administrativa autônoma para a entidade administradora do porto que lhe permita cumprir 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

necessárias; bem como apoiando o CAP e o OGMO em suas respectivas atribuições.

- **Em relação aos OGMOs:** Apoiar o setor empresarial envolvido e colaborar na reestruturação e racionalização desse órgão, bem como apoiar a busca de soluções para os seus passivos.

6.3. Infraestrutura 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 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 da infraestrutura de acesso aquaviária (canais, áreas e bacias) de modo a permitir o trânsito de embarcações com calados adequados ao comércio marítimo de cada porto.
- 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 fazer o acompanhamento das ações / obras, identificar problemas e gerar soluções para obras de acesso portuário terrestre.

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

Foco: Buscar fórmulas que permitam aos terminais portuários privados e públicos dispor de serviços de praticagem adequados em termos de competitividade e eficiência.

- Apoiar e pressionar as entidades Administradoras dos Portos para que assumam integralmente suas obrigações, bem como o controle da entrada e saída de navios do porto.

-
- Incluir os representantes dos terminais portuários públicos ou privados 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 e do tempo improdutivo visando o aumento da produtividade. 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”

O seminário será realizado em data a ser ainda determinada.

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