

# RELATÓRIO

## DE GESTÃO 2018



ANTAQ  
Agência Nacional de  
Transportes Aquaviários





# RELATÓRIO DE GESTÃO 2018

# Lista de siglas e abreviações

<b>APP</b>	Acompanhamento de Preços Portuários	<b>CONIT</b>	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
<b>AFRMM</b>	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante	<b>CCONT</b>	Coordenação-Geral de Contabilidade
<b>AHP</b>	Analytic Hierarchy Process	<b>CCT</b>	Coordenadoria de Contabilidade - ANTAQ
<b>AI</b>	Auto de Infração	<b>CRG</b>	Corregedoria - ANTAQ
<b>AIR</b>	Análise do Impacto Regulatório	<b>DFC</b>	Demonstração dos Fluxos de Caixa
<b>ANTAQ</b>	Agência Nacional de Transportes Aquaviários	<b>DG</b>	Diretoria Geral da ANTAQ
<b>ANTT</b>	Agência Nacional de Transportes Terrestres	<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
<b>ANP</b>	Agência Nacional Do Petróleo	<b>DOU</b>	Diário Oficial da União
<b>AR</b>	Agenda Regulatória	<b>DUP</b>	Declaração de Utilidade Pública
<b>BF</b>	Balanco Financeiro	<b>DVP</b>	Demonstrações das Variações Patrimoniais
<b>BO</b>	Balanco Orçamentário	<b>EBC</b>	Empresa Brasil de Comunicação
<b>BP</b>	Balanco Patrimonial	<b>EBN</b>	Empresa Brasileira de Navegação
<b>BIRD</b>	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento	<b>e-SIC</b>	Serviço eletrônico de Informações ao Cidadão
<b>BI</b>	Business Intelligence	<b>EGD</b>	Estratégica de Governança Digital
<b>CADE</b>	Conselho Administrativo de Defesa Econômica	<b>EPL</b>	Empresa de Planejamento e Logística
<b>CADIN</b>	Cadastro Informativo de créditos não quitados do setor público federal	<b>ETC</b>	Estações de Transbordo de Carga
<b>CEPAL</b>	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe	<b>EVETEA</b>	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
<b>CAA</b>	Certificado de Afretamento	<b>FBMC</b>	Fórum Brasileiro de Mudança do Clima
<b>CGTI</b>	Comitê Gestor de Tecnologia da Informação	<b>FSRU</b>	Floating, Storage and Regasification Unit
<b>CGU</b>	Controladoria Geral da União	<b>GI</b>	Grupo Interministerial
<b>CEA</b>	Comitê de Ética da ANTAQ	<b>GAN</b>	Gerência de Autorização da Navegação
<b>CMO</b>	Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização	<b>GAP</b>	Gerência de Autorização de Instalações Portuárias
<b>CGR</b>	Comitê de Gestão de Riscos	<b>GDPCAR</b>	Gratificação de Desempenho
<b>CIT</b>	Comitê de Integridade	<b>GEA</b>	Gerência de Estatísticas e Avaliação de Desempenho
<b>CGSIT</b>	Comitê Gestor de Segurança da Informação e Comunicações	<b>GEE</b>	Gases de Efeito Estufa
<b>CIG</b>	Comitê Interno de Governança	<b>GFN</b>	Gerência de Fiscalização da Navegação
<b>COSAP/MI</b>	Comitê Socioambiental Permanente	<b>GLC</b>	Gerência de Licitações e Contratos - ANTAQ
<b>CONAMA</b>	Conselho Nacional do Meio Ambiente	<b>GPO</b>	Gerência de Portos Organizados

<b>GRL</b>	Gerência de Recursos Logísticos - ANTAQ	<b>PAs</b>	Postos Avançados
<b>GRP</b>	Gerência de Regulação Portuária	<b>PA-SSZ</b>	Posto Avançado de Santos
<b>GRU</b>	Guia de Recolhimento da União	<b>PA-ARB</b>	Posto Avançado de Aratu
<b>GSI</b>	Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República	<b>PA-IBB</b>	Posto Avançado de Imbituba
<b>IEMI</b>	Índice de Execução da Meta Institucional	<b>PA-IGI</b>	Posto Avançado de Itaguaí
<b>IN</b>	Instrução Normativa	<b>PA-ITJ</b>	Posto Avançado de Itajaí
<b>IDA</b>	Índice de Desempenho Ambiental	<b>PA-MCP</b>	Posto Avançado de Macapá
<b>IFES</b>	Instituições Federais de Ensino Superior	<b>PA-SSA</b>	Posto Avançado de Salvador
<b>IP4</b>	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte	<b>PA-STM</b>	Posto Avançado de Santarém
<b>IPI</b>	Índice de Permanência de Irregularidades	<b>PA-SFS</b>	Posto Avançado de São Francisco do Sul
<b>IPTUR</b>	Instalação Portuária de Turismo	<b>PA-SUA</b>	Posto Avançado de Suape
<b>LAI</b>	Lei de Acesso à Informação	<b>PA-RIO</b>	Posto Avançado do Rio de Janeiro
<b>LOA</b>	Lei Orçamentária Anual	<b>PA-RIG</b>	Posto Avançado do Rio Grande
<b>LRF</b>	Lei de Responsabilidade Fiscal	<b>PAD</b>	Processo Administrativo Disciplinar
<b>MBA</b>	Master in Business Administration	<b>PATI</b>	Parecer Técnico Instrutório
<b>MCASP</b>	Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público	<b>PAC</b>	Plano Anual de Capacitação
<b>MCRSP</b>	Manual de Contabilidade Regulatória do Setor Portuário	<b>PAF</b>	Plano Anual de Fiscalização
<b>ME</b>	Ministério da Economia	<b>PAINT</b>	Plano Anual de Auditoria Interna
<b>MEPC</b>	Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho	<b>PAM</b>	Plano de Ajuda Mútua
<b>MINFRA</b>	Ministério da Infraestrutura	<b>PCE</b>	Plano de Controle de Emergência
<b>MSC</b>	Comitê de Segurança Marítima	<b>PDA</b>	Plano de Dados Abertos da Agência
<b>MP</b>	Plano Mestre	<b>PDTI</b>	Plano Diretor de Tecnologia da Informação
<b>MPDG</b>	Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão	<b>PE</b>	Planejamento Estratégico
<b>MRE</b>	Ministério das Relações Exteriores	<b>PEI</b>	Plano de Emergência Individual
<b>MTPAC</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	<b>PF</b>	Procuradoria Federal
<b>NBR</b>	Normas Brasileiras	<b>PFANTAQ</b>	Procuradoria Federal Junto à ANTAQ
<b>NBCTSP</b>	Normas Brasileiras de Contabilidade Técnica do Setor Público	<b>PGA</b>	Programa de Gestão Anual
<b>OGMO</b>	Órgãos de Gestão de Mão de Obra	<b>PGLS</b>	Plano de Gestão de Logística Sustentável
<b>ONTL</b>	Observatório Nacional de Transporte e Logística	<b>PIANC</b>	The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
<b>ONU</b>	Organização das Nações Unidas	<b>PL</b>	Patrimônio Líquido
<b>OUV</b>	Ouvidoria - ANTAQ	<b>PNGC</b>	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

<b>PNE</b>	Portadores de Necessidades Especiais	<b>STI</b>	Secretaria de Tecnologia da Informação - ANTAQ
<b>PNLT</b>	Plano Nacional de Logística em Transportes	<b>STN</b>	Secretaria do Tesouro Nacional
<b>PPF</b>	Plano Plurianual de Fiscalização	<b>TAC</b>	Termo de Ajustamento de Conduta
<b>PPI</b>	Programa de Parcerias de Investimentos	<b>TCU</b>	Tribunal de Contas da União
<b>PPRA</b>	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais	<b>TED</b>	Termo de Execução Decentralizada
<b>POSIC</b>	Política de Segurança da Informação	<b>THC</b>	Terminal Handling Charge
<b>PROREP</b>	Procedimentos de Regulação Tarifária de Portos	<b>TI</b>	Tecnologia da Informação
<b>PSP</b>	Porto sem Papel	<b>TKU</b>	Toneladas por Quilômetro útil
<b>RAD</b>	Relatório de Avaliação de Desempenho Portuário	<b>TLO</b>	Termo de Liberação de Operação
<b>RAINT</b>	Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna	<b>TMTS</b>	Tempo Médio de Tramitação de Processos Sancionadores
<b>REIDI</b>	Regime especial de incentivos para o desenvolvimento da infraestrutura	<b>TMTF</b>	Tempo Médio de Tramitação do Processo de Fiscalização
<b>REB</b>	Registro Especial Brasileiro	<b>TUP</b>	Terminais de Uso Privado
<b>RFB</b>	Receita Federal do Brasil	<b>UFPA</b>	Universidade Federal do Pará
<b>ROD</b>	Reunião Ordinária de Diretoria	<b>UFPR</b>	Universidade Federal do Paraná
<b>SAF</b>	Superintendência de Administração e Finanças- ANTAQ	<b>URE</b>	Unidade Regional
<b>SAMA</b>	Sistema de Afretamento Marítimo e de Apoio	<b>UREBL</b>	Unidade Regional de Belém – ANTAQ
<b>SDN</b>	Sistema de Desenvolvimento da Navegação Interior e Marítima	<b>URECO</b>	Unidade Regional de Corumbá – ANTAQ
<b>SDP</b>	Sistema de Desempenho Portuário	<b>UREFL</b>	Unidade Regional de Florianópolis - ANTAQ
<b>SDS</b>	Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade - ANTAQ	<b>UREFT</b>	Unidade Regional de Fortaleza – ANTAQ
<b>SERPRO</b>	Serviço Federal de Processamento de Dados	<b>UREMN</b>	Unidade Regional de Manaus – ANTAQ
<b>SGE</b>	Secretaria Geral - ANTAQ	<b>UREPL</b>	Unidade Regional de Porto Alegre - ANTAQ
<b>SFIS</b>	Sistema de Fiscalização Mobile	<b>UREPR</b>	Unidade Regional de Paranaguá - ANTAQ
<b>SIAFI</b>	Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal	<b>UREPV</b>	Unidade Regional de Porto Velho - ANTAQ
<b>SIAPÉ</b>	Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos	<b>URERE</b>	Unidade Regional de Recife – ANTAQ
<b>SIC</b>	Sistema de Informações de Custos do Governo Federal	<b>URERJ</b>	Unidade Regional do Rio de Janeiro - ANTAQ
<b>SISAP</b>	Sistema de Audiências Públicas	<b>URES�</b>	Unidade Regional de São Luís – ANTAQ
<b>SISP</b>	Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação	<b>URESP</b>	Unidade Regional de São Paulo - ANTAQ
<b>SISBIN</b>	Sistema Brasileiro de Inteligência	<b>URESv</b>	Unidade Regional de Salvador – ANTAQ
<b>SOE</b>	Sistema de Outorgas Eletrônicas da Navegação	<b>UREVT</b>	Unidade Regional de Vitória – ANTAQ
<b>SOG</b>	Superintendência de Outorgas – ANTAQ	<b>VPA</b>	Variações Patrimoniais Aumentativas
<b>SPL</b>	Secretaria de Planejamento e Coordenação Interna - ANTAQ	<b>VPD</b>	Variações Patrimoniais Diminutivas
<b>SRG</b>	Superintendência de Regulação - ANTAQ	<b>WACC</b>	Weighted Average Cost of Capital



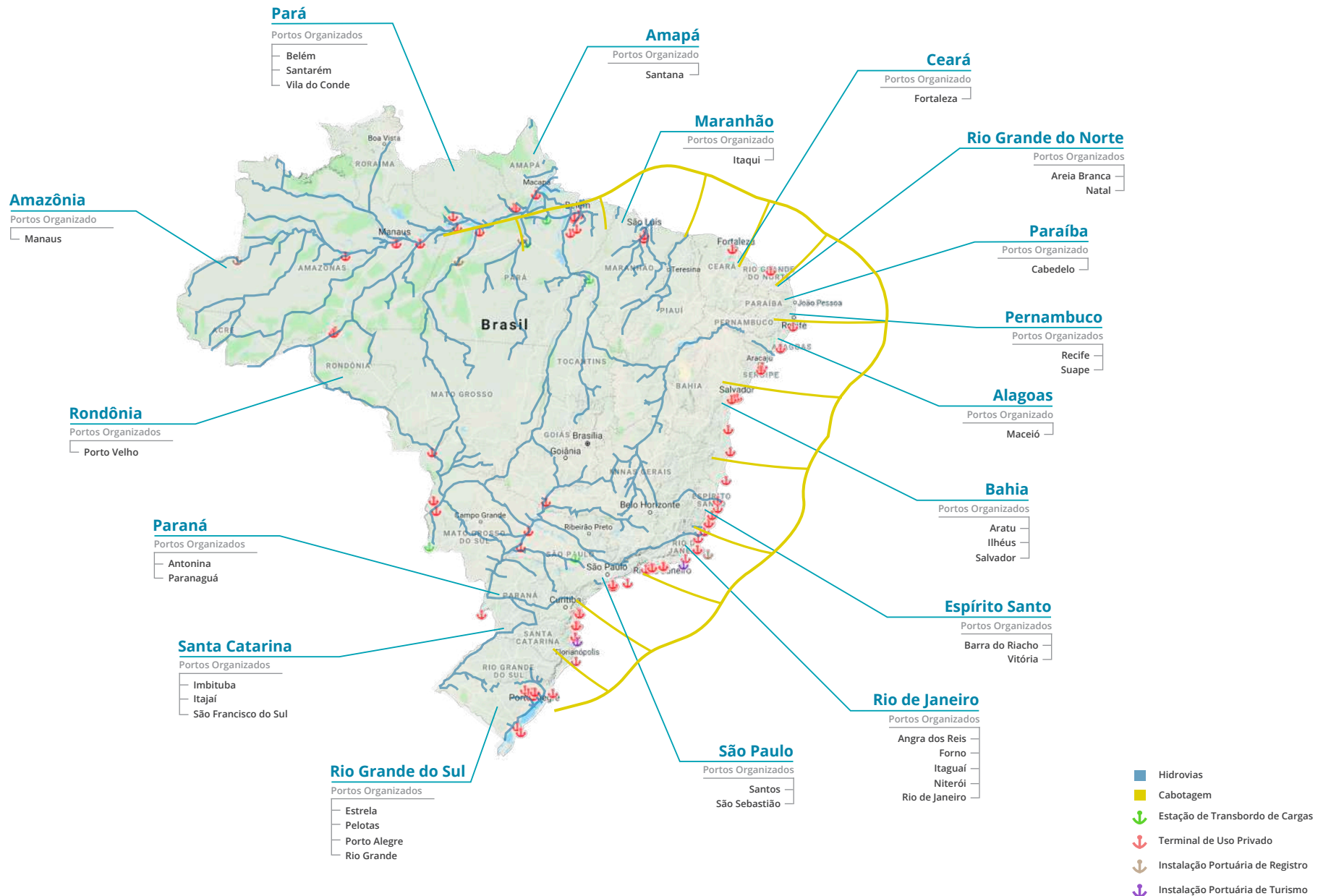
# Sumário

<b>VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO</b> .....	<b>14</b>
Estrutura organizacional.....	15
Cadeia de Valor da ANTAQ.....	18
<b>PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E GOVERNANÇA</b> .....	<b>20</b>
Mapa Estratégico da ANTAQ 2016 - 2020 .....	21
Estrutura de governança .....	22
Canais de comunicação com a sociedade.....	24
Principais relatórios divulgados.....	25
<b>GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS</b> .....	<b>26</b>
Gestão de Riscos.....	26
Controles internos.....	27
<b>RESULTADOS DA GESTÃO</b> .....	<b>28</b>
Harmonizar interesses dos usuários e do setor regulado .....	28
Promover eficiência e qualidade da gestão ambiental no transporte aquaviário .....	35
Prover infraestrutura e eficiência no transporte aquaviário .....	38
Assegurar prestação de serviços adequados .....	42
Produzir subsídios para aperfeiçoamento do setor aquaviário.....	47



<b>ALOCAÇÃO DE RECURSOS E ÁREAS ESPECIAIS DE GESTÃO .....</b>	<b>50</b>
Declaração do superintendente de administração e finanças, Joelson Neves Miranda .....	50
Gestão orçamentária e financeira.....	52
Gestão de pessoas .....	54
Gestão de licitações e contratos.....	57
Gestão patrimonial e infraestrutura .....	58
Gestão de tecnologia da informação .....	59
Gestão de custos .....	62
Gestão ambiental e sustentabilidade .....	65
<b>DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS.....</b>	<b>66</b>
Declaração do coordenador de contabilidade, Carlos Augusto Andrade Silva .....	66
Demonstrações contábeis.....	67
Notas explicativas.....	79
<b>OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES .....</b>	<b>84</b>
Determinação da materialidade das informações.....	84
Tratamento de determinações e recomendações do TCU .....	85
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>92</b>

# Estrutura Aquaviária Brasileira





## Mensagem do Diretor-Geral

O setor aquaviário nacional vem respondendo positivamente ao incremento de demanda observado nos últimos anos. Mesmo diante de um cenário pretérito recessivo, o segmento vem reportando sucessivos recordes, seja na movimentação de cargas nos portos, seja no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem (entre portos brasileiros).

Em que pese o complicado cenário político por que passou o setor portuário nacional no ano de 2018, reputo que a Agência logrou êxito em dissociar desse ambiente adverso, os aspectos técnicos e econômicos que justificam níveis de atratividade da atividade para absorção de investimentos tendentes a suplantarem riscos de outra natureza.

Destaca-se, por oportuno, a consolidação do modelo de exploração de arrendamentos portuários por meio de contratos que estabelecem claramente a matriz de riscos entre as partes e, bem assim, um nível de regulação simétrico entre instalações portuárias privadas e aquelas integrantes dos portos organizados.

O tripé de investimentos que permeia o setor portuário, a partir da revisão do marco regulatório entabulado com a Medida Provisória nº 595, de 2012, convertida na Lei nº 12.815/2013, também se mostrou pujante, tendo-se observado significativos investimentos vinculados às licitações de novos arrendamentos portuários, nas prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento em vigor e, ainda, por meio da autorização de instalações portuárias privadas.

Propiciar um ambiente de negócios que ofereça aos empreendedores segurança jurídica e estabilidade regulatória, são questões indissociáveis de boas práticas regulatórias. Nessa ótica, a ANTAQ vem primando suas ações no sentido de dotar o setor aquaviário de regras claras, sempre fiéis à política pública formulada pela instância ministerial, adotando procedimentos que permeiam por total transparência, a exemplo da discussão prévia e divulgação de sua agenda regulatória bienal.

Interna corporis, o ano de 2018 foi marcado pela consolidação da implementação da norma que trata dos direitos e deveres dos usuários na área de navegação marítima, materializando o compromisso da Agência com uma agenda positiva junto aos usuários do setor.

A convicção de que a Agência vem empreendendo a adequada regulação na área de afretamento de embarcações estrangeiras, nos conduz à busca pelo pleno restabelecimento da positividade da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, sobretudo na defesa da formação de uma frota mercante nacional adequada às necessidades e aos desafios do País.

Tema polêmico há anos no setor portuário, a ANTAQ abriu tratativas junto a terminais primários (molhados) e de retroárea (secos), visando mediar e atingir a harmonização de interesses quanto à cobrança do chamado Serviço de Segregação e Entrega de contêineres - SSE, também conhecido como THC-2, atualmente em curso.

No setor de movimentação de passageiros de turismo, nos defrontamos com o

desafio de viabilizar, em tempo recorde, uma série de escalas já contratadas para a temporada de cruzeiros 2018/2019, permitindo que os roteiros contemplassem novos municípios, a exemplo de Ilha Bela, Ubatuba, Angra dos Reis e Ilha Grande, dentre outros.

Atendemos rigorosamente no prazo os compromissos assumidos junto ao Programa de Parcerias de Investimento (PPI) envolvendo todos os projetos previamente qualificados, inclusive aqueles que foram objeto de certames licitatórios realizados na B3 - Bolsa, Brasil, Balcão (antiga BOVESPA).

A retomada de investimentos no setor de óleo e gás também se encontra no radar da Agência, com forte impacto nas atividades de navegação de apoio marítimo e apoio portuário. Nesse sentido, reuniões periódicas de trabalho estão ocorrendo junto às associações que representam o setor, tendentes a permitir que os normativos em vigor atendam a um novo cenário, com maior participação da iniciativa privada na exploração de hidrocarbonetos na costa brasileira. Reitera-se que a ANTAQ se encontra devidamente preparada para atender ao aumento de demanda por autorizações neste relevante segmento da economia.

Importante opção para o setor de geração de energia, as usinas termelétricas movidas a gás demandaram por ações pontuais da Agência, tanto na área de outorga como na área de regulação. Conforme assegurado aos empreendedores em consultas preliminares, qualquer que seja o regime de utilização de infraestrutura portuária (pública ou privada), a Agência se encontra dotada de meios para viabilização desses complexos projetos que demandam por estruturas náuticas. Ressalta-se que as demandas correspondentes foram totalmente atendidas pela Agência. No mesmo sentido, foram tratadas questões pontuais envolvendo atividades de transbordo não convencionais e, bem assim, a utilização de embarcações para consolidação de determinadas commodities.

Com o intuito de assegurar à população da região amazônica o atendimento de suas demandas ao chamado serviço adequado, houve significativo incremento do instituto do "registro" de instalações de apoio ao transporte aquaviário. Trata-se do reconhecimento por parte da Agência acerca da existência e operação de instalações que vêm há anos efetivamente prestando serviço à população, mas que por algum motivo



se encontram impedidas de obtenção da outorga convencional.

Ao adotarmos tal medida, de reconhecimento formal dessas estruturas, ou seja, de retirá-las da clandestinidade, passamos a realizar fiscalizações perenes assegurando aos usuários condições cada vez melhores de qualidade do serviço prestado. Passamos, também, a auxiliar os titulares dessas instalações, na busca pela regularização da exploração da área, junto aos órgãos públicos envolvidos, visando dotá-los de segurança jurídica em suas atividades.

Ponto forte da Agência, o sistema de estatísticas do setor aquaviário nacional agregou novas ferramentas e funcionalidades, tendentes a permitir maior e melhor estratificação de dados. Em meados de fevereiro de cada ano, a Agência vem sistematicamente publicando os dados anuais consolidados de todo o setor, exemplo que serve de referência inclusive internacionalmente.

A área de fiscalização da Agência, de forte presença, atuação e capilaridade em todo o território nacional, manteve-se atuante no exercício de 2018, identificando oportunidades de sistematização de procedimentos e acordos para compartilhamento de informações e dados de inteligência, em uma busca constante por eficiência e eficácia de suas ações.

Considerando que um dos grandes ativos existentes na ANTAQ é a sua boa interlocução com os diversos agentes do setor regulado, medidas de governança vêm sendo constantemente aperfeiçoadas, buscando dotar nossas ações de transparência e previsibilidade, sempre em prol de um ambiente de estabilidade.

Tratamos também de edificar ações conjuntas através de convênios e termos de compromisso junto a outros órgãos públicos e associações civis, nas áreas de segurança, meio ambiente, inteligência, controle da concorrência e compartilhamento de dados, em sinergia com interesses comuns, otimizando a alocação de recursos financeiros e humanos.

Mediante a constatação de que a matriz de transporte nacional necessita urgentemente alcançar um ponto de equilíbrio, temos carreado esforços por colocar na agenda dos Poderes Executivo e Legislativo a necessidade de desenvolvimento da navegação de cabotagem e, bem assim, estímulos à transformação de nossos rios navegáveis em verdadeiras hidrovias, contribuindo para uma logística mais racional sob o ponto de vista econômico e ambiental.

A incessante luta pela desburocratização também se encontra na pauta da Agência, mediante a assunção de uma série de compromissos junto à pasta ministerial. Atualmente sem processos em meio físico, estamos caminhando agora no sentido da sistematização de procedimentos, viabilização de peticionamento e outorga eletrônicos, reuniões virtuais de diretoria, dentre outras medidas em curso.

Procuramos estabelecer um fluxo processual expedito para análise de demandas pontuais ou denúncias, mediante a concessão de medidas cautelares no prazo de 48 horas, sobretudo quando constatado indícios de condutas abusivas.

O enfrentamento já iniciado acerca da definição clara de competências entre Poder Concedente e Agência Reguladora, seguramente servirá de base para o redesenho de procedimentos, resultando em uma melhor dinâmica e racionalidade, com vistas a fornecer à sociedade respostas mais rápidas.

O perfil mais técnico do recém criado Ministério da Infraestrutura - Minfra, permite projetar um calendário mais denso e arrojado para 2019, sobretudo no que se refere às novas licitações de áreas e instalações nos portos organizados.

Na mesma linha, há otimismo quanto à melhoria na qualidade da gestão das autoridades portuárias, mormente em razão da dinâmica observada na substituição dos dirigentes das chamadas “companhias docas” por perfis predominantemente técnicos, condição que certamente propiciará, no curto prazo, a descentralização de uma série de atividades - atualmente concentrada em Brasília, no âmbito ministerial - laborando em prol da celeridade e racionalidade de ações viabilizadoras de investimentos nos principais portos brasileiros.

A redução da burocracia, a instituição de sistemas de controle de tráfego nos portos, a absorção de novas tecnologias e inteligência no desembarço aduaneiro, avanços na logística de identificação de cargas e otimização de superestrutura de terminais portuários, certamente continuarão a contribuir para o necessário aumento de produtividade no setor. Trata-se de fazer mais com o mesmo.

O grau de expertise atingido pela ANTAQ ao longo de seus 17 anos de existência, lhe permite atualmente exercer relevante protagonismo junto ao setor regulado, é dizer, empreendedores, usuários, prestadores de serviço, trabalhadores, organismos internacionais, formuladores de políticas públicas, Casas Legislativas, Tribunal de Contas da União (TCU), CADE e demais Agências Reguladoras (federais ou locais), cujas atividades tangenciam o setor aquaviário nacional, estando sempre presente nas principais discussões afetas ao segmento.

A redefinição de uma série de poligonais dos portos organizados, ainda pendente de publicação; o retorno a uma estrutura de conformação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) que represente de forma mais isonômica e democrática os anseios dos diversos entes que atuam no setor; o estabelecimento de um novo modelo para a realização de dragagens nos principais portos brasileiros, seja por meio de concessão pura ou através de consórcios privados; o desenvolvimento de Parcerias Público-Privadas para exploração das principais hidrovias no País; e a retomada de uma agenda positiva e ordinária da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS), em conjunto com as medidas em curso anteriormente apontadas, certamente colocarão o setor aquaviário nacional em um círculo virtuoso em prol do desenvolvimento sócio econômico de nosso País.



Mário Povia

CPF: 052.473.918-88

Diretor-Geral da ANTAQ

# Capítulo 1

## Visão geral organizacional e ambiente externo



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foi criada pela Lei nº 10.233/2001. É uma Autarquia que integra a Administração Federal Indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada ao Ministério da Infraestrutura (Minfra).

A sua finalidade é implementar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura, seguindo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. É responsável por supervisionar, fiscalizar e regular as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária. No âmbito da navegação, a Lei 9.432/1997, dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário. O marco regulatório do setor portuário é estabelecido pela Lei nº 12.815/2013, e pelo Decreto nº 8.033/2013.

Constituem esfera de atuação no campo da navegação: a navegação fluvial, lacustre e de travessia; a navegação de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso. Já na esfera portuária, subdivide-se em parte pública, com os portos organizados e, na privada, com os Terminais de Uso Privado (TUP); as Estações de Transbordo de Carga (ETC); as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) e as Instalações Portuárias de Turismo (IPTUR).

### Missão

Assegurar à sociedade a adequada prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e hidroviária, garantindo condições de competitividade e harmonizando os interesses públicos e privados.

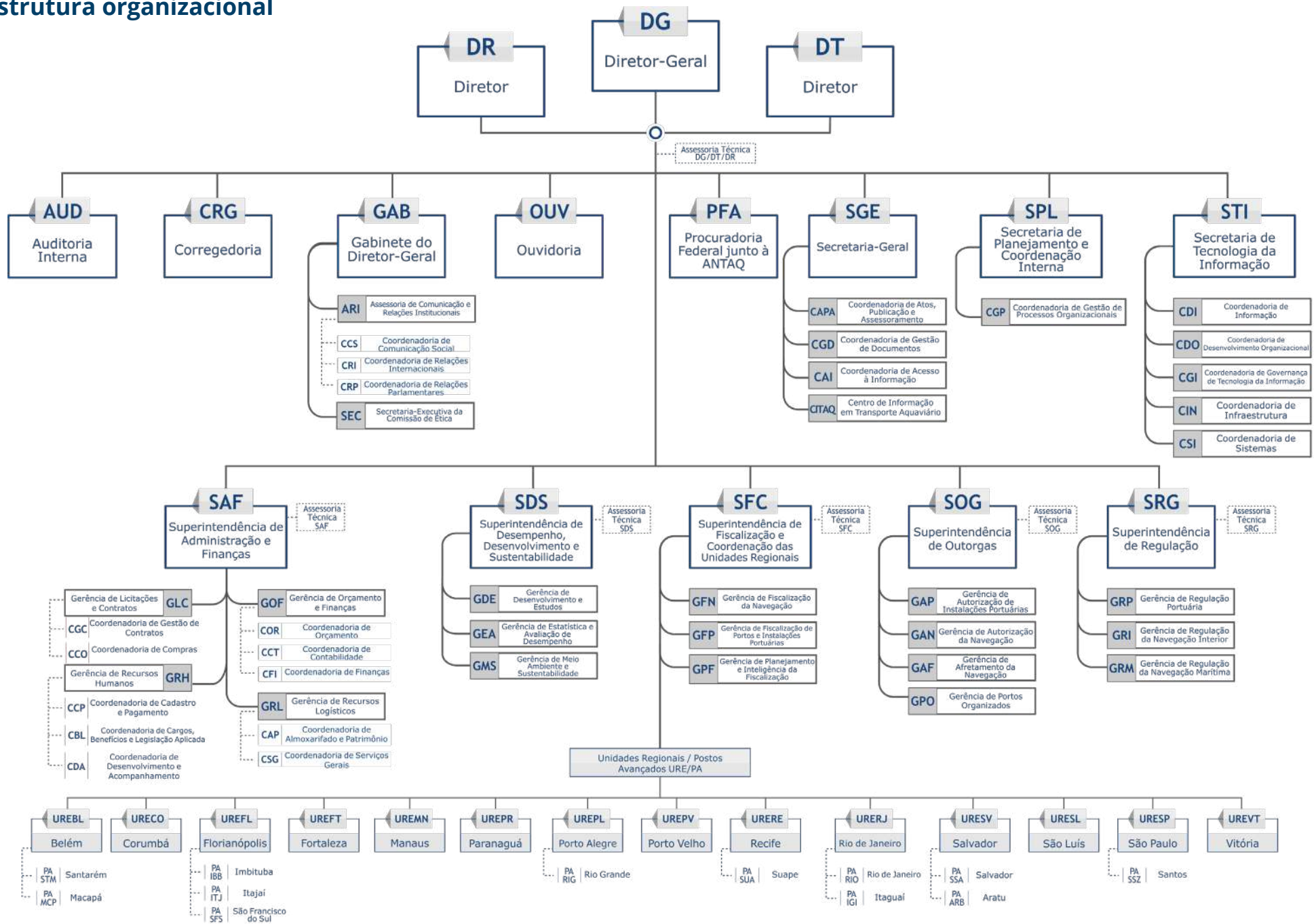
### Visão

Ser reconhecida por seu papel relevante na logística e eficiência do transporte, como indutora do desenvolvimento econômico e social e considerada por seus servidores a melhor Agência Reguladora para se trabalhar.

### Valores

Excelência técnica, espírito de equipe, comprometimento, proatividade, transparência, responsabilidade social e imparcialidade.

# Estrutura organizacional



## Cenário nacional

O principal desafio do setor de transporte no Brasil é garantir e fomentar o fortalecimento multimodal dos meios de transportes. É por meio da otimização dos investimentos públicos e privados, que os órgãos do setor buscam assegurar a manutenção, modernização e ampliação da infraestrutura brasileira.

Sob a ótica do transporte aquaviário, é importante ressaltar o Decreto nº 8.033/2013. Ele fixou como competência da ANTAQ a condução dos procedimentos licitatórios de áreas e instalações localizadas dentro dos portos organizados, a fim de conferir eficiência ao setor, favorecendo a competitividade da infraestrutura nacional. No decorrer do ano de 2018, a ANTAQ realizou o leilão de arrendamentos que incluíram portos de relevância na logística do país, como Santos e Paranaguá – outras áreas estão em fase de andamento.

Outro normativo relevante para as atividades da Agência é o Decreto nº 9.048/2017, que altera o decreto nº 8033/2013 e que trata, entre outros assuntos, da transferência da competência do Ministério da Infraestrutura para a ANTAQ, no que tangem às análises de viabilidade locacional das autorizações de instalações portuárias privadas, impactando positivamente nas atividades providas pelo setor privado.

A inserção da Agência no cenário brasileiro é construída por meio do relacionamento com órgãos e entidades correlatos às atividades de transportes, como por exemplo: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para trocas de informações referentes ao setor; Ministério das Relações Exteriores (MRE) no que concerne os acordos bilaterais e temas internacionais; Casa Civil no que tange ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e outros assuntos estratégicos; a Marinha do Brasil; a Receita Federal do Brasil com o compartilhamento do Sistema Mercante; outras Agências Reguladoras, como a Agência Nacional do Petróleo (ANP), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa); e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE); além do Ministério da Infraestrutura, que é o Poder Concedente no âmbito do transporte.

A qualidade das relações da ANTAQ concentra-se, também, na proximidade com sindicatos e representantes do setor regulado. Consideradas partes interessadas e pertencentes ao conjunto de atores responsáveis pela regulação do setor, figuram na convivência entre os entes o atendimento dos pedidos de reuniões, os convites para participação de seminários, debates, audiência pública e rodadas de discussão afetas ao tema aquaviário.

Normativos expedidos pela Agência geraram importantes ganhos para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira. Exemplo disso, principalmente na Região Norte, onde o transporte aquaviário é plenamente utilizado, o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário foi parte importante no fomento promovido pela ANTAQ para a formalização de instalações rudimentares, trazendo o poder público para perto das populações afastadas, buscando melhores condições para os usuários. Além disso, o estabelecimento das gratuidades de passagens conferidas aos jovens, idosos e deficientes merece destaque e importância no contexto do Brasil.

## Cenário internacional

No âmbito internacional, a ANTAQ tem contribuído substancialmente com as discussões em prol do desenvolvimento do setor aquaviário. As parcerias firmadas com organismos internacionais sejam por meio da troca de experiências ou de informações técnicas têm gerado resultados positivos na tomada de decisões por parte do governo brasileiro.

Dessa forma, a ANTAQ tem mantido uma voz ativa junto aos organismos internacionais, ampliando sua colaboração analítica sobre acordos e tratados, que visam fomentar a participação do Brasil no cenário internacional, principalmente nos temas afetos a navegação marítima e fluvial.

Dada a notoriedade da Agência na produção de estudos e análises técnicas, a Agência se faz presente no Grupo Interministerial (GI) da Coordenação dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (OMI/IMO), organismo especializado na área marítima inserido na estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU), participando ativamente das reuniões de 2018, em Londres (120ª e 121ª Sessão do Conselho da Organização Marítima Internacional - IMO). Também é membro da PIANC – The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários), entidade internacional, sem fins lucrativos, cujo propósito é estimular debates entre profissionais e especialistas em infraestrutura aquaviária.

Além disso, a Agência participa sistematicamente de foros internacionais, assim como busca firmar convênios para estimular a troca de experiências e cooperação técnica entre nações amigas. A título de ilustração, a Agência mantém parcerias dessa envergadura com a Autoridade Marítima Dinamarquesa e ao longo de 2018, estreitou laços com o governo Chinês, por meio da sua embaixada, além da França e Noruega.

O lançamento do estudo organizado pela ANTAQ, envolvendo os países signatários do acordo Hidrovia Paraguai-Paraná, que remonta as ideias de integração continental entre os países sul-americanos.

## Principais eventos realizados pela ANTAQ

Ciente da importância de se estabelecer um diálogo aberto com a sociedade, a ANTAQ promoveu em 2018 diversos eventos (seminários, palestras, debates etc.) como meio de viabilizar sua participação na construção de uma regulação cada vez mais eficiente e, principalmente, trazer benefícios à infraestrutura portuária e ao transporte aquaviário.

A Agência vem crescendo com a agenda positiva – encontros promovidos pela Autarquia com os usuários e os regulados para validar diagnósticos, buscar encaminhamentos para as questões de maior valor estratégico para o setor. O diálogo contínuo tem gerado resultados positivos na gestão e no aperfeiçoamento de regulamentos acerca das atividades de prestação de serviços portuários e do transporte aquaviário.

Além da agenda positiva, merecem destaque os seguintes eventos organizados pela ANTAQ:



Seminário sobre a “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica”. Estudo desenvolvido pela Agência em conjunto com a Universidade Federal do Pará (UFPA). Tal ação permitiu à ANTAQ disponibilizar à sociedade uma visão ampla e integrada dos serviços de transporte de passageiros e misto da Região Amazônica.

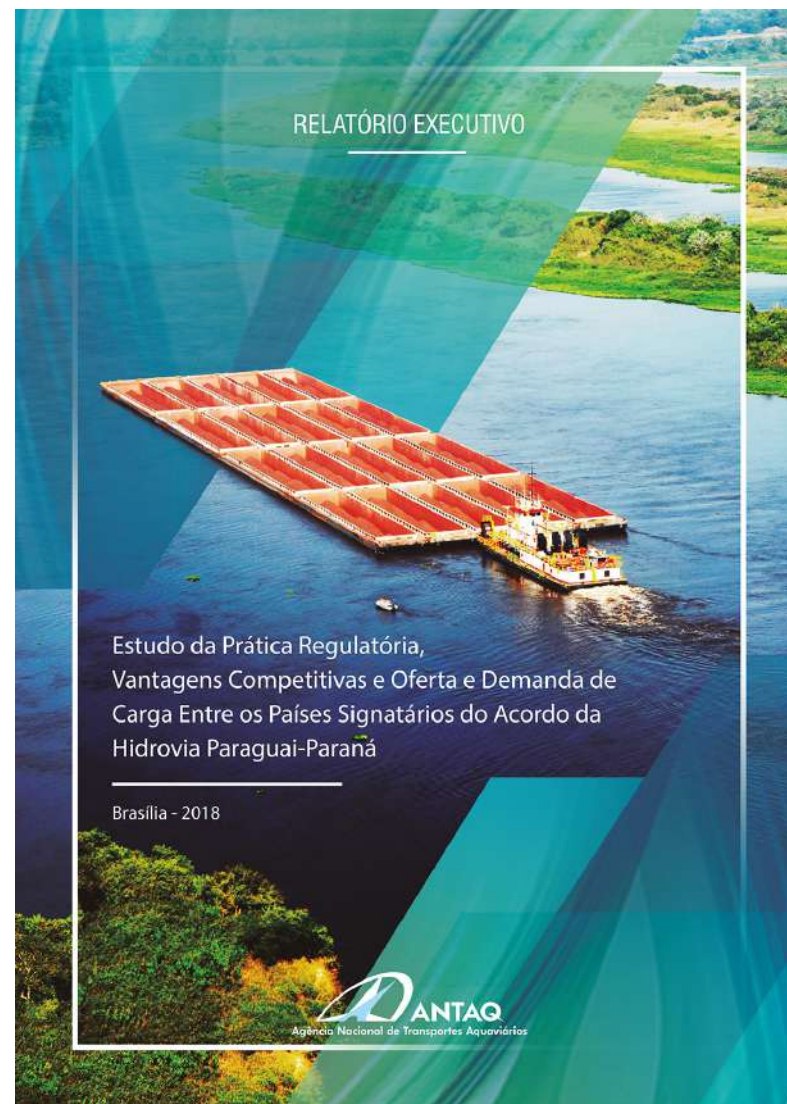


Lançamento do Sistema de Desempenho da Navegação (SDN) no módulo Apoio Portuário. O objetivo maior do Sistema é conhecer o setor, obter dados e deles gerir inovações reguladoras.

“1º Workshop sobre Regulação e Concorrência” promovido pela ANTAQ e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica. O propósito do evento foi exibir a expertise das instituições que vem trabalhando conjuntamente para dar maior efetividade ao combate às infrações à ordem econômica e à disseminação da cultura da livre concorrência nos serviços de transportes aquaviários.

Seminário sobre “Informação, Regulação e Transparência: Diálogos sobre a Lei de Acesso à Informação”, uma parceria com a CGU. O objetivo do evento foi intensificar reflexões acerca do controle social e transparência no âmbito das Agências Reguladoras, referentes à aplicação prática da Lei de Acesso à Informação (LAI).

Seminário sobre o “Estudo da Prática Regulatória, Vantagens Competitivas e Oferta e Demanda de Carga entre os Países Signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná”. O estudo, organizado pela Agência em parceria com a Universidade Federal do Paraná (UFPR), possibilita a tomada de decisões governamentais e suas políticas de incremento da navegação interior, bem como a marítima.



“1ª Rodada de Debates do Setor Portuário e Marítimo”, encontro realizado pela Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB-DF, com o apoio da ANTAQ.

Seminário sobre “Informação, Regulação e Transparência: Diálogos sobre a Lei de Acesso à Informação”, uma parceria com a CGU. O objetivo do evento foi intensificar reflexões acerca do controle social e transparência no âmbito das Agências Reguladoras, referentes à aplicação prática da Lei de Acesso à Informação (LAI).

A participação da ANTAQ nos eventos da Rede de Articulação das Agências Reguladoras (Radar), câmara permanente com o objetivo de estabelecer contato contínuo para a articulação de assuntos específicos das Agências Reguladoras. Esta iniciativa apoiada pela ANTAQ busca identificar e desenvolver melhores práticas para o interesse comum.

A ANTAQ se fez presente também em emblemáticos debates do setor, como o “Navegação de Cabotagem – Ouvindo o Mercado”, organizado pelo Ministério dos Transportes e Casa Civil. Também houve diversos encontros dos Conselhos de Infraestrutura da FIESP, FIESC, FIEC e FIEPA, onde a ANTAQ tem assento. A Agência participou nos fóruns de discussões promovidos pela AEB, como por exemplo, o Encontro Nacional de Comércio Exterior (ENAEX), 15ª Marintec South America e Trans 2018. Outro evento de relevância, concentrado na região Norte é o VII Congresso e Feira Internacional de Transporte e Logística Sustentável da Amazônia (FIAM e FIEPA). No universo jurídico frisa-se o Instituto de Direito Portuário – IDP e as seccionais da Ordem dos Advogados do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Distrito Federal.

## Cadeia de Valor da ANTAQ

A Cadeia de Valor é uma ferramenta de gestão que mostra o conjunto de processos realizados na ANTAQ e os valores entregues para a sociedade e setor regulado. Ela fornece uma visão ampla do funcionamento da Agência, facilitando o entendimento das questões de alta relevância. Além disso, reforça o foco na geração de valor público - orientando a Agência à entrega de melhores serviços -, aprimorando a análise das dificuldades e a identificação das oportunidades e pontos de mudança na estrutura organizacional.

Segundo o Decreto nº 9.203/2018, que institui a política de governança federal, considera-se valor público os produtos e resultados gerados, preservados ou entregues pelas atividades de uma organização que representem respostas efetivas e úteis às necessidades ou às demandas de interesse público e modifiquem aspectos do conjunto da sociedade ou de alguns grupos específicos reconhecidos como destinatários legítimos de bens e serviços públicos”.

A construção da Cadeia de Valor e a criação da Coordenadoria de Gestão de Processos Organizacionais são consideradas os marcos da gestão por processos na Agência, que está sendo utilizada como mecanismo gerencial de alto impacto, no qual os processos são vistos como eixos articuladores de transformações e melhorias organizacionais. A proposta da gestão por processos é entregar resultados por meio do alcance dos valores representados na Cadeia de Valor, quais sejam:

- Harmonização dos interesses dos usuários e do setor regulado;
- Promoção da eficiência e qualidade da gestão ambiental no transporte aquaviário;
- Promoção da infraestrutura e eficiência do transporte aquaviário;
- Garantia da prestação de serviços adequados;
- Produção de subsídios para o aperfeiçoamento do setor aquaviário.

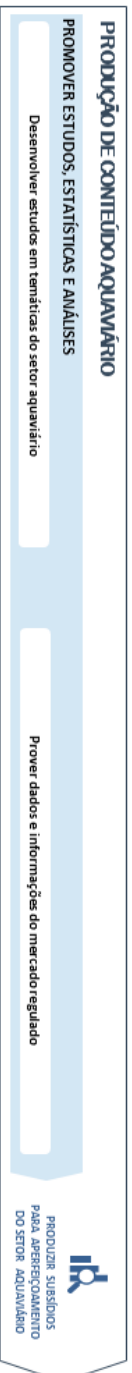
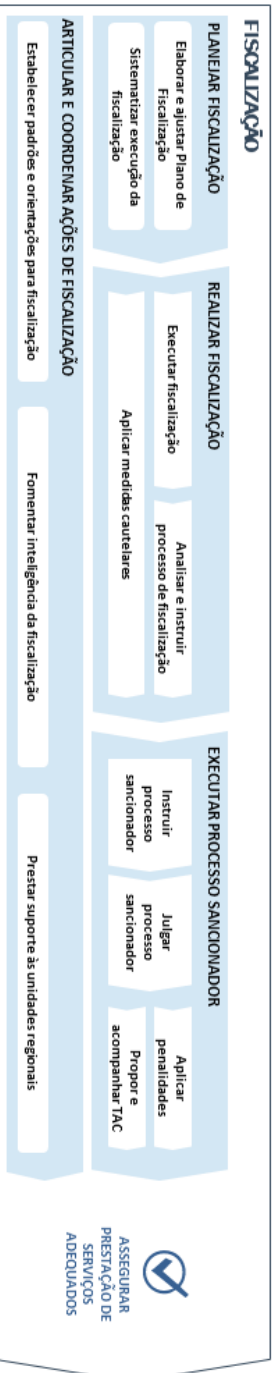
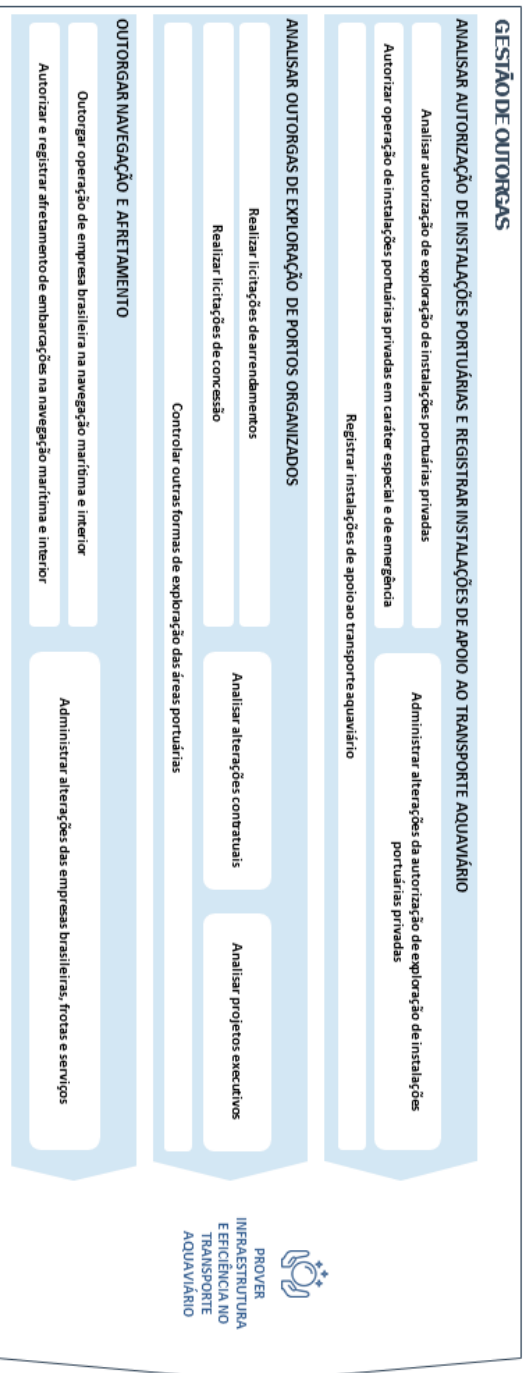
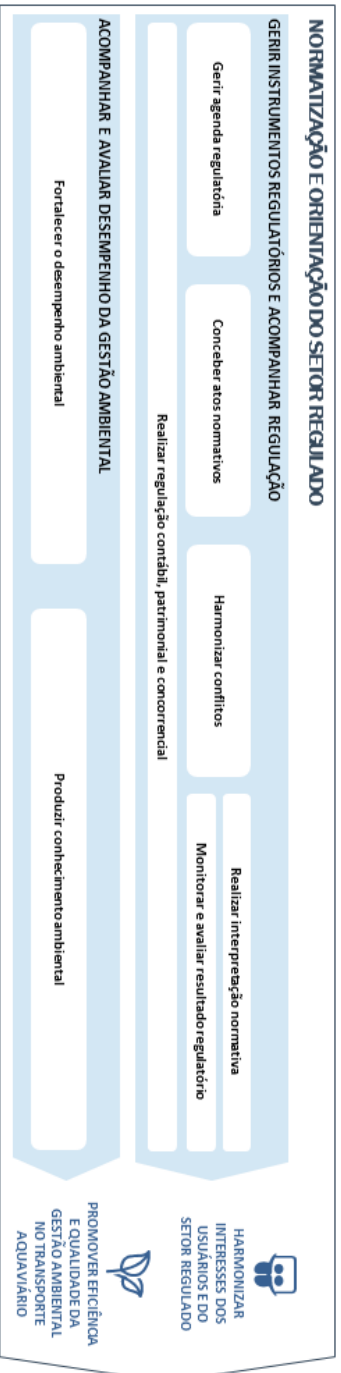
De forma a produzir esses valores, a estrutura da Cadeia de Valor é composta de cinco macroprocessos:

- Normatização e orientação do setor regulado;
- Gestão de outorgas;
- Fiscalização;
- Produção de conteúdo aquaviário;
- Estratégia, gestão e suporte.

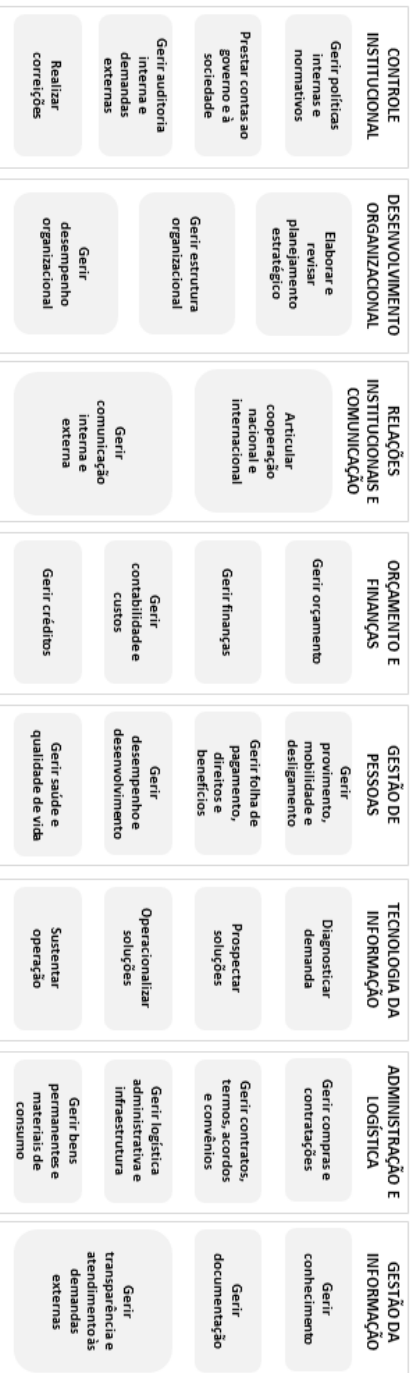
Os quatro primeiros macroprocessos citados são referentes à área finalística de Agência, direcionados para entrega de valor à sociedade e ao setor regulado. O macroprocesso de “Estratégia, gestão e suporte” refere-se aos processos gerenciais e de suporte, onde as entregas são realizadas para os demais processos internos da ANTAQ.



## CADEIA DE VALOR ANTAQ



### ESTRATÉGIA, GESTÃO E SUPORTE



# Capítulo 2

## Planejamento estratégico e governança



O Planejamento Estratégico faz parte do conjunto de processos que contribuem para o desenvolvimento organizacional da ANTAQ. Ele é um importante instrumento direcionador que visa o alcance dos objetivos e metas estratégicas, do quinquênio 2016-2020. Foram definidas quarenta e quatro iniciativas para alcançar os dezoito objetivos estratégicos, apresentados no Mapa Estratégico.

Em 2018, destaca-se a articulação institucional para o alcance do objetivo P5 - Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos, do qual a iniciativa “elaborar a Cadeia de Valor” foi realizada. O principal desdobramento da construção da Cadeia de Valor foi o ganho institucional de maturidade em relação aos processos da ANTAQ, resultando em reflexões sobre a importância de se compreender a atuação da Agência de forma transversal, trazendo maior clareza da entrega do valor para a sociedade e setor regulado.

Outros objetivos estratégicos importantes tratados em 2018 são o A6 - Promover soluções de TI interna alinhadas à estratégia da ANTAQ, com a implantação do Sistema de Outorgas Eletrônicas da Navegação (SOE) e do Sistema de Controle Patrimonial nos portos públicos; e o P1 - Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios, onde o desenvolvimento da metodologia de cálculo de preços para o serviço de transportes tanto para passageiros, como para veículos e cargas contribui para o aprimoramento da prestação dos serviços. Ainda no âmbito regulatório, duas iniciativas realizadas fortalecerão a política pública do setor aquaviário, gerando impactos diretos, são elas: a revisão da norma de afretamento de embarcações para operar na navegação interior e a revisão dos critérios econômico-financeiros para a manutenção da outorga na navegação marítima e de apoio.

Objetivo estratégico A5 - Aumentar o conhecimento sobre o mercado regulado, haja vista a publicação e divulgação do “Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de cargas entre os países signatários do acordo da hidrovia Paraguai - Paraná”.

No campo portuário, alinhado ao objetivo R2 - Promover o desenvolvimento do setor regulado com sustentabilidade ambiental, está a condução dos novos arrendamentos. Nos procedimentos licitatórios realizados, os leilões de terminais portuários dos portos organizados de Itaqui e Santos contabilizam investimentos na ordem de R\$ 413 milhões, gerando modernização e aumento de capacidade operacional.

Na atuação fiscalizatória, a implantação da solução de tecnologia pioneira no setor de Agências Reguladoras, o aplicativo de fiscalização *SFIS mobile*, está relacionada aos objetivos A6 - Promover soluções de TI interna alinhadas à estratégia da ANTAQ e P2 - Garantir eficiência e eficácia das ações de fiscalização.

# Mapa Estratégico da ANTAQ 2016 - 2020

## Missão

*Assegurar à sociedade a adequada prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e hidroviária, garantindo condições de competitividade e harmonizando os interesses público e privado.*

## Visão

*Ser reconhecida por seu papel relevante na logística e eficiência do transporte, como indutora do desenvolvimento econômico e social e considerada por seus servidores a melhor Agência Reguladora para se trabalhar.*

↑  
Resultados para a Sociedade

<b>R1</b>	Garantir a efetividade das atividades de regulação	<b>R2</b>	Promover o desenvolvimento do setor regulado com sustentabilidade ambiental	<b>R3</b>	Fortalecer a imagem e o relacionamento da ANTAQ com a Sociedade
		<b>R4</b>	Ser referência na divulgação de informações do transporte aquaviário		

↑  
Processos Internos

<b>P1</b>	Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios	<b>P2</b>	Garantir a eficiência e eficácia das ações de Fiscalização	<b>P3</b>	Consolidar a atuação na área ambiental	}	<b>F1</b>	Aperfeiçoar o planejamento orçamentário
<b>P4</b>	Fortalecer mecanismos de gestão e decisão	<b>P5</b>	Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos	<b>P6</b>	Assegurar a integridade, segurança e disponibilidade das informações		<b>F2</b>	Assegurar orçamento alinhado à estratégia da ANTAQ

↑  
Aprendizado E Crescimento

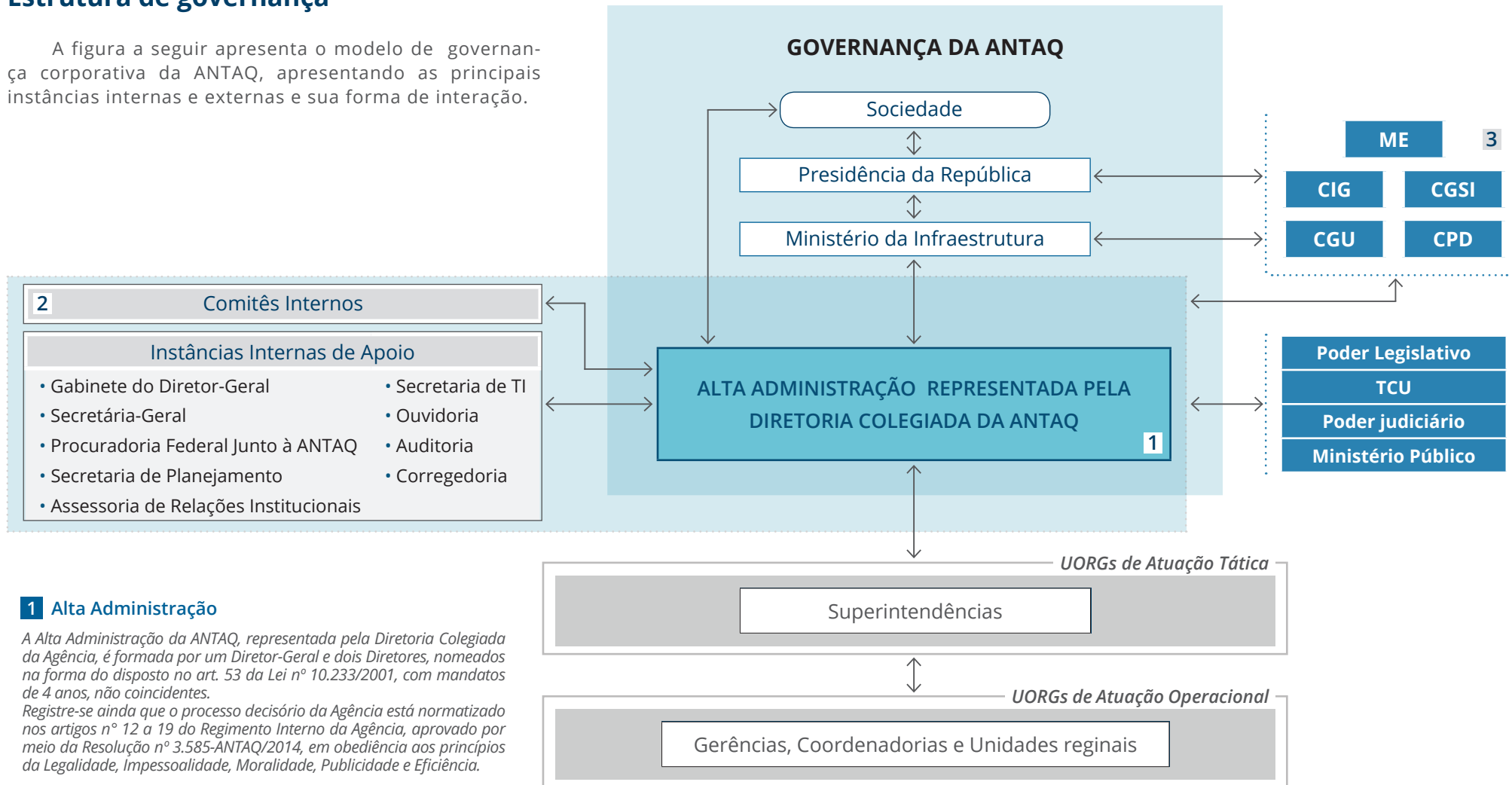
<b>A1</b>	Modernizar as práticas de gestão de pessoas	<b>A2</b>	Promover capacitação gerencial e técnica alinhada à estratégia da ANTAQ	<b>A3</b>	Aprimorar Clima Organizacional
<b>A4</b>	Promover soluções de comunicação interna alinhadas à estratégia da ANTAQ	<b>A5</b>	Aumentar o conhecimento sobre o mercado regulado	<b>A6</b>	Prover soluções de TI alinhadas à estratégia da ANTAQ

## Valores

- Excelência técnica
- Comprometimento
- Transparência
- Imparcialidade
- Espírito de equipe
- Proatividade
- Responsabilidade Social

## Estrutura de governança

A figura a seguir apresenta o modelo de governança corporativa da ANTAQ, apresentando as principais instâncias internas e externas e sua forma de interação.



### 1 Alta Administração

A Alta Administração da ANTAQ, representada pela Diretoria Colegiada da Agência, é formada por um Diretor-Geral e dois Diretores, nomeados na forma do disposto no art. 53 da Lei nº 10.233/2001, com mandatos de 4 anos, não coincidentes.

Registre-se ainda que o processo decisório da Agência está normatizado nos artigos nº 12 a 19 do Regimento Interno da Agência, aprovado por meio da Resolução nº 3.585-ANTAQ/2014, em obediência aos princípios da Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência.

### 2 Comitês Internos

São os colegiados corporativos que prestam apoio à Diretoria Colegiada e às demais Unidades Organizacionais para assuntos de âmbito corporativo e funcionam em caráter permanente, com reuniões periódicas e foco de atuação específica.

- Comitê Interno de Governança (CIG)
- Comitê de Integridade (CIT)
- Comitê de Governança e Gestão de Riscos (CGR)
- Comitê de Gestão da Tecnologia da Informação (CGTI)
- Comitê Gestor de Segurança da Informação e Comunicações (CGSIT)
- Comitê Permanente de Desburocratização
- Comitê Gestor do Teletreabalho

### 3 Instâncias Externas de Governança

- ME - Ministério da Economia
- CIG - Comitê Interministerial de Governança
- CGSI - Comitê Gestor de Segurança da Informação da Presidência da República
- CGU - Controladoria Geral da União
- CPD - Comitê Permanente de Desburocratização

## 1 Alta Administração



**Mário Povia**  
Diretor Geral



**Francisval Mendes**  
Diretor



**Adalberto Tokarski**  
Diretor

## 2 Superintendência



**Joelson Miranda**  
SAF



**José Renato**  
SDS



**Gabriela Costa**  
SFC



**Alber Vasconcelos**  
SOG



**Bruno Pinheiro**  
SRG

## Atuação da auditoria interna da ANTAQ

A auditoria executou o Plano Anual de Auditoria Interna (PAINT) 2018 seguindo as orientações dos órgãos técnicos, elaborou o Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna (RAINT) 2017 e planejou o PAINT para o exercício 2019. Paralelamente, atendeu quarenta e duas demandas de órgãos de controle e realizou o monitoramento de trinta e dois achados de auditoria, além do assessoramento às próprias unidades organizacionais da ANTAQ.

Dos principais resultados apurados por meio das atividades desenvolvidas pela Auditoria Interna, estão:

- Revisão de rotinas administrativas da ANTAQ na primeira linha de controle (coordenadorias) e segunda linha de controle (gerências, superintendências e assessorias), tendo como consequência o aprimoramento dos controles contábeis patrimoniais, financeiros e de governança.
- Recomendação para realização de padronização dos procedimentos e fluxo processual para as contratações via Termos de Execução Descentralizada (TEDs), desde a sua concepção até a conclusão dos repasses e a entrega do objeto do termo, incluindo as competências e responsabilidades dos agentes fiscalizados e gestores envolvidos.
- Recomendação para a alteração do normativo sobre a Agenda Regulatória (AR), visando dar celeridade ao processo de elaboração, acompanhamento e execução da agenda
- Interação com o CNPq visando promover a participação dos servidores da ANTAQ como pesquisadores para internalizar a cultura de produção de estudos, inclusive com o envolvimento de diversas áreas e das unidades descentralizadas.

## Atividades de correção

A corregedoria da ANTAQ é unidade integrante do Sistema de Correição do Governo Federal, responsável pelos procedimentos correicionais (procedimentos disciplinares e/ou procedimentos de responsabilização de entes privados).

Os procedimentos disciplinares obedecem às diretrizes da Lei n.º 8.112/1990, e os normativos e orientações da Controladoria-Geral da União (CGU), em especial os expedidos pela Corregedoria Geral da União - Órgão Central do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal.

Foram realizados onze procedimentos preliminares/instrutórios, que culminaram na celebração de três Termos de Ajustamento de Conduta (TAC - IN CGU nº 02/2017), em

quatro arquivamentos por ausência de materialidade e autoria e na instauração de duas comissões de PAD (Procedimento Administrativo Disciplinar), sendo uma já concluída e as demais aguardando julgamento da Diretoria. Restam, ainda, três instruções em curso.

Destaca-se, ainda, a atualização das informações referentes aos procedimentos correcionais nos Sistemas CGU-PAD e CGU-PJ, nos termos, respectivamente, da Portaria CGU nº 1.043/2007, e da Portaria CGU nº 1.196/2017.

## Canais de comunicação com a sociedade

No intuito de fortalecer o relacionamento com os usuários do transporte aquaviário, a ANTAQ empreende esforços para estimular o processo de publicidade e transparência das informações, o que representa um dos objetivos essenciais da gestão pública moderna. A relação de confiança e credibilidade é estabelecida a partir da disponibilização de informações relevantes sobre o setor e as principais ações da Agência. Também são disponibilizados canais de comunicação para recebimento de denúncias, divulgação de notícias, informes técnicos e prestação de contas.

A Ouvidoria da ANTAQ tem os seguintes canais de comunicação direta com o cidadão:

- Atendimento online disponível no link da Ouvidoria na página institucional [www.portalantag.gov.br](http://www.portalantag.gov.br);
- Formulário Eletrônico disponível no link da Ouvidoria na página institucional [www.portalantag.gov.br](http://www.portalantag.gov.br) e na Carta de Serviços da Agência;
- Central de Atendimento Telefônico: 0800-6445001
- Correspondência: SEPN Quadra 514 - Conjunto "E" - Edifício ANTAQ - Asa Norte CEP: 70760-545 - Brasília/DF Fax: (61) 2029.6592.

A Agência também utiliza, além dos tradicionais veículos de mídia como rádios, TVs e impressos, as redes sociais para o contato com o cidadão e setor regulado.

[www.facebook.com/ANTAQ.oficial](https://www.facebook.com/ANTAQ.oficial)

[www.twitter.com/ANTAQ\\_oficial](https://www.twitter.com/ANTAQ_oficial)

[www.youtube.com/channel/UCXil11qX8SF3gvr15ijEsQw](https://www.youtube.com/channel/UCXil11qX8SF3gvr15ijEsQw)

## Lei de acesso à informação (LAI)

O Plano de Dados Abertos (PDA) reforça a transparência ativa da Agência e possibilita a criação de ferramentas práticas pela sociedade com o uso dos dados disponíveis. O PDA é o documento orientador para as ações de implementação e promoção de abertura de da-

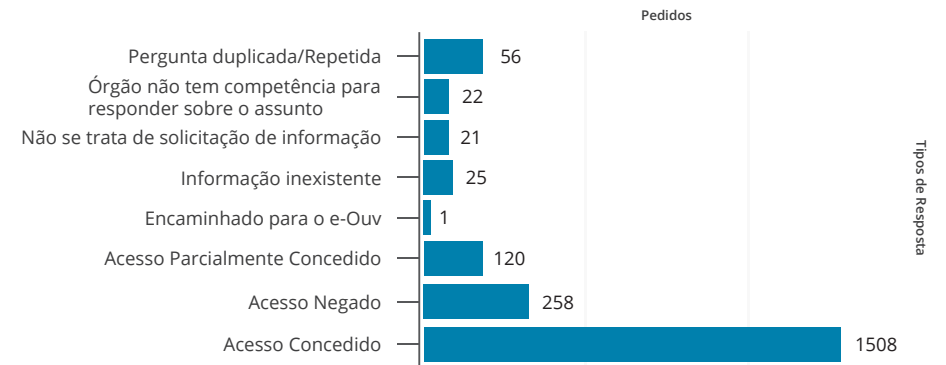
dos na ANTAQ, obedecendo a padrões mínimos de qualidade, de forma a facilitar o entendimento e a reutilização das informações, trazendo benefícios ao poder público, sociedade e setor regulado.

Por meio da Lei Acesso à Informação, em 2018, foram atendidas mais de duas mil solicitações pelo Serviço Eletrônico de Informações ao Cidadão (e-SIC), sem considerar as solicitações presenciais, via telefone e e-mail. Isso representa uma média de cento e sessenta e sete pedidos atendidos mensalmente, com tempo médio de resposta de quatro dias. Tal resultado demonstra que o e-SIC é um meio eficaz de relacionamento com a sociedade, consolidando-se como ferramenta para obtenção de informações sobre as ações e atividades da Agência, além de informações sobre o setor regulado e resultados do ANTAQ.

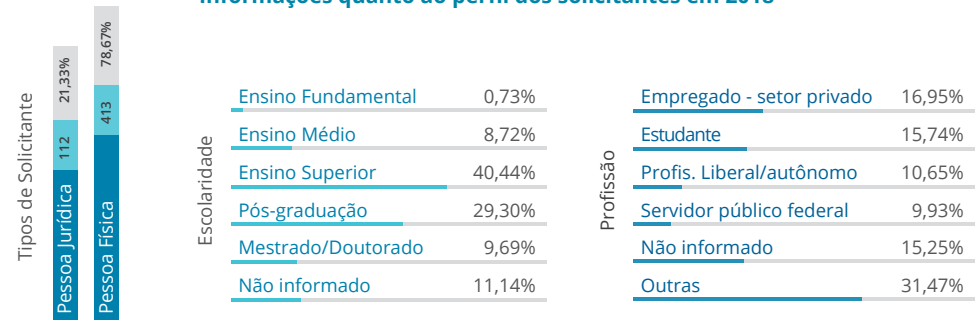
### Características dos pedidos de acesso à informação

Total de perguntas	2021	Total de solicitantes	525
Perguntas por pedido	1,01	Maior número de pedidos feitos por um solicitante	112
		Solicitantes com um único pedido	307

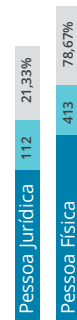
### Comparação dos pedidos quanto aos tipos de respostas



### Informações quanto ao perfil dos solicitantes em 2018



Tipos de Solicitante

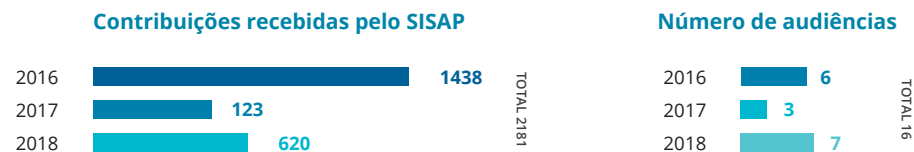




## Audiências públicas

Promover a participação da sociedade nos processos decisórios é prioridade para a ANTAQ. Ao longo de 2018, a Agência realizou sete audiências públicas, relativas ao aprimoramento dos normativos abaixo elencados, das quais resultaram seiscentas e vinte contribuições.

A tabela abaixo apresenta a relação das audiências e o quantitativo de contribuições recebidas no ano de 2018, em comparação com os anos de 2017 e 2016:



## Acesso à biblioteca digital - plataforma SophiA

No intuito de promover o acesso à informação aos funcionários e sociedade em geral, a ANTAQ disponibiliza, por meio da página <http://sophia.antaq.gov.br/> acesso ao sistema SophiA, que é o repositório de todos os atos e normativos da Agência. Nessa plataforma já foram publicados 2.892 atos, dentre os quais, 1.568 também necessitaram de publicação no Diário Oficial da União (DOU). A plataforma permite realizar pesquisa detalhada quanto ao conteúdo de cada ato, o que garante ampla publicidade e transparência. Neste período, destaca-se a publicação de 714 resoluções, 312 despachos de penalidade e 238 portarias.

## Reuniões ordinárias de Diretoria Colegiada

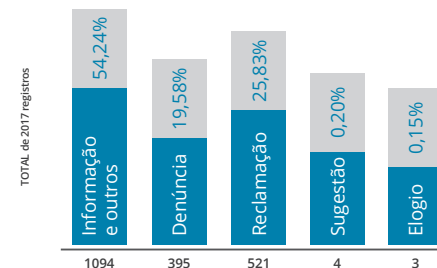
Desde que foi iniciada a contabilização e criação de relatórios estatísticos das atividades que envolvem o assessoramento das Reuniões Ordinárias da Diretoria (ROD), 2018 foi o ano que apresentou o recorde de processos pautados na reunião do Colegiado. Houve um aumento de mais de 19% no número de processos deliberados, demonstrando o comprometimento da Diretoria na celeridade do julgamento dos processos.

Vale salientar que, respeitando os princípios da publicidade e da transparência, as Reuniões Ordinárias de Diretoria são transmitidas on-line, por meio da página da ANTAQ na internet ([www.portal.antaq.gov.br](http://www.portal.antaq.gov.br)).

## Ouvidoria

Foram recepcionados na Ouvidoria um total de 2.017 registros de manifestações, referentes à consultas, reclamações, denúncias, sugestões e elogios provenientes de

demandas espontâneas emanadas de cidadãos e setor regulado. As formas mais utilizadas para solicitação de informações foram: formulário eletrônico disponível na página da Agência e a central de atendimento telefônico.



Os registros de manifestações coletadas foram captados entre o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2018. Do total das demandas, 99% foram concluídas dentro do prazo regulamentar (20 dias), com tempo médio de resposta de 4 dias. O restante seguiu para procedimento de fiscalização. Dos assuntos mais apontados pelos cidadãos destaca-se a tarifa abusiva na navegação, com 24% de demandas tipificadas como reclamações e denúncias, com contextualização de irregularidades praticadas pelo setor regulado.

## Principais relatórios divulgados

A ANTAQ divulga regularmente uma série de relatórios e documentos acerca dos resultados relativos à infraestrutura aquaviária e exploração de portos e instalações portuárias, bem como referente à navegação interior e à navegação marítima. Seguem os principais:

- Estatístico Aquaviário - <http://web.antaq.gov.br/Anuario>
- Carta de Serviços da ANTAQ - <http://portal.antaq.gov.br/index.php/carta-de-servicos>
- Agenda Regulatória - <http://portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/agenda-regulatoria>
- Direitos e Deveres dos Passageiros - <http://portal.antaq.gov.br/index.php/direitos-e-deveres-dos-passageiros>

# Capítulo 3

## Gestão de riscos e controles internos



### Gestão de Riscos

Entende-se como gestão de riscos o processo por meio do qual se identifica, avalia, administra e controla potenciais eventos ou situações que possam impedir ou prejudicar de forma relevante o cumprimento dos objetivos institucionais e estratégicos que compõe a missão da ANTAQ. Estabelece, ainda, as ações mitigadoras, em especial quanto ao aperfeiçoamento dos controles internos e aprimoramento da governança institucional.

O estabelecimento da gestão de riscos na ANTAQ está alinhado ao Projeto Estratégico P31 – Elaborar proposta para implantar a gestão de riscos na ANTAQ, previsto no II ciclo do Planejamento Estratégico 2016-2020, que trata da necessidade de elaboração de proposta para implantação da gestão de riscos na Agência. Está em linha, também, com as boas práticas internacionais sobre a matéria e atende às diretrizes estabelecidas pelos órgãos de controle externo.

Foi criado o Comitê de Governança, Gestão de Riscos e Controle (CGR), que é a instância responsável pela elaboração da metodologia, pela institucionalização da cultura da gestão de riscos e pela implantação e acompanhamento desta prática no âmbito da ANTAQ. Também foi instituída a Política de Gestão de Riscos.

O CGR é composto pelos responsáveis pela governança da Agência, sendo representado pelos membros da Diretoria Colegiada da ANTAQ, secretarias de apoio, superintendências e gabinete do Diretor-Geral. A coordenação da implementação da gestão de riscos na Agência cabe à Secretaria de Planejamento e Coordenação Interna (SPL). Naturalmente, aos gestores da Agência caberá o papel de gestores do risco, com a atribuição de identificar, analisar e avaliar os riscos dos processos sob sua responsabilidade.

Inicialmente o CGR se reuniu com o objetivo de apresentar e debater a proposta preliminar da metodologia de gestão de riscos da ANTAQ. Foi definido que a identificação dos riscos seria realizada por meio de análise quanto ao grau de severidade, considerando a matriz de impacto e probabilidade. A partir da priorização dos riscos, serão definidas as respostas e plano de tratamento ao risco.

Para a construção do Plano de Auditoria foi utilizada a metodologia de auditoria baseada em risco em conformidade com o previsto na IN nº 9 – MTCGU/2018. A primeira etapa foi a identificação do evento de risco, fonte do risco e uma descrição detalhada do mesmo. Em seguida, os gestores analisaram a probabilidade de o risco descrito ocorrer e, em caso positivo, qual seria o impacto para a ANTAQ. Uma vez mensurado o risco, foram avaliadas as ações de intervenção para cada produto no intuito de propor ações de prevenção, buscando agir na causa do risco.

Em outra esfera, a Secretaria de Tecnologia da Informação (STI), durante a construção do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI), aplicou ações de gestão de riscos, com base nas boas práticas relacionadas à temática. O documento apresenta os principais riscos para as ações planejadas no período de vigência do PDTI.

## Controles internos

A estrutura dos controles internos da ANTAQ é formada pelas três linhas de defesa da gestão, para atuação eficiente e coordenada, estabelecendo a responsabilidade de todos os envolvidos. A primeira linha de defesa contempla os controles primários, instituídos e mantidos pelos gestores e equipes operacionais. Estes são os responsáveis pela implementação das ações corretivas durante a execução de atividades e tarefas. Já a segunda linha, situada no nível de gerência e superintendência, tem como objetivo assegurar que as atividades realizadas pela primeira linha sejam desenvolvidas e executadas de forma apropriada. Destina-se a apoiar o desenvolvimento dos controles internos da gestão e realizar atividades de supervisão e de monitoramento das atividades desenvolvidas no âmbito da primeira linha de defesa, incluindo gerenciamento de riscos, conformidade, verificação de qualidade, controle financeiro, orientação e treinamento. Por fim, a terceira linha de defesa é representada pela unidade de auditoria interna da ANTAQ, que presta serviços de consultoria e avaliação da efetividade dos sistemas de controle interno com base nos pressupostos de autonomia técnica e de objetividade, elementos indisponíveis na segunda linha de defesa. É apoiada, ainda, pelas instâncias de auditoria externa que fornecem avaliações às partes interessadas da organização, reportando-se diretamente ao órgão de governança e à alta administração.

### Comissão de Ética e Comitê Gestor de Integridade

A Comissão de Ética da ANTAQ (CEA), regulamentada pelo seu regimento interno, é a instância deliberativa vinculada à Comissão de Ética Pública da Presidência da República. Sua finalidade é difundir os princípios da conduta ética do servidor no relacionamento com a sociedade e no resguardo do patrimônio público. A CEA também orienta, supervisiona e atua como instância consultiva da Diretoria Colegiada e dos servidores, além de receber e analisar denúncias.

Os princípios éticos, as normas gerais de conduta ética e procedimentos aplicáveis ao processo ético encontram-se formalizados no Código de Ética da ANTAQ, aprovado em 2003.

Complementarmente, a Comissão possui atribuições relativas ao cumprimento da lei de conflito de interesses - Lei nº 12.813/2013, exercendo papel consultivo junto aos servidores quanto à existência de potencial conflito entre as atribuições do cargo e atividade privada que desejem desempenhar.

Foram recebidas cinco denúncias de condutas antiéticas e uma consulta sobre normas gerais de conduta ética. Não houve instauração de processo de apuração de infração ética, de modo que duas denúncias resultaram em conciliação das partes por mediação da Comissão e as demais foram arquivadas por desistência do interessado. Também foram realizadas capacitações dos membros da CEA, divulgação de orientações éticas aos servidores e realização de campanha sobre assédio moral.

Para 2019, a Comissão de Ética da ANTAQ tem o desafio de reforçar entre os servidores as normas gerais de conduta ética por meio de novas campanhas, fortalecendo sua atuação educativa em defesa da integridade.

Outra esfera de controle interno na perspectiva de retidão de conduta é o Comitê Gestor de Integridade (CIT). A unidade tem a atribuição de coordenar a estruturação, execução e monitoramento do programa de integridade no âmbito da Agência. É composto por representantes, titulares e suplentes, das seguintes unidades organizacionais: Corregedoria (CRG), Ouvidoria (OUV), Secretaria-Geral (SGE) e Comissão de Ética (CEA).

O Plano de Integridade 2018/2019 da ANTAQ define as unidades responsáveis pelos processos e funções de integridade, em atendimento ao art. 6º da Portaria CGU nº 1.089/2018, o gerenciamento de riscos à integridade, estratégias de monitoramento contínuo, capacitação e canais de comunicação.

### Ações trabalhistas e demandas judiciais

A representação judicial da ANTAQ, na qualidade de Autarquia Federal, compete à Procuradoria-Geral Federal, a qual é composta pelos seguintes órgãos de execução: (a) Procuradorias-Regionais Federais; (b) Procuradorias Federais nos Estados; (c) Procuradorias-Seccionais Federais; (d) Escritórios de Representação; e (e) Procuradorias Federais, especializadas ou não, junto às Autarquias e fundações públicas federais, conforme regulamentado na Portaria nº 530/2007, da Procuradoria-Geral Federal.

A atuação da Procuradoria Federal especializada junto à ANTAQ restringe-se à coordenação e orientação técnica das Procuradorias-Regionais Federais, Procuradorias Federais nos Estados, Procuradorias-Seccionais Federais e Escritórios de Representação que detenham a representação judicial da Agência. Referida orientação compreende, dentre outras ações, a definição de teses jurídicas e estratégias processuais a serem observadas, quando o contencioso judicial envolver matéria específica de atividade fim da entidade.

Em razão disso, a estrutura de gestão e controle das demandas judiciais consiste basicamente no registro das ações nas quais a Procuradoria Federal especializada junto à ANTAQ foi provocada pelo órgão de representação judicial a apresentar contribuições à defesa da Autarquia.

Conforme registros internos da Procuradoria Federal especializada junto à ANTAQ, no ano de 2018 foi ajuizada apenas uma ação trabalhista em face da Agência, o que representa relevante redução em relação ao ano de 2017, no qual foram movidas vinte e oito ações. Acredita-se que boa parte dessa redução se deve à aprovação da reforma trabalhista em meados de 2017, instrumentalizada pela Lei nº 13.467/2017.

Ressalte-se que os números se referem apenas às demandas judiciais em que a Procuradoria Federal junto à ANTAQ foi instada a apresentar orientações técnicas aos órgãos que exercem a representação judicial da Agência.

# Capítulo 4

## Resultados da gestão



## HARMONIZAR INTERESSES DOS USUÁRIOS E DO SETOR REGULADO

GERIR INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS E ACOMPANHAR REGULAÇÃO

Gerir agenda regulatória

Conceber atos normativos

Harmonizar conflitos

Realizar interpretação normativa

Monitorar e avaliar resultado regulatório

Realizar regulação contábil, patrimonial e concorrencial



A harmonização dos interesses dos usuários e do setor regulado caracteriza-se como um valor público intangível, porém produzido de maneira concreta por meio de processos estruturados em quatro principais frentes interdependentes, enquadradas no Processo de 2º Nível “Gerir Instrumentos Regulatórios e Acompanhar Regulação”, do Macroprocesso “Normatização e Orientação do Setor Regulado”.

### Gestão da Agenda Regulatória

A Agenda Regulatória é uma ferramenta de planejamento institucional, que indica ao setor regulado e à sociedade em geral os temas regulatórios prioritários da ANTAQ para o biênio 2018/2019. É produzida por meio de um processo participativo que busca envolver as unidades organizacionais internas, bem como os entes públicos e privados e a sociedade civil. Trata-se de um instrumento relevante para a harmonização dos interesses dos usuários e do setor regulado, pois gera transparência e previsibilidade aos processos da Agência. Isto confere legitimidade à atuação da ANTAQ, demonstrando à sociedade que segue uma agenda imparcial, construída com participação social.

### Concepção de atos normativos

Como um dos possíveis caminhos para execução dos temas da agenda regulatória da Agência está a concepção de atos normativos. Tais atos são ferramentas utilizadas para definição e implementação de políticas e regras, com o intuito de garantir o melhor atendimento possível às necessidades da sociedade e do mercado regulado. Para definir esta forma de atuação, a Agência realiza previamente uma série de análises considerando agentes afetados, impacto de intervenções e possíveis resultados, comparando a opção normativa com outras não normativas e garantindo a participação social para contemplar a percepção das partes interessadas no entendimento do problema que precisa ser resolvido e na própria seleção de atuação, trazendo, então, soluções mais alinhadas com as necessidades reais.

Além de demandas previstas em agenda, este processo é retroalimentado

por avaliações de resultado regulatório, que buscam a melhorar a atuação da Agência. Também são recebidas demandas de interpretação normativa que objetivam a pacificação do entendimento de questões referentes à normas vigentes.

### Harmonização de conflitos

Tendo em vista a responsabilidade da Agência em garantir à sociedade uma adequada prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, garantindo a competitividade e os interesses público e privado, torna-se necessária a harmonização de conflitos concretos, levantados por usuários ou integrantes do setor.

A atuação da ANTAQ se dá por meio de mediações e arbitragens administrativas, relacionadas às atividades das diversas autoridades atuantes nos portos organizados e nas instalações portuárias exploradas mediante autorização. Há também casos em que o conflito se dá quando se constata sobreposição de projetos de instalações portuárias, inviabilizando a implantação, aspecto que surge a partir da realização de estudos de viabilidade locacional. Além destes casos, existe o Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio (SAMA), que é um ambiente de negociação entre as empresas brasileiras de navegação referente ao afretamento ou não de embarcações brasileiras ou estrangeiras. A atuação da ANTAQ ocorre na intermediação dos conflitos oriundos das negociações entre usuários, prestadores de serviços e concorrentes.

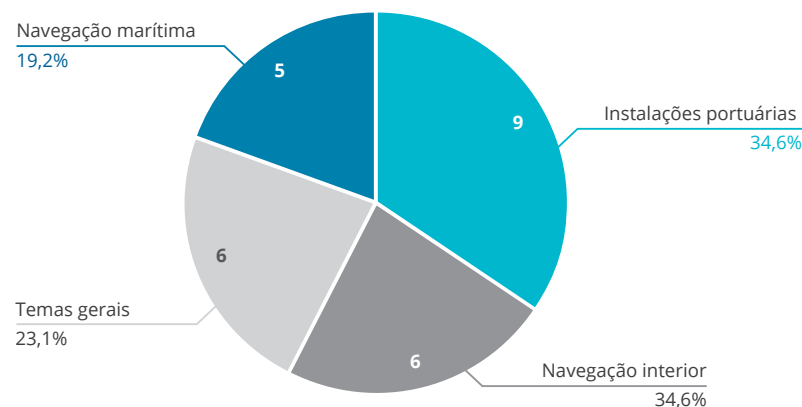
### Regulação contábil, patrimonial e concorrencial

Há muitos dos interesses conflituosos dos usuários e do setor regulado em relação a questões contábeis, patrimoniais e concorrenciais. Nesse âmbito, assuntos como desincorporação de bens da União e de bens reversíveis nos portos, reajustes tarifários, transferências de titularidade, entre outros, geram, inevitavelmente, colisões de vontades, que, quando pacificadas pela Agência, produzem um incremento no bem-estar social.

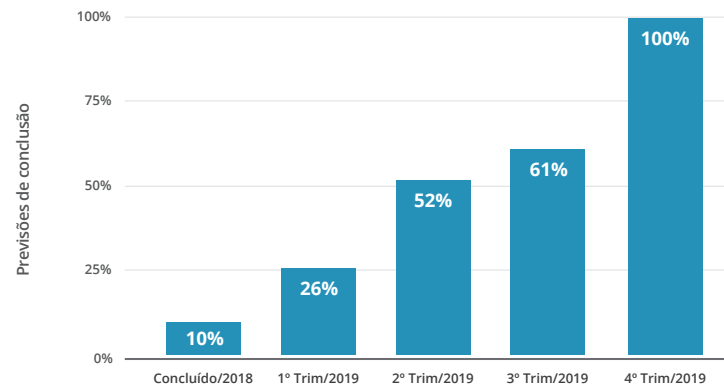
## Resultados alcançados

Os temas de conflitos são mediados ou apreciados por arbitragem em processo decisório. Como instrumento de harmonização, a Agência lançou mão com mais frequência de medidas cautelares administrativas. Elas significaram uma eficaz ferramenta para a cessação célere de condutas ilícitas ou não legítimas. A resposta do mercado a essa ferramenta foi positiva, pois ao mesmo tempo que gerou disciplina no setor, ela mitigou os efeitos deletérios dos atos que foram objeto das cautelares.

### Temas da Agenda Regulatória 2018/2019 por área de atuação



### Previsão de conclusão da Agenda Regulatória 2018/2019



### Navegação interior

Nessa esfera, a Agenda Regulatória apresentada na tabela a seguir, traz temas referentes ao acompanhamento dos preços praticados pelos operadores de travessia e do transporte longitudinal misto (passageiros e cargas), bem como os relativos ao desenvolvimento de indicadores para avaliação da qualidade dos serviços prestados por esses tipos de operadores. O transporte hidroviário é, por

vezes, o único meio de locomoção para algumas localidades, sobretudo na região Norte do País. Nestes casos, o apelo dos passageiros é por um serviço que seja prestado com qualidade e preço justo.

São temas em conformidade com os objetivos estratégicos A5 - Aumentar o conhecimento do setor regulado, que acontece por meio do acompanhamento dos preços praticados e do desenvolvimento de indicadores; P1 - Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios, com o desenvolvimento de indicadores certamente aperfeiçoará as análises sobre a qualidade do serviço; P4 - Fortalecer mecanismos de gestão e de decisão; e P5 - Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos.

## Navegação marítima

Merece realce o disciplinamento do conteúdo e da obrigatoriedade de envio de informações ao Sistema de Desempenho da Navegação (SDN) por parte das empresas de navegação de apoio marítimo e portuário. A iniciativa é intimamente vinculada aos objetivos estratégicos A5 - Aumentar o conhecimento sobre o mercado regulado, P1 - Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios e R1 - Garantir a efetividade das atividades de regulação.

Sobre esses aspectos, é importante esclarecer que a intenção de criar um sistema que obtenha rotineiramente informações das operações de apoio portuário e apoio marítimo teve origem no Projeto Estratégico P23 - Propor nova metodologia de captação de informações. Atualmente, a ANTAQ gerencia informações acerca do afretamento e da frota das empresas a partir dos Sistemas SAMA e Corporativo. Entretanto, nenhum desses sistemas recebe e trata informações tais quais as coletadas pelo Sistema Mercante, que é o suporte informatizado da Receita Federal para o controle da arrecadação adicional ao frete e controle aduaneiro, utilizado exclusivamente nas navegações de cabotagem e de longo curso (com dados sobre os preços praticados entre usuário e prestador do serviço, por exemplo).

Vale salientar o trabalho que foi realizado com o atendimento de diversas demandas de interpretação normativa. Convém notar que isso foi decorrência lógica da publicação da Resolução Normativa nº 18/2017, que trouxe muitas inovações. A elaboração da “Cartilha de Direitos e Deveres dos Usuários da Navegação Marítima e de Apoio”, publicada no portal da ANTAQ em 2018, visou um maior esclarecimento da sociedade quanto aos principais pontos da Resolução Normativa nº 18/2017.

Esse ponto é de especial relevância para a navegação de cabotagem, pois o mercado não é aproveitado em seu total potencial nesse segmento, de tal forma que nossos esforços regulatórios têm sido para a viabilização do setor enquanto empreendimento, principalmente ao constatarmos que empresas que atuaram no setor em passado recente, acabaram ou por desistir da atividade ou se incor-

porarem a grupos maiores.

Temos pautado nosso entendimento de que, ao provermos o mercado com a adequada atratividade, as empresas que atuam no segmento passarão a reportar melhores resultados, estimulando outros grupos a ingressarem no setor.

## Instalações portuárias

Algumas iniciativas ligadas à regulação tarifária dos portos são de especial relevância para as instalações portuárias, identificando-se em maior medida com os objetivos estratégicos A5 - Aumentar o conhecimento sobre o mercado regulado, P1 - Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios e R1 - Garantir a efetividade das atividades de regulação. São elas:

- Padronização das tabelas tarifárias de portos organizados e definição de diretrizes para reajuste e revisão tarifária;
- Estabelecimento de procedimentos de Regulação Tarifária de Portos - PROREP (sistema eletrônico).

Atualmente não há uma padronização nas cobranças realizadas pelos portos públicos. Na falta de diretrizes comuns, os administradores locais são obrigados a consultar a ANTAQ para tratar de alterações na tabela de preços, quando querem, por exemplo, estabelecer descontos, franquias e preços para atividades não relacionadas à portuária. Além disto, os pleitos por reajuste e revisão tarifária das autoridades portuárias são instruídos manualmente. Consequentemente, os agentes regulados têm dificuldades de entender os procedimentos da ANTAQ, dificultando, em última instância, a transparência dos dados que conduziram à decisão pela aprovação da elevação de uma tarifa.

Com isso em mente, as iniciativas destacadas terão o objetivo de promover celeridade nas análises, reduzindo o tempo médio de resposta. A intervenção humana será sensivelmente reduzida e as técnicas a serem utilizadas no procedimento estarão mais visíveis, inteligíveis e previsíveis ao requerente. A nova sistemática também permitirá que a ANTAQ possa lidar com diversos pleitos simultaneamente. Relatórios diversos serão disponibilizados de forma automática e poderão ser divulgados amplamente.

Como pode ser notado na tabela que consolida os temas da Agenda Regulatória 2018/2019, o texto da nova norma já foi encaminhado para deliberação final após passar pelas fases de Audiência Pública e outras etapas internas. O sistema eletrônico será inaugurado durante o 1º semestre de 2019.

## Temas gerais

Além dos temas específicos de cada área de regulação da ANTAQ, foram elencados 6 temas gerais com alcance transversal dentro da Agência. Dentre eles, destacamos o tema referente ao aprimoramento do fluxo de elaboração normativa e do uso da ferramenta de Análise de Impacto Regulatório (AIR). Atrela-se diretamente aos objetivos estratégicos P1 - Aperfeiçoar os instrumentos regulatórios, P4 - Fortalecer mecanismos de gestão e de decisão, P5 - Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos e R1 - Garantir a efetividade das atividades de regulação.

O aprimoramento da AIR nas Agências Reguladoras tornou-se prática comum e recomendada, consequência de orientações de boas práticas regulatórias nos âmbitos nacional e internacional. O uso dessa ferramenta proporciona percepções mais abrangentes por parte dos responsáveis quanto a problemas regu-

latórios, possíveis soluções e seus respectivos impactos, tornando-se imprescindível para decisões governamentais.

O assunto vem sendo debatido com mais intensidade desde 2007, quando foi instituído, por meio do Decreto nº 6.062/2007, o Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação – PRO-REG. Em 2018, a questão ganhou maior relevância com as Diretrizes expedidas pela Casa Civil – fruto de um trabalho de coordenação que envolveu a Casa Civil e todas as Agências Reguladoras, inclusive a ANTAQ, que desde então vem investindo internamente na sistematização do método proposto.

Internacionalmente, registra-se que a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) tem dedicado atenção ao estudo e registro do tema, citando-se, em especial, o documento “Recomendação sobre Melhoria da Qualidade Regulatória” (OECD Recommendation on Improving the Quality of Government Regulation).

AGENDA REGULATÓRIA					
Tema	Matéria	Situação na SRG	Previsão de conclusão na SRG	Próximos passos	Previsão de conclusão na ANTAQ
<b>NAVEGAÇÃO INTERIOR</b>					
1.1	Definição de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado no transporte de passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal.	Em andamento	3º Trim/2019	O projeto encontra-se em fase inicial de levantamento de informações para identificação do problema e teste das hipóteses regulatórias	4º Trim/2019
1.2	Implementação da metodologia de cálculo de preços para o serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia.	Concluído	Concluído	Em análise jurídica na Agência. Posteriormente, seguirá para apreciação da Diretoria.	2º Trim/2019
1.3	Implementação da metodologia de cálculo de preço na prestação de serviço de transporte aquaviário de passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal.	Concluído	Concluído	Em análise jurídica na Agência. Posteriormente, seguirá para apreciação da Diretoria.	2º Trim/2019
1.4	Revisão da norma de afretamento de embarcação para operar na navegação interior.	Concluído	Concluído	Em análise jurídica na Agência. Posteriormente, seguirá para apreciação da Diretoria acerca da abertura de Audiência Pública..	2º Trim/2019
1.5	Regulamentação do transporte de produtos perigosos na navegação interior.	Em andamento	2º Trim/2019	O projeto encontra-se em fase inicial de levantamento de informações para identificação do problema e teste das hipóteses regulatórias.	4º Trim/2019
1.6	Elaboração de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado na navegação de travessia.	Em andamento	3º Trim/2019	O projeto encontra-se em fase inicial de levantamento de informações para identificação do problema e teste das hipóteses regulatórias.	4º Trim/2019

Tema	Matéria	Situação na SRG	Previsão de conclusão na SRG	Próximos passos	Previsão de conclusão na ANTAQ
<b>NAVEGAÇÃO MARÍTIMA</b>					
2.1	Arfretamento de embarcações de apoio marítimo por empresas que não sejam autorizadas na forma de Empresas Brasileiras de Navegação - EBN's.	Concluído	Concluído	Apreciação da Diretoria	2º Trim/2019
2.2.1	Disciplinamento do conteúdo e da obrigatoriedade de envio de informações ao Sistema de Desempenho da Navegação - SDN por parte das empresas de navegação de apoio portuário.	Em andamento. Encontra-se em fase de revisão de erros materiais na minuta de norma.	1º Trim/2019	Encaminhamento à Diretoria	2º Trim/2019
2.2.2	Disciplinamento do conteúdo e da obrigatoriedade de envio de informações ao Sistema de Desempenho da Navegação - SDN por parte das empresas de navegação de apoio marítimo.	Em andamento. Encontra-se em fase de revisão dos casos de uso.	3º Trim/2019	Após a revisão dos casos de uso, serão elaborados os seguintes documentos: Formulário de ato normativo, Nota técnica e minuta de norma.	4º Trim/2019
2.3	Regulamentação das atividades enquadradas como obras de engenharia na navegação de apoio marítimo	Em andamento. Aguardando contribuições solicitadas por meio de tomada de subsídios.	1º Trim/2019	Elaboração de minuta de norma e de formulário de proposição de ato normativo.	2º Trim/2019
2.4	Análise e diagnóstico da necessidade de regulação da prestação do serviço de transporte aquaviário de passageiros de turismo realizado pelas embarcações de cruzeiro.	Em andamento. Encontra-se em fase de elaboração de formulário de proposição de ato normativo.	3º Trim/2019	Análise jurídica quanto à competência legal da ANTAQ sobre o tema.	4º Trim/2019
2.5	Revisão dos critérios econômico-financeiros para manutenção de outorga na navegação marítima e de apoio	Concluído	Concluído	Análise jurídica da PFANTAQ	2º Trim/2019
<b>INSTALAÇÃO PORTUÁRIA</b>					
3.1	Padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.	Em andamento	3º Trim/2019	Contratação de consultoria externa	4º Trim/2019
3.2	Regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra - OGMO do trabalho portuário avulso.	Concluído	Concluído em out/2018	Andamentos do Relator	3º Trim/2019
3.3	Regulamentação da forma de cobrança das tarifas portuárias por usuários que não atracam em portos públicos.	Concluído, após Audiência Pública	Concluído em dez/2018	Deliberação da Diretoria	1º Trim/2019
3.4	Padronização das tabelas tarifárias de portos organizados, definição de diretrizes acerca de procedimentos de reajuste e revisão tarifária	Concluído, após Audiência Pública	Concluído em dez/2018	Deliberação da Diretoria	1º Trim/2019
	Procedimentos de Regulação Tarifária de Portos - PROREP (sistema eletrônico)	Em andamento. Em homologação os Módulos de Cadastro e de Projeto de Reajuste	1º Trim/2019	-	1º Trim/2019
3.5	Criação do Manual de Contabilidade Regulatória do Setor Portuário - MCRSP	Concluído. Emitida a RN 15/2016	Concluído	Concluído	Concluído
	Estrutura comum para demonstrações contábeis, além de Plano de Contas padrão para arrendatários e concessionários.	Concluído	Concluído em dez/2018	-	Concluído. Publicada Resolução Normativa nº 28/2019
3.5	Definição de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado nos portos organizados e instalações portuárias.	Em andamento a construção da sistemática de apuração de indicadores pela SDS/GEA. Incluída a previsão normativa dentro da proposta de revisão da RN 07/2016	Concluído em dez/2018	Diretor-Relator pautar na Reunião de Diretoria para abertura de Audiência Pública. Contínuo aprimoramento da versão inicial pela SDS	3º Trim/2019
3.6	Aperfeiçoamento do controle de bens da União sob a guarda das autoridades portuárias e dos arrendatários de instalações portuárias	Concluído	Concluído em set/2018	Diretor-Relator pautar em Reunião de Diretoria	1º Trim/2019
	Desenvolvimento e implementação de sistema informatizado (Sistema de Controle Patrimonial dos Portos - SisPAT)	Concluído	Concluído	-	Concluído



Tema	Matéria	Situação na SRG	Previsão de conclusão na SRG	Próximos passos	Previsão de conclusão na ANTAQ
3.7	Definição de critérios mínimos que orientem a contratação de seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais para dar cobertura as suas responsabilidades como autoridade portuária e arrendatários (ou figuras análogas, tais como contrato de transição, uso temporário, cessão de uso), excluindo o seguro de operador portuário.	Não iniciado	3º Trim/2019	Aprovação do plano de trabalho	4º Trim/2019
3.8	Mapeamento da composição societária dos terminais de contêineres, dos terminais de granéis sólidos de origem mineral e vegetal e dos terminais de granéis líquidos.	Não iniciado	4º Trim/2019	Elaborar e aprovar plano de trabalho	4º Trim/2019
3.9	Consolidação dos instrumentos e das práticas de governança patrimonial, econômica e financeira dos portos organizados e arrendamentos.	Em andamento	4º Trim/2019	--	2º Trim/2019
<b>TEMAS GERAIS</b>					
4.1	Regulamentação do procedimento administrativo para harmonizar conflitos de interesse entre os agentes que atuam nos setores regulados pela ANTAQ, prevendo soluções diligentes.	Concluído	Concluído	Apreciação da Diretoria sobre os próximos encaminhamentos. Recomendou-se o mapeamento do processo antes da normatização.	2º Trim/2019
4.2	Aperfeiçoamento das análises concorrenciais dos mercados regulados	Concluído	Concluído	Assinatura do acordo de cooperação técnica com o CADE	1º Trim/2019
4.3	Disciplinamento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC's, a serem celebrados junto a esta Agência	Em andamento	1º Trim/2019	Circularização interna da minuta de norma	4º Trim/2019
4.4	Edição de norma sobre operações de transporte aquaviário de cargas vivas	Em andamento. Em fase de elaboração de Formulário de Proposição de Ato Normativo, Nota Técnica e Minuta de Norma	3º Trim/2019	Circularização da minuta de norma entre as áreas finalísticas da ANTAQ	4º Trim/2019
4.5	Aprimoramento e institucionalização do fluxo de elaboração normativa e do uso da ferramenta de Análise de Impacto regulatório - AIR	Em andamento. Em fase de elaboração de Formulário de Proposição de Ato Normativo, Fluxo processual e Minuta de Norma	2º Trim/2019	Análise jurídica pela PFANTAQ	4º Trim/2019
4.6	Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado	Em andamento	2º Trim/2019	Aprovação do plano de trabalho	3º Trim/2019

## Desafios e próximos passos .....

### Navegação interior

Em relação ao acompanhamento dos preços, implementação da metodologia de análise de concentração de mercado e de justa causa na elevação de preços, os próximos passos são o aperfeiçoamento da obtenção de dados para a análise e aproximação com órgãos de defesa dos direitos do consumidor. A efetividade da metodologia resultará em uma atuação da ANTAQ mais precisa no acompanha-

mento dos preços e na mitigação de aumentos abusivos impostos aos usuários.

No que concerne à revisão da Resolução nº 1.864/2010, que disciplina o afretamento de embarcações na navegação interior, a proposta será apresentada em audiência pública ainda no primeiro semestre de 2019. Espera-se que o novo modelo traga maior agilidade e menos burocracias no registro de afretamentos.

Serão tratados, ainda, os temas relativos à regulamentação do serviço de transporte de produtos perigosos na navegação interior e ao estabelecimento de conceitos e indicadores de serviço adequado.

Como desafios, espera-se aprimorar a alimentação e formação de nossos bancos de dados, além de investigar soluções para mercados cuja procura de interessados é superior às condições de capacidade operacional da linha.

## Navegação marítima

Os desafios são quanto ao atingimento do objetivo estratégico R1 - Garantir a efetividade das atividades de regulação, no tocante ao tema referente ao disciplinamento do conteúdo e da obrigatoriedade de envio de informações ao Sistema de Desempenho da Navegação (SDN) por parte das empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.

Embora se trate de uma iniciativa caracterizada pela baixa intervenção econômica, pois busca-se apenas informações das empresas, já foi demonstrada pelo setor regulado reação contrária à obrigatoriedade de prestar informações à ANTAQ. Essa percepção foi reconhecida, até o momento, apenas quanto ao módulo de apoio portuário. Entretanto, dada a similaridade da regulação pretendida, é possível esperar, também, resistência das empresas de navegação de apoio marítimo quando lhes for oportunizada a participação social.

Potenciais discussões administrativas, ou mesmo judiciais, podem mitigar a efetividade da regulação pretendida. Caso semelhante foi enfrentado recentemente diante das contendas envolvendo a Resolução Normativa nº 18/2017. Tratando de direitos e deveres dos usuários e das empresas de navegação de cabotagem, longo curso, apoio marítimo e portuário, a norma é fundamental para a harmonização dos interesses de forma a garantir a qualidade dos serviços prestados. No entanto, por inserir de maneira mais direta as empresas de navegação estrangeiras no escopo da regulação exercida pela ANTAQ, a norma foi alvo de questionamentos tanto administrativos quanto judiciais.

Ainda mencionando a Resolução Normativa nº 18/2017, cabe destacar que sua implementação tem sido desafiadora. Efetivamente, o incentivo à cabotagem pode ser considerado um de seus pilares, provendo ao setor e à sociedade uma afirmação pela busca de um serviço de qualidade. A Agência tem dado prioridade ao desenvolvimento da navegação de cabotagem, cuidando para que o tema esteja na pauta do Governo Federal em âmbito ministerial, bem como junto ao parlamento (Comissão de Infraestrutura do Senado e Comissão de Viação de Transportes da Câmara dos Deputados).

A cabotagem teve papel preponderante na agenda da ANTAQ ao longo do ano de 2018, seguindo da mesma forma em 2019. O tema não é novo, mas com a notória greve dos caminhoneiros, o mercado criou alerta vermelho com a dependência de circulação de mercadorias no território nacional dependente de um único modal de transporte, e voltou seus olhos para boa alternativa que é o transporte marítimo.

Muitos diagnósticos foram feitos, por variados órgãos públicos e pelo setor

privado. De forma sucinta, a Agência pautou o tema afirmando que o Brasil ainda não dispõe de um mercado qualificável como atrativo para a navegação de cabotagem, motivando esforços regulatórios para a viabilização do setor. Ao prover o mercado com a adequada atratividade, as empresas que atuam no segmento passarão a reportar melhores resultados.

Novos desafios à consolidação do modal aquaviário no transporte de bens do mercado interno na costa brasileira estão por vir. A cabotagem está deixando de ser apenas um modal de transporte, transformando-se em solução logística porta-porta, porto-a-porta ou porta-porto, agregando valor no atendimento e mostrando-se uma competitiva alternativa à dependência do modal rodoviário, experimentado nos tempos atuais.

## Instalações portuárias

Para aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos (objetivo estratégico P5), em 2019, os sistemas eletrônicos iniciados serão concluídos, estabelecendo um novo patamar de produtividade e acesso a dados estruturados sobre os portos. O objetivo é que os processos ligados ao controle patrimonial dos portos e à revisão de tarifas sejam simplificados sensivelmente.

Com a finalidade de aperfeiçoar o marco regulatório (objetivo estratégico P1), o resultado esperado é que todos os projetos normativos sigam a orientação do Guia de Boas Práticas regulatórias da Casa Civil, ou seja, todos contendo um AIR na formatação recomendada. Em 2018, essas orientações já foram aplicadas em projetos normativos.

Para contribuir com o objetivo estratégico A1 – Modernizar a prática de gestão de pessoas, os próximos passos incluem ações para aprimoramento da sistemática de controle de processos. Essa sistemática está implementada desde o início de 2018 e contém todos os processos que demandam análise e manifestação técnica, apontando, entre outras informações, o servidor responsável e o prazo estipulado para a conclusão da atividade.

Por fim, com a finalidade de aumentar o conhecimento sobre o mercado regulado (objetivo estratégico A5), um dos desafios é gerar resultados a partir do acordo firmado com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Esse acordo tem como objetivo o intercâmbio de informações e expertise relacionados às infrações da ordem econômica. Espera-se o aprimoramento das ações voltadas à defesa da concorrência no setor portuário.

## PROMOVER EFICIÊNCIA E QUALIDADE DA GESTÃO AMBIENTAL NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

ACOMPANHAR E AVALIAR DESEMPENHO DA GESTÃO AMBIENTAL

Fortalecer o desempenho ambiental

Produzir conhecimento ambiental



Considerando a atuação da ANTAQ na implementação das políticas públicas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), bem como na regulação e supervisão das atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes aquaviários no âmbito de competência federal, as ações da área ambiental são regidas pelos seguintes princípios gerais:

- Compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;
- Promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente.

A promoção da eficiência e qualidade da gestão ambiental no transporte aquaviário como valor entregue à sociedade e ao setor regulado é produzido a partir da realização de dois principais processos “Fortalecer o desempenho ambiental” e “Produzir conhecimento ambiental”. Estas ações combinadas configuram-se como ferramentas fundamentais para alcançar a redução dos riscos ambientais associados à construção e exploração da infraestrutura portuária, bem como aos serviços de transportes na navegação.

### Fortalecer o desempenho ambiental

O principal foco deste processo é o acompanhamento e execução do Indicador de Desempenho Ambiental (IDA). Inicialmente o IDA foi aplicado nos portos públicos, especificamente para autoridades portuárias, entretanto, está em andamento a replicação do indicador também para arrendatários. Há também intenção de estabelecer o IDA nas instalações portuárias privadas. Ainda para fortalecer o desempenho ambiental, a Agência atua na participação na edição e/ou revisão da regulação ambiental aplicável ao setor aquaviário e a busca por desenvolver e difundir boas práticas no tratamento das questões ambientais no âmbito de atuação da Agência.

### Produzir conhecimento ambiental

As ações da Agência para a produção de conhecimento ambiental ocorrem, principalmente, pela revisão e execução da Agenda Ambiental de Segurança Aquaviária, criação e participação de grupos de trabalho e técnicos, oficinas e fóruns sobre questões ambientais relativas ao transporte aquaviário e na elaboração de projetos, programas e materiais de disseminação do conhecimento ambiental.

### Resultados alcançados

A aplicação e acompanhamento do Índice de Desempenho Ambiental, implementado desde 2012, possibilitou o correto diagnóstico da qualidade da gestão ambiental portuária. Como parâmetro de referência ao setor, proveu informações que auxiliaram tomadores de decisões e estimulou as instalações portuárias a se adequarem à legislação e às melhores práticas de gestão ambiental.

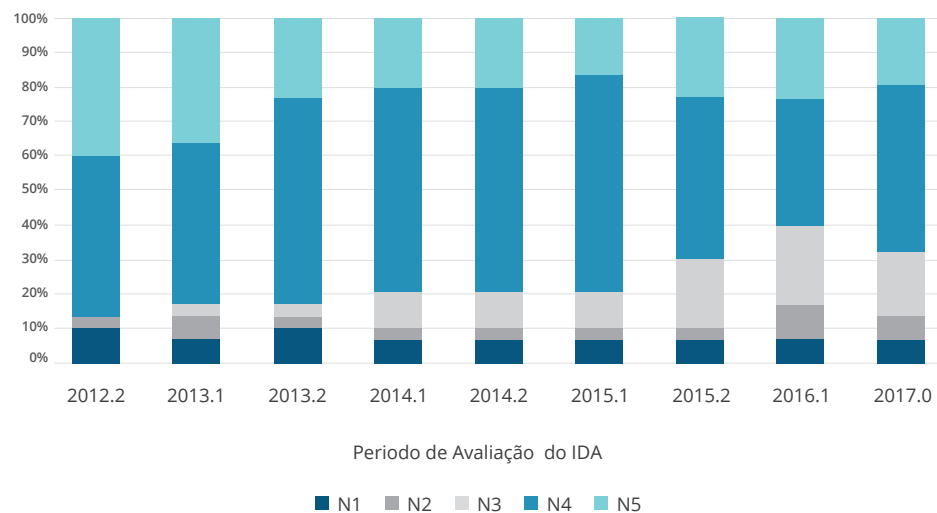
Composto por trinta e oito indicadores, o IDA inclui questões relacionadas a requisitos legais vigentes no país e a boas práticas ambientais de referência internacional. Os seus indicadores possuem pesos diferenciados distribuídos com o auxílio da metodologia de tomada de decisões *Analytic Hierarchy Process* (AHP) e estão agrupados em quatro categorias: econômico-operacionais, sociológico-culturais, físico-químicos e biológico-ecológicos. O grau de atendimento dos indicadores varia de N1 ao N5, sendo N1 o menor grau de atendimento da conformidade ambiental.

O Índice de Desempenho Ambiental nos mostra como a gestão ambiental vem sendo executada e aprimorada. A leitura desse indicador por si só revela o avanço em direção à eficiência e qualidade da gestão ambiental. A ANTAQ implementou o IDA como uma ferramenta para incentivar as autoridades portuárias a priorizarem os assuntos em atenção ao meio ambiente. Esse indicador e as ações a partir dele delineadas promoveram um entendimento em relação ao melhor caminho a ser seguido.

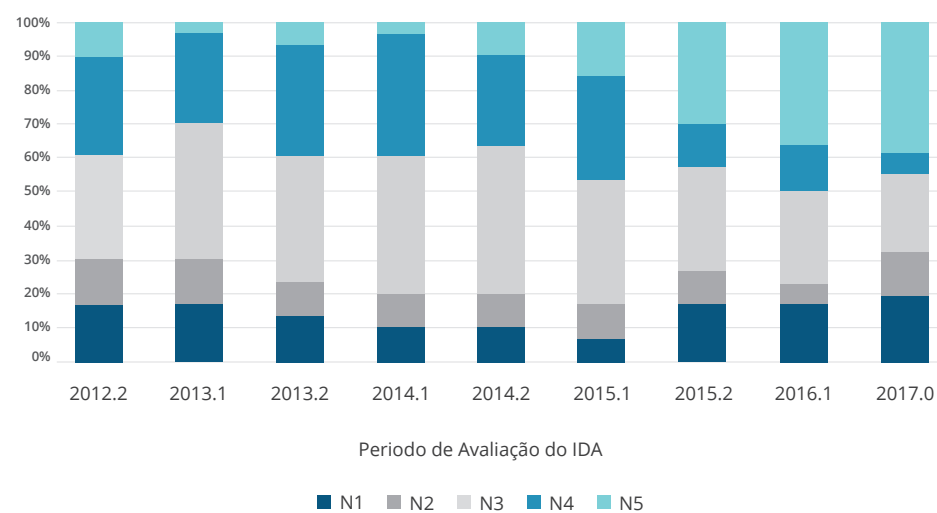
Ainda em relação ao IDA, tem-se as seguintes implementações em 2018:

- Construção do sistema IDA Arrendamento - Iniciou-se o desenvolvimento do sistema e a seleção de indicadores para a aplicação piloto em 2019;
- Resultados do IDA em 2018: Apresentação de melhorias no portal da ANTAQ, com a disponibilização de ferramentas para análise da evolução dos indicadores (Acesso: <http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>).

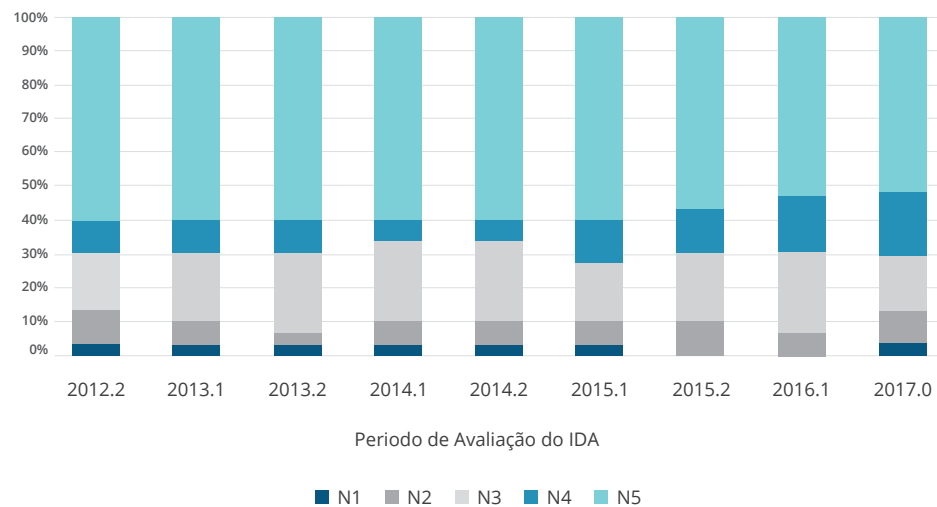
### Prevenção de riscos



### Internalização dos custos ambientais



### Plano de gerenciamento de resíduos sólidos



Em parceria com a Companhia Docas do Pará (CDP), Prefeitura Municipal de Belém e o setor privado, a ANTAQ desenvolveu e implementou o projeto de coleta seletiva nas embarcações da navegação interior da Região Amazônica com o objetivo de implantar procedimentos de gestão dos resíduos sólidos produzidos pelas embarcações e geridos pelas instalações que atendem a navegação interior mista (passageiros e cargas).

A Agência avaliou também os estudos ambientais referentes aos empreendimentos portuários previstos no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) para obtenção dos respectivos Termos de Referência ou Licenças de Operação junto aos órgãos ambientais competentes, conforme preconizado no Art. 14 da Lei nº 12.815/2013. Etapa essencial para o correto procedimento licitatório dos arrendamentos portuários.

Os resultados alcançados permitem inferir que a promoção da eficiência e qualidade da gestão ambiental no transporte aquaviário contribuiu sobremaneira para a geração e partilha de informações das boas práticas ambientais, bem como para o conhecimento sobre práticas inadequadas e suas consequências, fundamentais para a mitigação dos riscos ambientais associados ao transporte aquaviário. No ano de 2018, destacaram-se as seguintes ações:

- Aprovação da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária da ANTAQ por meio da Resolução Nº 6093-ANTAQ/2018;
- Promoção de Agenda Ambiental Positiva, elaborada em conjunto com as autoridades portuárias de Macapá, Itaquí, Santos, Rio Grande e do Rio de Janeiro, com

o objetivo de analisar e propor ações a partir da série histórica de resultados do IDA de cada instalação portuária, de forma individualizada, buscando melhorar o desempenho da gestão ambiental;

- Realização da primeira avaliação piloto do Índice de Desempenho Ambiental - IDA para arrendamentos;
- Participação no Fórum Brasileiro de Mudança do Clima (FBMC), que tem por objetivo conscientizar e mobilizar a sociedade e contribuir para a discussão das ações necessárias para enfrentar a mudança global do clima, conforme o disposto na Política Nacional sobre Mudança do Clima e na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima e nos acordos internacionais dela decorrentes, inclusive o Acordo de Paris e as Contribuições Nacionalmente Determinadas do Brasil, nos termos da legislação em vigor;
- Discussão técnica sobre o aperfeiçoamento de procedimentos a serem implementados por meio da revisão da Portaria nº 104 da Secretaria Nacional de Portos e da Resolução nº 398/2008 do CONAMA;
- Proposição de cooperação com o Ministério da Agricultura acerca da movimentação de cargas vivas nos portos, cujo objeto é a definição da regulamentação para a exportação de animais;
- Participação na Comissão de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO) – Articulação das ações federais incidentes na zona costeira, a partir do Plano de Ação Federal (PAF-ZC), com vistas a apoiar a implementação do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC);
- Discussões sobre a regulação das questões sanitárias juntamente com a Anvisa no projeto de coleta seletiva nas embarcações da navegação interior da Região Amazônica;
- Participação no Comitê Socioambiental Permanente (MTPA/COSAP);
- Participação na Câmara de Gestão Ambiental e na Câmara de Gestão Territorial e-Social;
- Participação no âmbito do grupo interministerial coordenado pela Marinha do Brasil do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) e do Comitê de Segurança Marítima (MSC), tratando de assuntos das Convenções da MARPOL e SOLAS, referente às discussões da Organização Marítima Internacional (IMO).

Com a aprovação da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária da ANTAQ foi possível definir os objetivos e as ações prioritárias no âmbito do sistema aquaviário nacional, bem como otimizar a orientação das administrações portuárias e dos prestadores de serviço em relação aos preceitos e regramentos ambientais e de segurança. Assim, reforçou o compromisso da Agência com o estabelecimento de um processo contínuo e dinâmico de avaliação e acompanhamento da melhoria da gestão nos aspectos ambientais e de segurança aquaviária.

## Desafios e próximos passos .....

O principal desafio que se impõe à Agência no âmbito da gestão ambiental é a execução e o monitoramento da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária, pois, por sua complexidade, o processo exige a constante troca de experiências e interação entre os agentes envolvidos.

Assim, para que se possa alcançar os resultados pretendidos, buscou-se priorizar para o ano de 2019 as ações que permitam a integração e difusão de informações e dados ambientais. São elas:

- Fortalecer a interação com os quadros do governo, setor empresarial, usuários dos serviços aquaviários, instâncias de governança climática e academia acerca da gestão ambiental no transporte aquaviário;
- Divulgar assuntos ambientais de interesse do setor aquaviário por meio de eventos, portais, imprensa, no estatístico aquaviário editado pela ANTAQ, dentre outras ações;
- Harmonizar os procedimentos envolvendo a esfera de atuação do operador portuário e das autoridades portuárias e marítima na movimentação de cargas perigosas;
- Abordagem normativa e multi-institucional de questões relacionadas à retirada de resíduos de embarcações, ao transporte de cargas vivas e ao controle da disseminação de espécies exóticas invasoras;
- Realizar a primeira avaliação piloto do Índice de Desempenho Ambiental para arrendamentos;
- Continuar e ampliar o escopo do projeto “Rio Limpo, Amazônia Viva”;
- Fornecer subsídios para ações que visam à melhoria da capacitação, qualidade de vida e saúde do trabalhador portuário e aquaviário, articulando-se com as autoridades portuárias e outros órgãos e entidades, públicos e privados, contribuindo para o aperfeiçoamento de políticas públicas de capacitação e saúde.

## PROVER INFRAESTRUTURA E EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO



As instalações portuárias brasileiras são os principais elos da cadeia logística responsável por garantir o fluxo de comércio exterior do país, uma vez que ali se concentram aproximadamente 95% das trocas comerciais do Brasil. São lugares de conexões – embarque, desembarque e transferência de bens e pessoas – o que requer elevada atenção por parte da política pública e de suas instituições.

O macroprocesso de Gestão de Outorgas tem foco na promoção de infraestrutura e eficiência no transporte aquaviário, buscando a garantia de efetividade das atividades de regulação e do fortalecimento da imagem e relacionamento com a sociedade. Para isso, as ações internas são direcionadas ao aumento da agilidade e produtividade dos processos que, conforme a cadeia de valor da Agência, são agrupados, em seu 2º nível, nos seguintes temas:

### Analisar autorização de instalações portuárias e registrar instalações de apoio ao transporte aquaviário

Destacam-se os processos e procedimentos relacionados com a autorização para construção, exploração e ampliação de Terminal de Uso Privado (TUP), Estação de Transbordo de Carga (ETC), Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4), Instalação Portuária de Turismo (IPT), a emissão de Termo de Liberação de Operação (TLO), a realização do registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário, e a administração de alterações no âmbito da exploração de instalações portuárias já autorizadas.

### Analisar outorgas de exploração de portos organizados

São tratados processos e procedimentos relacionados à exploração de portos organizados, promoção da licitação de arrendamentos, análise de projetos executivos, análise e cadastro de contratos de transição, de passagem, de cessão e autorização de

uso, análise de projetos de alterações contratuais que envolvam prorrogações, reequilíbrios e novos investimentos.

É de se destacar que Governo Federal, por meio da Lei nº 13.334/2016, instituiu o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização.

Em 2018, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, considerando a necessidade de ampliar as oportunidades de investimento e emprego no país e de estimular o desenvolvimento econômico nacional, em especial por meio de ações centradas na ampliação e na melhoria da infraestrutura e dos serviços de logística e transportes, qualificou diversos empreendimentos públicos federais do setor portuário, na forma de novos leilões e prorrogações de arrendamentos portuários, nos quais a ANTAQ atua diretamente na sua consecução, conforme observado nos resultados alcançados.

### Outorgar navegação e afretamento

São analisados e deliberados processos e procedimentos relacionados às outorgas de autorização para empresas brasileiras de navegação, administração de alterações relativas às suas frotas e serviços, autorização e registro de afretamentos e liberação de carga prescrita, envolvendo a homologação e acompanhamento dos acordos operacionais entre empresas brasileiras e estrangeiras de navegação para troca de espaço no transporte marítimo internacional.

No âmbito das navegações, o transporte aquaviário é consolidado pela atuação de empresas nas suas diferentes modalidades ao longo do território nacional. No Brasil, além da separação por navegação marítima e interior, legalmente diferenciam-se as navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem, longo curso, navegação interior longitudinal de cargas, navegação interior longitudinal mista (cargas e passageiros) e navegação em linhas de travessia. Em cada modalidade são prestados diferentes serviços de transporte ou apoio, partindo sempre do marco regulatório do setor, a saber a Lei de Ordenamento dos Transportes Aquaviários – Lei nº 9.432/1997.

Em relação ao fomento da navegação, a Agência atende às solicitações de atesto de tonelagem para registro especial brasileiro voltado às embarcações estrangeiras por meio da emissão de atestos para embarcações estrangeiras em complemento aos demais requisitos legais e normativos do Tribunal Marítimo. É de se destacar o importante papel desse serviço na esfera do comércio internacional de cargas prescritas, uma vez que, na ausência de embarcação nacional de longo curso, as solicitações de autorização, via portal da ANTAQ, são processadas e analisadas de modo ágil, conforme apresentado nos resultados alcançados. Além disso, em parceria com a Receita Federal do Brasil (RFB), é responsável pela atualização de cadastros do Sistema Mercante, um dos principais sistemas de controle no comércio internacional.

Adicionalmente, por meio do Sistema SAMA, são autorizados números expressivos de certificados de afretamento de embarcação estrangeiras, que funcionam como com-

plemento à frota nacional de embarcações, produzindo informações que expressam a demanda das empresas do setor. Ressalta-se que todos os afretamentos são encaminhados à Receita Federal do Brasil e servem para direcionar os valores de ressarcimento do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), quando cabível.

## Resultados alcançados

No campo dos portos organizados, a ANTAQ atua em dois importantes segmentos: condução dos novos arrendamentos, por meio dos leilões; e análises dos equilíbrios dos contratos em vigor, incluindo a prorrogação contratual. Em ambos os casos, busca-se fomentar a economia brasileira, com ganhos de eficiência, ampliação da infraestrutura e modernização da atividade portuária, expansão dos investimentos pelo setor privado e aumento da capacidade de movimentação de cargas dos terminais, com redução dos custos e, por conseguinte, aumento da competitividade das exportações brasileiras no comércio nacional e internacional.

Nesse sentido, seguem os resultados alcançados junto aos novos arrendamentos:

### Leilões realizados pela ANTAQ em 2018

Leilões realizados pela ANTAQ em 2018						R\$
Porto	Nº Edital	Perfil de Carga	Capacidade Efetiva do Terminal	Investimento Previsto	Valor da Outorga	
PAR 01	Paranaguá	01/2018	Carga geral	1.250.000 t/ano	87.002.000	-
PAR 12	Paranaguá	02/2018	Carga geral	310.000 und/ano	80.104.000	-
IQI 18	Itaqui	03/2018	Carga geral	1.500.000 t/ano	214.873.000	100.000
MCP01	Santana	04/2018	Granel sólido vegetal	910.000 t/ano	40.474.702	-
STS 13	Santos	05/2018	Granel líquido	1.117.000 t/ano	198.252.000	210.000.000
STS 20	Santos	06/2018	Carga geral	3.770.000 t/ano	219.524.000	-

Dos leilões realizados ao longo de 2018, merecem destaque os certames dos terminais IQI18 e STS13, haja vista o sucesso obtido em seus procedimentos licitatórios. Por meio desses leilões, os terminais dos portos organizados de Itaqui e Santos receberão investimentos da ordem de R\$ 413 milhões, de forma a promover a modernização e aumento de capacidade nas operações de papel e celulose (IQI18) e graneis líquidos combustíveis (STS13), o que contribui para o aumento da competitividade do setor.

Não obstante os leilões relativos aos terminais PAR01, PAR12, MCP01 e STS20 não terem obtido resultados satisfatórios, considerando o caráter vazio dessas licitações, na ANTAQ constam em análise outras 13 áreas a serem ofertadas ao mercado. Caso essas ofertas sejam exitosas, representam investimentos no setor portuário na ordem de R\$ 1,92 bilhão, conforme tabela a seguir.

### Leilões em andamento na ANTAQ

Leilões em andamento na ANTAQ			R\$
Terminal	Carga	Investimento previsto	
1	BEL02A	Granel Líquido - combustível	43.838.808,00
2	BEL02B	Granel Líquido - combustível	27.443.740,00
3	BEL04	Granel Líquido - combustível	11.643.584,00
4	BEL08	Granel Líquido - combustível	83.593.896,00
5	BEL09	Granel Líquido - combustível	111.693.352,00
6	VDC 12	Granel Líquido - combustível	126.292.375,00
7	VIX 30	Granel Líquido - combustível	128.222.922,00
8	AI 01	Granel Líquido - combustível	-
9	AE 10	Granel Líquido - combustível	36.492.715,00
10	AE 11	Granel Líquido - combustível	34.939.857,00
11	STS 13 A	Granel Líquido - combustível	110.746.046,98
12	SUA01	Veículos	7.589.480,14
13	SUA05	Contêineres	1.205.170.524,09
<b>Total</b>			<b>1.927.667.300,21</b>

Considerando os contratos de arrendamento já em vigor, a ANTAQ deliberou conclusivamente sobre 4 pleitos de prorrogação contratual, os quais apresentam, conjuntamente, o aporte de investimentos da ordem de R\$ 415 milhões, conforme levantamento a seguir.

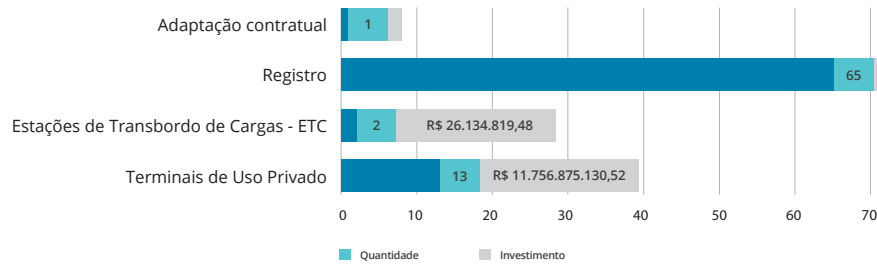
### Prorrogações analisadas pela ANTAQ em 2018

Prorrogações analisadas pela ANTAQ em 2018			R\$
Porto	Arrendatário	Estimativa de Investimentos	
Santos	Adonai Química S/A	172.459.529,47	
Itaqui	Copi - Companhia Operadora Portuária do Porto do Itaqui	57.755.644,17	
Santarém	Sociedade Fogás Ltda	-	
Santos	TEAG - Terminal Exportador de Açúcar do Guarujá Ltda	184.877.963,33	
<b>Total</b>			<b>415.093.136,97</b>

Ainda no plano da ampliação, eficiência e melhoria da infraestrutura e dos serviços de logística e transporte, destacam-se as ações de autorização para construção e exploração de Terminal de Uso Privado, Estação de Transbordo de Carga, Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, Instalação Portuária de Turismo, analisadas e aprovadas em 2018 com investimentos previstos de R\$ 99,7 bilhões.

É de se destacar a atuação da Agência no seu papel fomentador, regularizando definitivamente as instalações de apoio em cidades turísticas (em resposta eficiente às demandas das regiões que dependem das atividades diretamente relacionadas ao turismo); estimulando a adequação das instalações de apoio registradas e utilizadas para o transporte de passageiros; e deliberando a implantação de projetos de FSRU (Floating, Storage and Regasification Unit). Nesse sentido, a Resolução Normativa ANTAQ nº 13/2016 se mostrou fundamental.

**Resumo de Autorizações e Registros analisados pela ANTAQ em 2018**

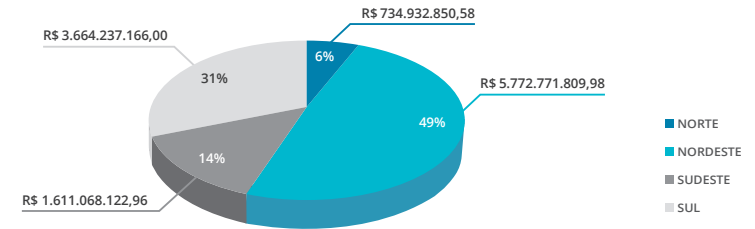


**Autorizações em 2018**

Empresa Solicitante	Tipo Instalação	Valor investimento R\$
Amazon Aço Indústria e Comércio Ltda.	TUP	780.000,00
Salina Diamante Branco Ltda	TUP	2.771.809,98
Chibatão Navegação e Comércio Ltda.	TUP	98.386.513,92
DTA Engenharia Ltda	TUP	1.112.227.166,34
Subsea 7 do Brasil Serviços LTDA	TUP	31.674.400,00
Atem's Distribuidora de Petróleo S.A	TUP	15.196.639,56
ADM Armazéns Gerais Ltda. (Santa Maria da Serra)	TUP	5.232.000,00
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	TUP	19.000.000,00
Itaoca Terminal Marítimo S/A	TUP	442.934.556,62
Saint Gobain do Brasil Produtos Industriais e para Construção Ltda.	TUP	1.000.000,00
Novo Porto Terminais Portuários Multicargas e Logística Ltda	TUP	3.653.902.166,00
Terminal Portuário Novo Remanso S/A	TUP	603.769.878,10
Caramuru Alimentos S.A.	ETC	15.799.819,00
Yara Brasil Fertilizantes S/A	ETC	10.335.000,00
GPM - Grão Pará Multimodal LTDA	TUP	5.770.000.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>11.783.009.949,52</b>

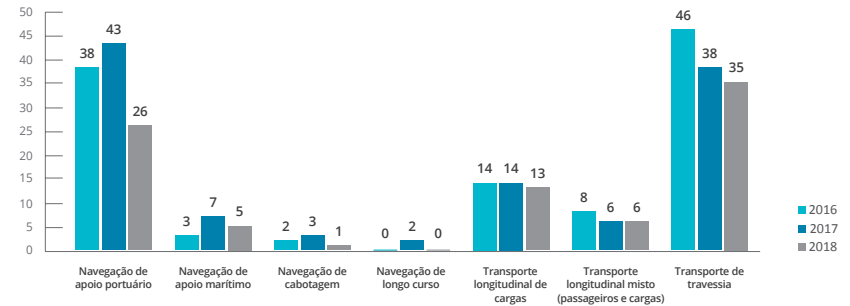
Neste campo, vale destacar a representatividade do Nordeste que, de forma regionalizada, foi responsável por atrair 49% dos investimentos previstos nessa modalidade de autorização deliberada na ANTAQ.

**Regionalização dos Investimentos das Autorizações**

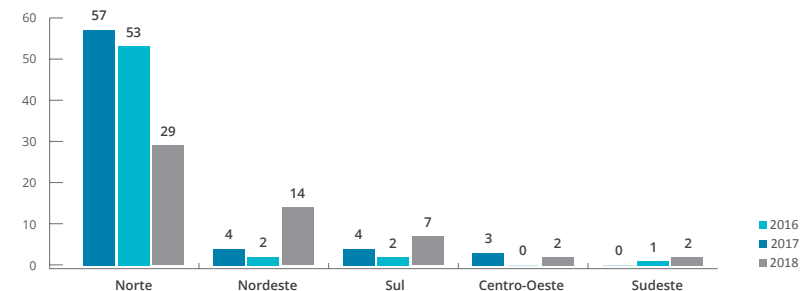


No âmbito do transporte aquaviário, as outorgas emitidas para Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), nas navegações marítima e interior, têm se mostrado estáveis nos últimos anos. Nas outorgas de navegação interior a região de destaque é a Norte, que em 2018 representou cerca de 53% nas outorgas da navegação interior. O movimento é considerado natural, haja vista a importância da hidrovia na região.

**Outorgas Navegação Marítima e Interior**



**Regionalização das Outorgas da Navegação Interior**





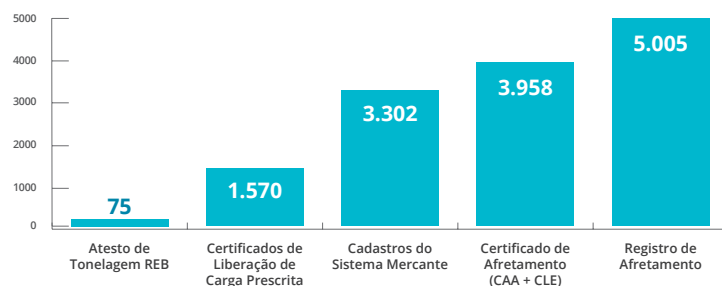
O crescimento das movimentações portuárias verificados nos anos de 2016 e 2017 reflete diretamente no mercado de apoio portuário, sendo essa modalidade responsável por 82% das outorgas na navegação marítima. Em contraposição, apenas duas empresas foram outorgadas na navegação de longo curso nos últimos três anos, fator que demonstra o desequilíbrio entre a movimentação portuária e a participação brasileira no mercado internacional, mesmo com cargas com origem ou destino no território nacional.

Entre 2016 e 2018, 58% das outorgas foram emitidas para empresas que atuam na navegação interior. Destacam-se as empresas que prestam serviços de transporte em travessias com 119 novos interessados. Em se tratando das outorgas para empresas atuarem na navegação interior no transporte longitudinal de cargas, no período em questão, foram 41 novas empresas, a maioria atuando na Região Hidrográfica Amazônica.

Mesmo com as dificuldades verificadas na economia nacional nos últimos anos, o transporte aquaviário manteve números importantes e novos operadores já estão inseridos no mercado. Os números apresentados correlacionam o momento econômico do período, a resiliência empresarial e perspectivas futuras. Nesse sentido, visando tornar mais ágil e interativa a inserção de novos interessados, a Agência disponibilizou o Sistema de Outorgas Eletrônicas (SOE) em 2018. Com essa ferramenta, os requerentes possuem instrumentos ágeis para o requerimento de solicitações de outorgas que, a cada ano, passam por redução no tempo de tramitação no âmbito da ANTAQ.

Quanto aos afretamentos, destaca-se que houve resposta à totalidade das solicitações de atesto de tonelagem para Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações estrangeiras, assim como levantamento das autorizações de importação e exportação de cargas prescritas, dos cadastros do Sistema Mercante, das autorizações de certificados de afretamento de embarcação estrangeiras e dos registros de afretamentos de embarcação nacional ou estrangeira sem necessidade de autorização para o transporte de cargas e apoio. Apesar da ANTAQ ser interveniente no mercado de navegação, realizando a regulação da disponibilidade de embarcações estrangeiras, o volume de afretamentos processados em 2018 demonstra o atendimento a contento das solicitações em consonância com a realidade de serviços de transporte aquaviário no País.

**Afretamentos Processados na ANTAQ em 2018**



## Desafios e próximos passos .....

Considerando a grande extensão de rios potencialmente navegáveis e a costa marítima, a continuidade das ações de promoção da matriz de transporte aquaviário é essencial para assegurar a integração regional; o desenvolvimento econômico, social e ambiental; o fomento à multimodalidade dos transportes; e o aumento da eficiência logística e da competitividade do País.

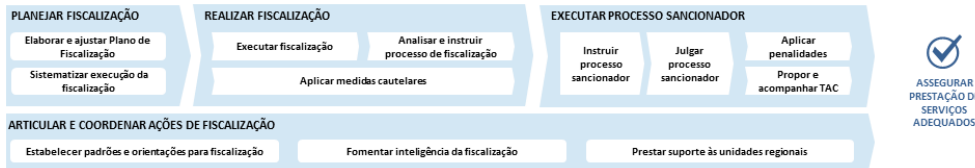
Ainda que não explorado em toda sua potencialidade, o modal aquaviário é o principal meio de transporte utilizado nas trocas comerciais exteriores, e figura em segundo lugar no transporte de cargas realizado entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima e as vias navegáveis interiores. Digno de nota, o uso das hidrovias interiores, principalmente na Região Norte, fundamental para o transporte de passageiros e o escoamento de cargas.

Por outro lado, a construção, ampliação e melhoria das infraestruturas portuárias, bem como o aumento da oferta de embarcações e empresas de navegação, são ações primordiais para se alcançar a eficiência logística, melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários e fomentar a competição entre os operadores de modo a reduzir custos.

Nesse sentido, na busca contínua de dotar o País de uma matriz de transporte aquaviário eficiente, universalizada e integrada com os demais modais de transporte, para o ano de 2019, destacam-se as seguintes ações:

- Viabilizar novos arrendamentos, investimentos em expansão de terminais por meio das prorrogações antecipadas de contratos e assim, novas outorgas de instalações portuárias privadas e registros de instalações de apoio ao transporte aquaviário;
- Estimular o desenvolvimento da cabotagem no Brasil através de uma política de expansão e disponibilização de infraestrutura portuária;
- Aperfeiçoar e simplificar os processos de autorização de instalações portuárias privadas e de registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário;
- Desenvolver nova versão do Sistema EVTEA: irá propiciar maior celeridade e produtividade nas análises dos EVTEA's de projetos portuários;
- Aperfeiçoar o Sistema de Outorgas Eletrônicas (SOE), automatizar os procedimentos para afretamento da navegação interior e registro de afretamentos e criar sistema WEB para cadastro de embarcações;
- Racionalizar a interação dos usuários do Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio (SAMA);
- Aperfeiçoar a interface dos usuários solicitantes do Certificado de Liberação de Carga Prescrita.

## ASSEGARAR PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ADEQUADOS



A Fiscalização busca como principal resultado a melhoria contínua dos serviços regulados, levando em consideração as condições de higiene, conforto, continuidade, eficiência, regularidade, segurança, atualidade, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, cortesia na prestação do serviço e modicidade dos preços. Em síntese, objetiva-se propiciar à sociedade a prestação de serviços adequados na área de atuação da Agência.

No caso específico do macroprocesso “Fiscalização”, são executadas ações relativas ao planejamento das fiscalizações, à articulação e coordenação de ações de fiscalização, à realização das fiscalizações e da execução de processos (processos de 2º nível), com vistas a assegurar à sociedade a prestação de serviços adequados no setor aquaviário, garantindo, portanto, o cumprimento às normas, bem como o respeito aos marcos regulatórios do setor.

### Planejar fiscalização

A realização deste processo tem como objetivo possibilitar um planejamento mais eficaz das fiscalizações, de forma a garantir que as empresas sejam fiscalizadas num intervalo de tempo adequado, considerando os recursos disponíveis e o risco potencial. O planejamento contribui com a Agência também no sentido de otimizar recursos, evitando desperdícios e retrabalhos na execução da atividade.

### Realizar fiscalização

A execução da fiscalização é o processo que propicia maior contato entre a Agência e o setor regulado. É a partir do acompanhamento da prestação do serviço que a ANTAQ pode atuar de maneira a intervir em casos de irregularidade e descumprimento do regulamento do setor, sempre com vistas à garantia da prestação de serviços adequados.

### Executar processo sancionador

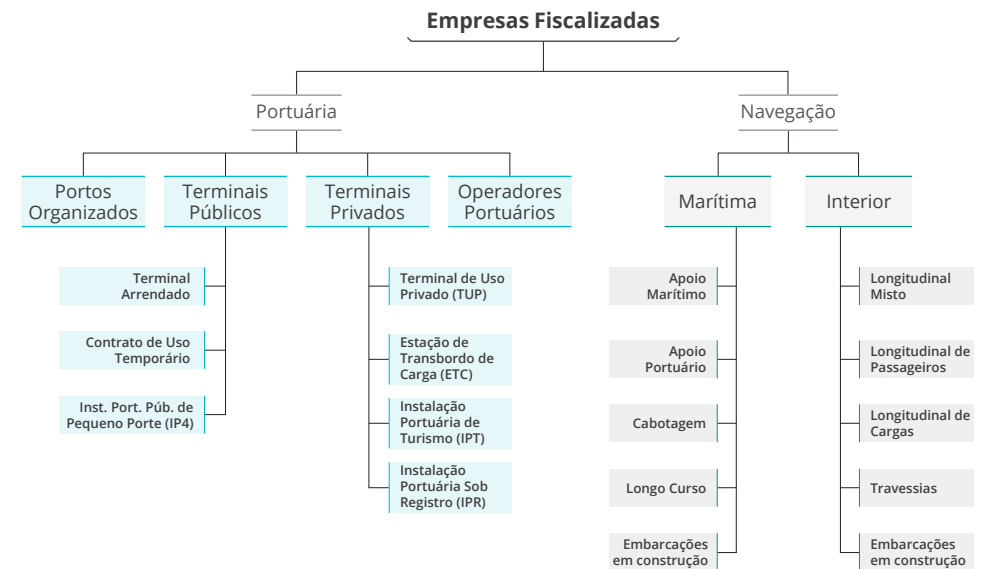
Quando identificadas irregularidades, a Agência dispõe de medidas coercitivas que visam reprimir práticas irregulares, bem como reestabelecer os níveis ade-

quados de serviço, em cumprimento às normas e legislações vigentes. O processo sancionador tem seu início marcado pela lavratura do auto de infração pelo agente fiscal, no qual explicita os fatos infracionais detectados durante a fiscalização, bem como seu enquadramento em dispositivo normativo. Tal documento possibilita a apresentação de defesa pela empresa, garantindo o contraditório e a ampla defesa.

### Articular e coordenar ações de fiscalização

Na expectativa de uniformizar a atuação da fiscalização, garantindo uma atuação isonômica perante o setor regulado, há um trabalho de estabelecimento de padrões e orientações às unidades regionais da ANTAQ. Outro foco importante é a cooperação entre órgãos integrantes do Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN), que busca subsidiar ações ligadas à segurança de fronteiras, migração, meio ambiente, tráfico de drogas, entre outros.

No tocante ao escopo dos serviços fiscalizados pela Agência, esses podem ser divididos em duas grandes áreas: portuária e navegação. A área de navegação é ainda subdividida em duas subáreas (marítima e interior). Na área portuária também são observadas subáreas (terminais públicos, privados, operadores portuários e portos organizados), conforme ilustração a seguir.

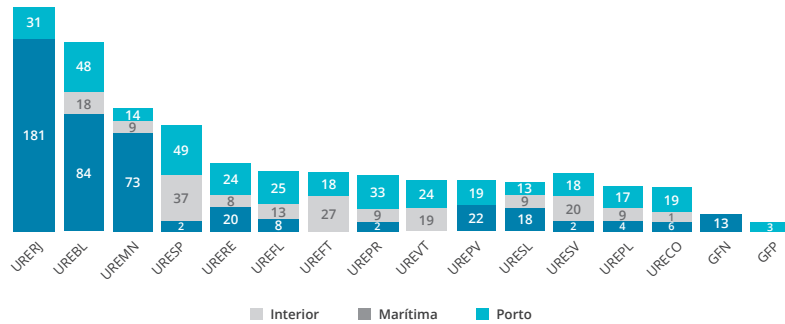


## Resultados alcançados

### Planejamento da fiscalização

Foram previstas 958 ações no Plano Anual de Fiscalização (PAF), distribuídas nas duas grandes áreas de fiscalização (portuária e navegação) conforme gráfico a seguir:

Fiscalizações programas por Unidade - PAF 2018



O planejamento das fiscalizações é realizado de forma a otimizar os recursos humanos e financeiros da Agência, no qual os entes regulados são divididos em 3 três grupos que são fiscalizados durante os três anos de duração do Plano Plurianual de Fiscalização (PPF).

Assim, o PAF corresponde a 1/3 do total das empresas que integram o PPF, o qual contempla empresas de navegação interior e navegação marítima autorizadas pela ANTAQ, afretamentos, embarcações em construção, arrendamentos portuários vigentes (contratos de arrendamento e transição), terminais de uso privado (TUPs), estações de transbordo de carga (ETCs), instalações portuárias de turismo (IPTs), instalações portuárias sob registro, instalações portuárias com benefícios do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), operadores portuários e portos públicos no Brasil.

Por meio de análise de risco realizada anualmente, são reinseridas no plano anual e, portanto, revisitadas pela fiscalização aquelas empresas que apresentaram inconformidades na prestação do serviço regulado. Dessa forma, os serviços nos quais são detectados problemas passam por inspeções anuais contínuas até saneamento total das inconformidades. Em suma, o planejamento busca, ao mesmo tempo em que compatibiliza os recursos da Agência, manter no foco os serviços regulados que precisam de adequação aos padrões mínimos exigidos.

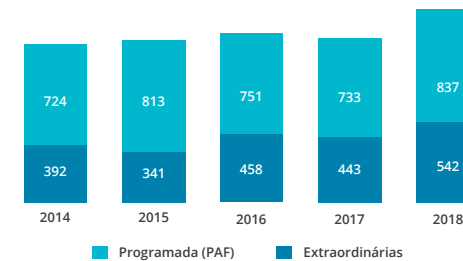
Ainda no que tange à prestação de serviços adequados, cumpre informar que o PAF 2019 tem como tema “Segurança Portuária” na área portuária, “Operações Comer-

ciais” para a área de navegação marítima e “Segurança da Navegação” para a navegação interior. Dessa forma esses temas terão maior ênfase durante os procedimentos fiscalizatórios que ocorrerão no ano de 2019.

### Execução da Fiscalização

A ANTAQ realizou 1379 fiscalizações no ano de 2018. Desse quantitativo, 837 foram realizadas conforme previsão do PAF e 542 foram extraordinárias. Neste sentido, houve um incremento de 203 fiscalizações (17%) em relação ao ano de 2017.

Fiscalizações Realizadas



Sobre as fiscalizações do PAF, apresenta-se a seguir o Índice de Execução do Plano Anual de Fiscalização (IEP), que se trata de indicador vinculado ao objetivo estratégico P2 - Garantir a eficiência e eficácia das ações de fiscalização e consiste na verificação do percentual de execução das fiscalizações planejadas de janeiro a dezembro de um respectivo ano, sendo calculado da seguinte forma:

$$IEP = \frac{\text{n}^\circ \text{ de fiscalizações ordinárias realizadas no ano (i)}}{\text{n}^\circ \text{ de fiscalizações previstas no PAF do ano (i)}} \times 100$$

Quanto mais próximo de 1 (ou 100%), considera-se mais efetivo o cumprimento da fiscalização programada da ANTAQ.

Em 2018 o IEP foi calculado em 87%, haja vista que o PAF previa a realização 958 fiscalizações e foram realizadas 837 ações fiscais. Um dos fatores para redução do índice de execução do PAF foi o elevado número de cancelamentos de fiscalizações na área da navegação marítima, eis que essas fiscalizações eram baseadas na expectativa de afretamentos por empresas reguladas – o que não ocorreu em 89 programações.

Mesmo com uma taxa de cancelamento da ordem de 13%, observou-se um acréscimo de 17% no quantitativo total de fiscalizações realizadas (resultado de um aumento de 22% no número de fiscalizações extraordinárias). No período, não foram realizadas alterações na força de trabalho da Agência, mesmo assim foi possível realizar um número maior de ações fiscais. Tal feito foi possível em razão de:

- melhorias nos procedimentos internos;
- a implantação do projeto de teletrabalho, que resultou num aumento de produtividade dos servidores;
- implantação de novas tecnologias, como o aplicativo de fiscalização e painéis de Business Intelligence (BI).

Outro indicador que está associado ao quantitativo de fiscalizações realizadas, e que também merece destaque dada sua importância para a Agência, é o Índice de Execução da Meta Institucional (IEMI). O IEMI também é um indicador vinculado ao objetivo estratégico P2 - Garantir a eficiência e eficácia das ações de fiscalização e consiste na verificação da execução das fiscalizações (ordinárias e extraordinárias) estimadas para o atingimento da Meta Institucional da ANTAQ, que influencia diretamente no cálculo da gratificação de desempenho dos servidores.

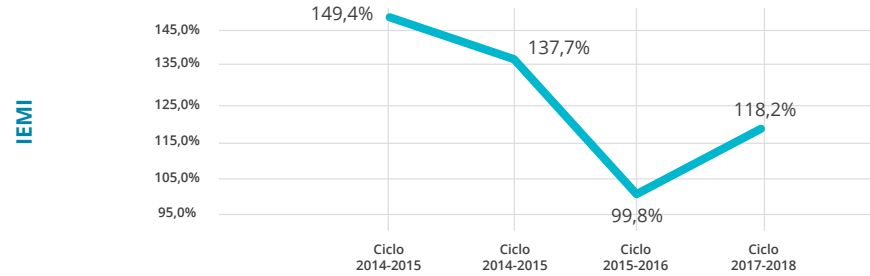
Apesar de a Lei nº 13.326/2016 ter regulamentado o subsídio para as carreiras dos cargos efetivos das Agências Reguladoras a partir de 1º de janeiro de 2017, não houve alteração para o quadro específico, que ainda faz jus à gratificação de desempenho (GDPCAR). Sendo assim, é necessário o acompanhamento dessa Meta Institucional, cujo cômputo é sempre realizado de 1º de agosto a 31 de julho do ano subsequente, para fins de concessão da mencionada gratificação.

O IEMI pode ser calculado da seguinte forma:

$$IEMI = \frac{n^{\circ} \text{ de fiscalizações realizadas entre agosto do ano } (i) \text{ e julho do ano } (i+1)}{n^{\circ} \text{ de fiscalizações estimadas entre agosto do ano } (i) \text{ e julho do ano } (i+1)} \times 100$$

Quanto mais próximo de 100%, mais efetiva foi a fiscalização da ANTAQ em determinado período avaliativo.

Ressalte-se que, como o denominador do índice é uma estimativa, há situações em que o número de fiscalizações realizadas pode ser superior ao previsto, em especial motivadas por uma maior demanda de ações extraordinárias. Nesses casos o IEMI pode apresentar valores acima de 100%, conforme se depreende do gráfico a seguir.

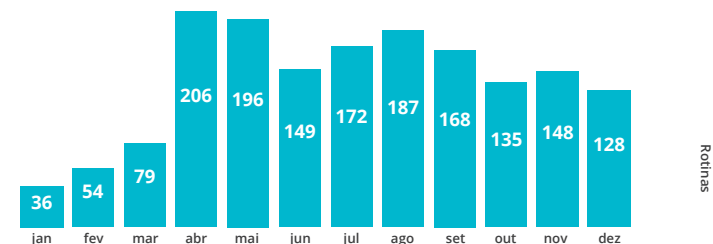


Observando o gráfico anterior, depreende-se que para os ciclos apresentados, a estimativa de fiscalizações executadas sempre foi atingida ou superada. Dessa forma, em termos de meta, pode-se trabalhar com a perspectiva de 100% de alcance da estimativa de fiscalizações apresentada em cada ciclo.

Outro esforço da Agência com o intuito de realizar um melhor acompanhamento dos serviços prestados pelos entes regulados foi a implantação das fiscalizações de rotina que, como o próprio nome já indica, são inspeções expeditas praticadas ordinariamente pelas equipes de fiscalização na área portuária e de navegação interior. É fato incontroverso que a presença física dos fiscais é importante para a manutenção dos níveis de serviço, pois acabam inibindo o cometimento de infrações. Assim, os 12 postos avançados existentes hoje no quadro da ANTAQ são de extrema importância para garantir que as fiscalizações de rotina sejam eficientes e realizadas com a frequência desejada. Os postos avançados são unidades da Agência situados dentro dos portos (Macapá; Santarém; São Francisco do Sul; Itajaí; Imbituba; Rio Grande; Suape; Rio de Janeiro; Itaguaí; Aratu; Salvador e Santos) o que permite verificar diariamente a realização das operações pelos regulados e orientá-los na conduta mais adequada de acordo com o normativo vigente.

No ano de 2018 foram realizadas 1.663 fiscalizações de rotina, sendo que 1.558 não foram encontrados indícios de irregularidade. Assim, observou-se que, para essa modalidade de inspeção, em apenas cinco ocasiões foi necessária a emissão de notificações ou autos de infração, o que nos leva a concluir que uma maior atuação da Agência reflete num menor índice de autuação, mostrando a eficácia desse tipo de fiscalização ostensiva no combate ao cometimento de infrações administrativas e, por conseguinte, garantindo um melhor nível de serviço aos usuários.

Procedimentos Realizados por Mês em 2018



Outra ação na área de fiscalização é o atendimento às demandas de ouvidoria, que acabam gerando procedimentos fiscalizatórios.

No ano de 2018 foram atendidas um total 560 demandas registradas no sistema de Ouvidoria da Agência. Observou-se um acréscimo de 195 demandas (53%) em relação ao ano de 2017, ano no qual já se havia verificado um acréscimo de 17% em relação a 2016.

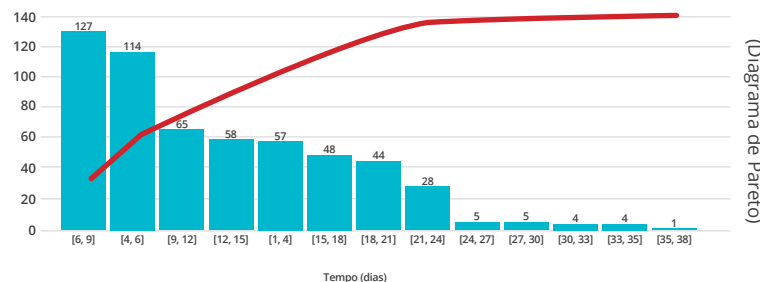
### Evolução no nº de demandas de Ouvidoria para a Fiscalização



O quantitativo atual de queixas registradas pelos usuários permite o atendimento individualizado das demandas. Levando isso em conta é de se esperar que os resultados alcançados pela fiscalização apresentem resultados positivos, o que têm estimulado o uso deste importante canal. O indicador pode ser considerado um dos mais relevantes no tocante ao controle social desempenhado pela população, que atua subsidiando a fiscalização no combate às irregularidades e na manutenção nos níveis mínimos de serviço.

A Agência tem como meta o atendimento de 100% das demandas no prazo legal estipulado pela Lei de Acesso à Informação - LAI e pela Instrução Normativa nº 02/2015-ANTAQ.

### Histograma - Tempos de Resposta



Do gráfico anterior, que apresenta o histograma dos tempos de resposta das 560 demandas de Ouvidoria tratadas individualmente pela área de fiscalização, observa-se que a meta foi cumprida em 89%, haja vista que 60 demandas tiveram prazo

igual ou superior a 21 dias. Recordamos que o prazo total é de 30 dias após prorrogação adicional de 10 (dez) dias.

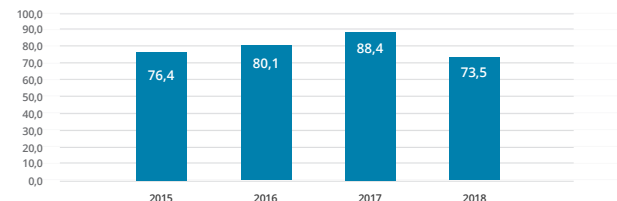
Outro indicador que também está associado à melhoria na eficácia da fiscalização, que permitiu o aumento do número de procedimentos fiscais no decorrer de 2018 foi o Tempo Médio de Tramitação do Processo de Fiscalização (TMTF).

O cálculo desse indicador, que se encontra vinculado ao objetivo estratégico P5 -Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos, consiste na média do tempo transcorrido entre o início e o final da fiscalização (considerada quando do arquivamento dos autos sem irregularidade ou quando da lavratura do Auto de Infração). O indicador é calculado conforme a expressão a seguir:

$$TMTF = \frac{\sum \text{tempo transcorrido entre o início e o fim da fiscalização no período (i)}}{\text{nº de processos de fiscalização no período (i)}}$$

O tempo médio de instrução dos processos de fiscalização no ano 2018 foi de 73,5 dias, um decréscimo de 15% em relação ao ano de 2017. Essa queda no tempo médio pode ser justificada pela implantação do teletrabalho na Agência, iniciativa que demonstra o aumento da produtividade dos servidores.

### Tempo médio fiscalização (em dias)



Contata-se que o aumento da produtividade dos servidores possibilita a ampliação da atuação da fiscalização, permitindo um acompanhamento mais ostensivo dos serviços regulados e, por conseguinte, um melhor grau de atendimento às normas regulamentadoras dos serviços prestados. Tal aumento de produtividade está devidamente atrelada à melhoria de procedimentos internos (redução da burocracia).

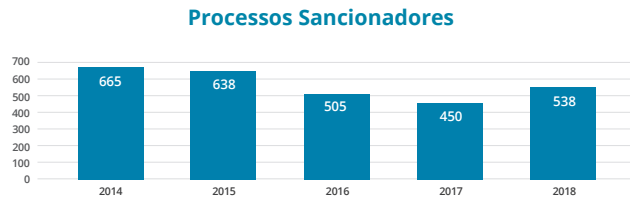
Uma das ações de destaque em 2018 foi a implantação do SFIS *Mobile*, um aplicativo Android que pode ser utilizado durante as fiscalizações em campo, integrado ao Sistema de Fiscalização (SFIS), criado para otimizar e dar maior segurança aos dados colhidos durante o trabalho de fiscalização, uma vez que opera de modo *online* e integrado ao banco de dados existente.

Tal praticidade possibilita que o fiscal permaneça mais tempo em campo, haja vista que todos os procedimentos relacionados à consulta e preenchimento de sistemas são realizados diretamente no local da fiscalização, evitando retrabalhos e erros materiais

associados à transcrição de informações de meios físicos para os virtuais. A implantação do sistema é uma etapa de um caminho a ser seguido na direção da transformação digital na prestação do serviço público, buscando cada vez mais a atuação com inteligência de dados e otimização de recursos. Assim, as equipes podem dedicar um maior tempo ao acompanhamento dos níveis de serviço das empresas reguladas, que acabam por entregar melhores serviços à população.

### Execução dos processos sancionadores

No ano de 2018 foram instaurados 538 processos sancionadores, um aumento de 20% em relação ao período de 2017. Um dos fatores que justifica esse aumento é a redução do rol de infrações notificáveis, que concedem prazo para correção sem necessidade de lavratura de auto de infração (AI), em especial na área da navegação interior, onde o aumento foi de 46%.



Ao mesmo tempo em que houve um aumento significativo de fiscalizações em 2018, o que também influenciou numa maior incidência de infrações detectadas, também foi observado uma redução no Tempo Médio de Tramitação de Processos Sancionadores (TMTS).

O cálculo desse indicador, que se encontra vinculado ao objetivo estratégico P5 -Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos, consiste na média do tempo transcorrido entre a ciência do Auto de Infração e a produção do Parecer Técnico Instrutório (PATI). O indicador é calculado conforme a expressão a seguir:

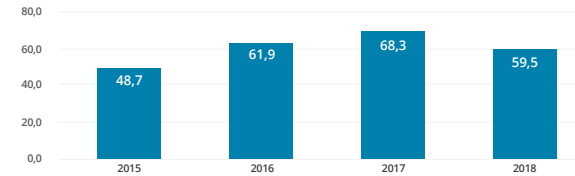
$$TMTS = \frac{\sum \text{tempo transcorrido entre a ciência do AI e a produção do PATI no período (i)}}{n^{\circ} \text{ de processos de fiscalização no período (i)}}$$

Em 2018 observou-se um decréscimo do tempo (-13%) de instrução dos processos sancionadores em relação ao ano de 2017 (aproximadamente 9 dias), apesar do aumento de 20% do número de processos sancionadores instaurados, justificada pela maior eficiência dos servidores, considerando a adesão ao teletrabalho.

Tal indicador é considerado como de grande relevância, eis que tempos excessivos entre a realização da fiscalização e a aplicação de penalidades geram a sensação de

impunidade no setor, o que pode acabar impactando na qualidade do serviço prestado pelos entes regulados. Assim, com o objetivo de assegurar a prestação de serviços adequados à população, os prazos de apuração de penalidades devam ser os mais curtos possíveis, possibilitando uma atuação coercitiva mais eficaz da fiscalização.

### Tempo Médio de Instrução Sancionador (em dias)

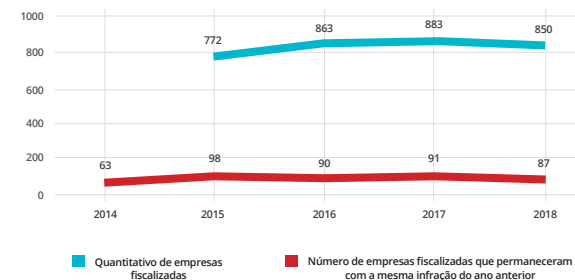


Outro indicador associado à prestação de serviço adequado é o Índice de Permanência de Irregularidades (IPI). Este indicador, vinculado ao objetivo estratégico P2 - Garantir a eficiência e eficácia das ações de fiscalização, foi proposto pelo Projeto P10 do Planejamento Estratégico - Indicadores de Efetividade da Fiscalização e sua fórmula de cálculo leva em consideração o número de irregularidades idênticas cometidas por determinada empresa em dois anos consecutivos:

$$IPI = \frac{\sum n^{\circ} \text{ de empresas que permaneceram com infrações no ano (i)}}{\sum n^{\circ} \text{ empresas fiscalizadas no ano (i)}} \times 100$$

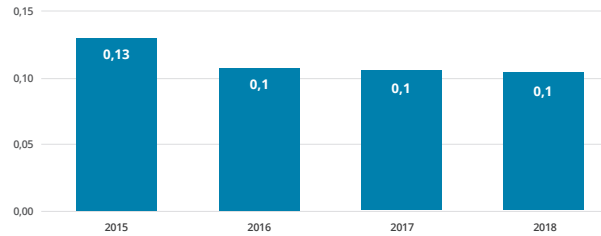
O indicador reflete que, quanto mais próximo de zero mais regulados aderem para o efetivo cumprimento das normas da ANTAQ, demonstrando a efetividade da fiscalização e da regulação da ANTAQ em determinado ano.

### Empresas que permaneceram com irregularidade do ano anterior



A partir da análise do gráfico anterior, percebe-se uma leve tendência de queda, principalmente se considerarmos a partir de 2015, da proporção de empresas fiscalizadas que incorreram em infrações idênticas cometidas no ano anterior à fiscalização.

**Empresas que permaneceram com irregularidade do ano anterior**



O patamar do indicador pode ser considerado baixo, alcançando algo em torno de 10% do universo de empresas fiscalizadas. O objetivo de realizar o acompanhamento desse indicador é verificar se as empresas vêm descumprindo reiteradamente as normas vigentes do setor, o que impacta negativamente nos níveis de serviço prestado.

### Desafios e próximos passos .....

Um dos desafios associados à melhoria promovida no ano de 2018, com impacto no PAF 2019, está associada à implantação de nova tecnologia, que trata da construção de painel de Business Intelligence (BI) na área da navegação marítima.

Tal ferramenta de BI possibilitará uma fiscalização mais eficaz das operações de cabotagem e longo curso restrito, pois permitirá um acompanhamento sobre 100% das operações das empresas registradas no Sistema Mercante e em 100% das autorizações e registros de afretamento que tenham o seu ciclo de processamento encerrado no SAMA, algo impensável anteriormente, quando apenas uma pequena parcela dos protocolos era selecionada aleatoriamente para fiscalização. Com a nova ferramenta de trabalho serão selecionadas apenas as operações com potenciais indícios de irregularidades, tornando a fiscalização mais eficiente.

Também é considerada estratégica a implantação de novas funcionalidades ao aplicativo de fiscalização, que permitirá a redução ainda maior de procedimentos administrativos possibilitando, assim, uma maior permanência das equipes em campo.

Por fim, é um grande desafio à maior eficácia nos resultados das fiscalizações a consolidação da atuação conjunta com outros órgãos no âmbito do Sistema Brasileiro de Inteligência, o que seguramente trará resultados mais contundentes no combate a ilícitos administrativos com reflexo positivo na prestação de serviços adequados à sociedade.

## PRODUZIR SUBSÍDIOS PARA APERFEIÇOAMENTO DO SETOR AQUAVIÁRIO

PROMOVER ESTUDOS, ESTATÍSTICAS E ANÁLISES

Desenvolver estudos em temáticas do setor aquaviário

Prover dados e informações do mercado regulado

PRODUZIR SUBSÍDIOS PARA APERFEIÇOAMENTO DO SETOR AQUAVIÁRIO

Para o bom cumprimento da regulação, supervisão, harmonização e preservação do interesse público, dos objetivos dos usuários, das empresas e entidades que atuam no setor de transportes aquaviários, faz-se necessário que a Agência amplie seu conhecimento do mercado regulado.

Nesse sentido, os subsídios para que se alcance esses objetivos passam pela produção de conhecimento sobre a área, por meio do desenvolvimento de estudos e pesquisas e pela construção, manutenção e disponibilização de bases de dados, que possam ser utilizadas pelos órgãos competentes na formulação de políticas públicas, bem como na elaboração de normas regulatórias específicas e de fiscalização.

O desenvolvimento de estudos e pesquisas permite a redução da assimetria de informações, embasando as ações regulatórias, bem como orientando as decisões e políticas no controle de práticas abusivas. Quanto mais amplas e confiáveis forem as bases de dados sobre as movimentações e transporte de carga e passageiros no modal aquaviário, melhor serão formulados os planos logísticos, cujos escopos envolvam ações estratégicas, investimentos e previsões de demanda e oferta. Dessa forma, o planejamento somente gerará transformações positivas quanto mais sólidos forem os dados disponíveis nas apresentações dos resultados presentes, simulações futuras e observação de demandas e capacidades das instalações portuárias e navegações.

Prover dados e informações do mercado regulado é tarefa básica que retroalimentam os planos logísticos, estudos e iniciativas de investimentos, sejam eles relacionados com o mercado privado ou com o setor público.

Entregar dados na forma de informações não é mais do que proporcionar ao setor público, regulados e sociedade civil, a oportunidade de melhor conhecer a performance aquaviária e, por conseguinte, permitir ações pontuais para melhoramentos logísticos necessários, bem como correções de possíveis falhas de mercado.

### Resultados alcançados .....

A entrega de valor relacionada à “produção de subsídios para aperfeiçoamento do setor aquaviário” é ação complexa, pois envolve o provimento de dados e informações do setor aquaviário e o desenvolvimento de estudos.

#### Provimento de dados e informações do setor aquaviário

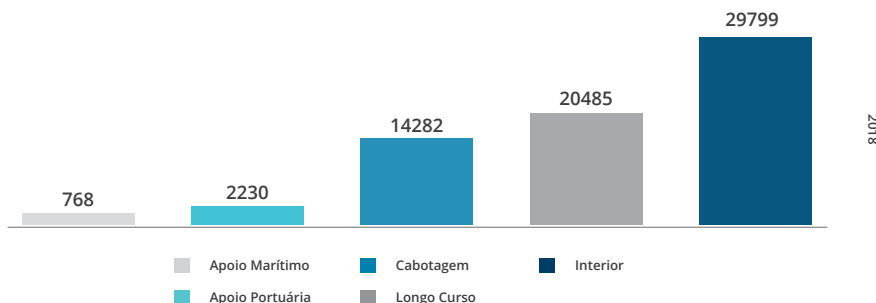
Em síntese, para produção de subsídios para o aperfeiçoamento do setor aquaviário, buscou-se: (a) a manutenção de bases de dados com alto grau de confiabilidade; (b)

o suprimento de dados com integrações ágeis a outros órgãos públicos e privados; (c) a disponibilização de painéis com informações em tempo hábil; e (d) o aperfeiçoamento da capacidade de reagir às inovações legais e infralegais. Nessa seara, destacam-se as seguintes ações empreendidas:

- i) Manutenção, evolução e disponibilização de painel estatístico aquaviário, em [web.antaq.gov.br/anuario](http://web.antaq.gov.br/anuario), com acesso franquedo a qualquer público usuário, contendo informações sobre movimentação e transporte de cargas em portos brasileiros, frotas e afretamentos de navios, linhas de transporte, indicadores portuários, e completa opção para geração de consultas personalizadas (faça você mesmo);
- ii) Disponibilização ao Ministério da Infraestrutura de painel na WEB, contendo informações sobre a utilização do transporte aquaviário em termos de Toneladas por Quilômetro Útil (TKU) de cargas, com opção para consultas por origem e destino, perfil de carga, tipo da instalação portuária, sentido da carga, tipo da navegação, região hidrográfica, hidrovias;
- iii) Construção de solução e disponibilização de dados, através de arquivos CSV, de forma a atender à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), com subsequente disponibilização de dados em seu portal chamado de "Observatório Nacional de Transporte e Logística - ONTL", em [www.ontl.epl.gov.br](http://www.ontl.epl.gov.br);



Número de atracções por navegação



- iv) Construção de solução e disponibilização de dados para o Projeto Apolo, mantido pelo Ministério da Defesa, através de arquivos CSV e download de arquivos georreferenciados disponibilizados em links na nuvem da ANTAQ (<https://nuvem.antaq.gov.br/index.php>);
- v) Construção de solução e disponibilização de dados para o Minfra, usados na geração de seus Plano Nacional de Logística Portuária (PNLT) e Plano Mestre (MP), aplicação WebPortos (disponível em <https://webportos.labtrans.ufsc.br>), com resultados voltados para o planejamento de demandas e ofertas em portos, e, consequente formulação de políticas públicas para investimentos públicos e privados;
- vi) Participação no Comitê Técnico do Sistema Mercante, mantido pela Receita Federal do Brasil (RFB), tendo como objetivo a modelagem de soluções conjuntas e padronizações de nomenclaturas e dados das bases de dados do Sistema Mercante (Mercante/RFB) e SDP;
- vii) Estruturação de mecanismo para aprimoramento do recebimento dos dados do Sistema Mercante via SERPRO, com criação de rotina de verificação da integridade dos dados recebidos da base do Mercante para sua réplica dentro da ANTAQ, e consequente integração com bases de dados internas da Agência;
- viii) Modelagem e elaboração de Relatório de Avaliação de Desempenho Portuário (RAD), pelo qual se analisa detalhadamente a qualidade dos dados enviados pelas instalações portuárias para o SDP/ANTAQ, de forma a contribuir para melhoria da qualidade na gestão dos dados do setor aquaviário e mitigar problemas nos sistemas-fonte desses dados;

Tipo de Porto	Nº Atracções	Carga Movimentada (tonelada)	Nº de portos que informaram dados ao SDP
Público	25.785	374.717.691	31
Privado	36.636	742.956.775	143
Público e Privado	62.421	1.117.674.466	174

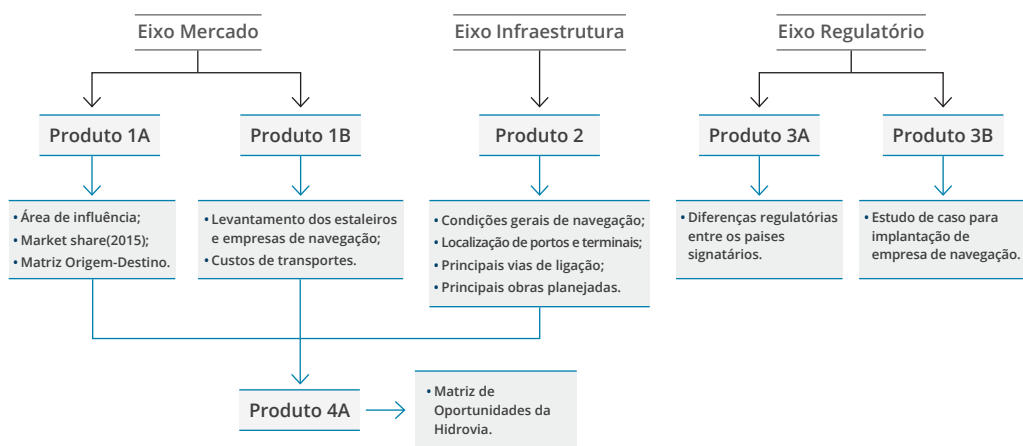
- ix) Proposição de modelo para base de dados na América Latina e Caribe no âmbito da CEPAL em Buenos Aires, Argentina, e Santiago do Chile, no Chile;
- ix) Reformulação do cronograma de implantação do módulo do SDP denominado Acompanhamento de Preços Portuários (APP), para possibilitar a coleta, análise futura da publicação dos preços médios praticados nas operações de cais, pátio e armazenagem por operadores portuários e instalações portuárias autorizadas e arrendadas.



## Desenvolvimento de estudos

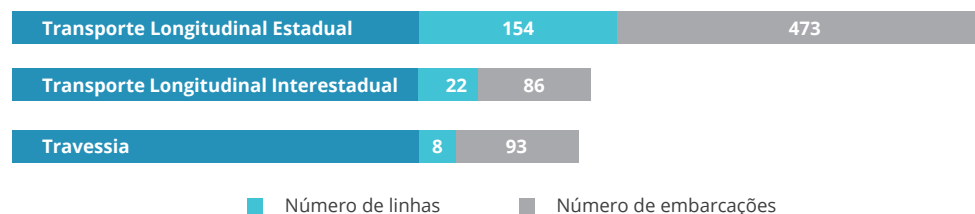
Em 2018, por meio da celebração de Termos de Execução Descentralizada com Instituições Federais de Ensino Superior (IFES), a ANTAQ promoveu dois estudos específicos relativos à demanda de transporte aquaviário, os quais permitiram maior conhecimento do setor regulado, bem como a produção de subsídios para o aperfeiçoamento da atuação regulatória e fiscalizatória da Agência:

- “*Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná*”, objeto do Termo de Execução Descentralizada nº 01/2015, realizado pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), que analisou aspectos de mercado, de infraestrutura e de regulação dos cinco países signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai.



- Estudo denominado “*Acompanhamento da Oferta e da Demanda de Transporte Aquaviário Longitudinal de Passageiros e Misto na Região Amazônica*”, desenvolvido pela Universidade Federal do Pará – UFPA, objeto do Termo de Descentralização TERM-SAF-ANTAQ nº 02/2014.

## Tipos de navegação



Os resultados desses estudos, além de subsidiar as ações regulatórias e fiscalizatórias da ANTAQ, foram amplamente divulgados aos representantes do setor público, regulados e da sociedade civil.

## Desafios e próximos passos

Um dos maiores problemas a ser enfrentado pelo regulador setorial diz respeito à assimetria de informações entre este e a empresa regulada. Para que o agente regulador atue de forma a conseguir extrair da empresa a prestação do serviço de forma eficiente, este necessita de informações detalhadas sobre as atividades econômico-financeiras e operacionais das firmas.

Sabendo-se que sem o conhecimento e a manutenção de sólidas bases de dados, não se planeja, não se formula políticas públicas, impõe-se o trabalho em demandas pontuais, tais como ampliação de escopo dessas bases, inclusive com integrações com dados de outros órgãos, em especial da Receita Federal do Brasil e Ministério da Economia, por meio dos dados de comércio exterior.

O enfrentamento da ausência de dados em outros modais (principalmente dos pares OD internos e seus fretes), a uniformização de nomenclaturas e metodologias existentes entre os dados da RFB, Minfra, ANTAQ e ME, a existência de plano logístico único para o setor, com efetivo atrelamento às políticas públicas praticadas por órgãos como o Programa de Parcerias em Investimentos (PPI), constituem-se em macrodesafios que devem ser enfrentados conjuntamente.

Os próximos passos sob demanda na ANTAQ referem-se à definição sobre a disponibilização e publicação dos dados oriundos da base de dados do Mercante, participação no acesso aos dados do Pucomex, uniformização de nomenclaturas entre as bases de dados do Mercante, SDP, PSP e Comércio Exterior (ME). Além dessas ações, destaca-se também o desafio da implantação do APP (Acompanhamento de Preços Portuários), sistema fundamental para aumentar a capacidade de análise da Agência sobre o comportamento do setor aquaviário.

# Capítulo 5

## Alocação de recursos e áreas especiais de gestão



### Declaração do superintendente de administração e finanças, Joelson Neves Miranda

A Superintendência de Administração e Finanças (SAF) está subordinada à Diretoria Colegiada (órgão máximo) e faz parte da estrutura de segundo nível de governança da ANTAQ.



#### Objetivos estratégicos das áreas de gestão

A SAF tem como competência a gestão orçamentária e financeira; gestão de pessoas; gestão patrimonial e de infraestrutura (recursos logísticos) e a gestão de licitações e contratos da ANTAQ, além de apoiar 14 Unidades Regionais (UREs) e 12 Postos Avançados (PAs) nessas temáticas. As ações da SAF em 2018 seguiram as diretrizes do Planejamento Estratégico da ANTAQ para 2016-2020, e visam o alcance dos seguintes objetivos estratégicos:

- Fortalecer os mecanismos de gestão e decisão (P4);
- Aumentar a agilidade e produtividade dos processos Internos (P5);
- Aperfeiçoar o planejamento orçamentário (F1);
- Assegurar orçamento alinhado à estratégia da ANTAQ (F2);
- Modernizar as práticas de Gestão de Pessoas (A1);
- Promover a capacitação gerencial e técnica alinhada à estratégia da ANTAQ (A2);
- Aprimorar o clima organizacional (A3).

#### Estratégia e metas de implementação dos objetivos

A estratégia da SAF para alcance dos objetivos consiste no uso das ferramentas de gestão, entre elas, o Planejamento Estratégico, o Programa de Gestão Anual (PGA) e a Cadeia de Valor, desenvolvidos pela Secretaria de Planejamento e Coordenação Interna (SPL). Destaca-se que a realização do PGA contribuiu no planejamento e acompanhamento de projetos e iniciativas das unidades relacionadas ao Planejamento Estratégico, consolidando-se como principal elemento das ações estratégicas.

Atualmente, busca-se o aprimoramento do uso do PGA como principal ferramenta de planejamento e execução de ações em nível gerencial com foco no plano estratégico e na transformação dos processos internos.

#### Principais ações e resultados alcançados em 2018

A SAF passou por reestruturação interna em fevereiro de 2018, havendo alteração do titular da unidade e de grande parte do corpo gerencial. O foco é na modernização da gestão interna da ANTAQ e superação de novos desafios propostos pelo corpo diretivo. Associado a isso, a divulgação dos resultados do levantamento

integrado de governança organizacional do ciclo de 2017, realizado pelo Tribunal de Contas da União, reiterou a necessidade de melhoria na gestão. Os principais resultados e ações realizados em 2018 são:

- **Implantação do primeiro módulo do sistema de arrecadação**, que permitiu a emissão de Guia de Recolhimento da União (GRU) via portal da ANTAQ na internet;
- **Atuação proativa com foco no saneamento das pendências na cobrança** de penalidades, que culminaram no incremento de 80% do valor de multas arrecadadas pela Agência, de R\$ 4.920.942 (2017) para R\$ 8.851.801 (2018);
- **Estudo sobre gastos da Agência** com o levantamento detalhado dos gastos e rateios dos custos indiretos, que permitiu identificar o custo das unidades organizacionais e fomentar o processo decisório da Diretoria. O estudo serve como elemento na composição da taxa de fiscalização a ser implementada no futuro;
- **Contratação de sistema de gerenciamento de contratos**, onde a Agência deu um passo no aprimoramento dos controles e acompanhamentos dos contratos administrativos, utilizando o sistema em substituição a diversas planilhas;
- **Capacitação com ênfase na gestão de equipes e processos**, para os gestores da ANTAQ, com 120 vagas para 2018 e 2019 no âmbito do Programa de Desenvolvimento Gerencial;
- **Desenvolvimento das carreiras** com a contratação de dois cursos em nível de pós-graduação com 60 vagas para servidores da ANTAQ-sede e UREs: 1) MBA em Regulação de Transportes Aquaviários, 40 vagas e 2) Especialização em Direito Marítimo, 20 vagas. Esta ação visa dotar o corpo funcional de conhecimento técnico e conceitual nas áreas de atuação da Agência com destaque em regulação e navegação marítima;
- **Propostas de normativos de simplificação e desburocratização dos atos de contratações e gestão de pessoas** onde a SAF encaminhou ao colegiado três propostas de normativos para simplificar e desburocratizar procedimentos afetos às áreas de contratação e gestão de pessoas. Os normativos delegaram competências visando conferir maior autonomia às áreas técnicas e agilizar a tomada de decisões, conforme premissas do planejamento estratégico;
- **Adesão ao TaxiGov no DF** junto à Central de Compras do Ministério da Economia, com previsão de redução em até 60% dos gastos de transporte de servidores em Brasília;

- **Redução de despesas** com projeto de realocação de três unidades regionais instaladas em prédios alugados para instalações públicas, a ser executado em 2019. Além da redução do contrato de mensageria, gerando uma economia anual de aproximadamente R\$ 120.000,00. Também houve redução para dois veículos contratados para a prestação de serviços na ANTAQ-Sede, o que provocará uma economia anual de aproximadamente R\$ 200.000,00. Por fim, redução do valor de contrato de aluguel da sede em R\$ 70.000,00 mensal, gerando uma economia anual de R\$ 840.000,00.

### Desafios e oportunidades

- Recomposição da força de trabalho, visando completar o quadro legal não preenchido;
- Implementação das ações de governança em gestão de pessoas e de contratações visando à melhoria no desempenho da Agência;
- Manutenção do orçamento autorizado na LOA 2019, sem contingenciamentos;
- Conclusão do módulo de parcelamento de créditos do sistema de arrecadação e desenvolvimento de outros módulos;
- Implantação do Plano Anual de Contratações (PAC), conforme Instrução Normativa nº 01/2019;
- Realização de dimensionamento da força de trabalho, em parceria com o Ministério da Economia.

**Declaro** que os padrões de gestão da ANTAQ atendem aos requisitos legais de conformidade e confiabilidade das informações prestadas neste capítulo.



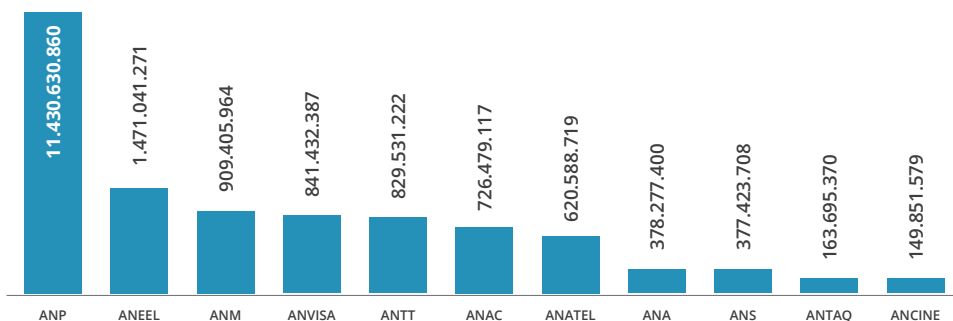
Joelson Neves Miranda  
CPF: 956.899.821-72

Superintendente de Administração e Finanças da ANTAQ

## GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

Em termos comparativos, o quadro abaixo mostra o orçamento global para o ano de 2018 das Agências Reguladoras atuantes no Brasil. O orçamento consignado à ANTAQ, aprovado pela Lei nº 13.587/2018, previu originalmente R\$ 163.695.370, sendo reforçado por Emendas de Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO) do Congresso Nacional, em R\$ 16 milhões, contingenciadas na totalidade ao longo de 2018.

Orçamento das Agências reguladoras em 2018



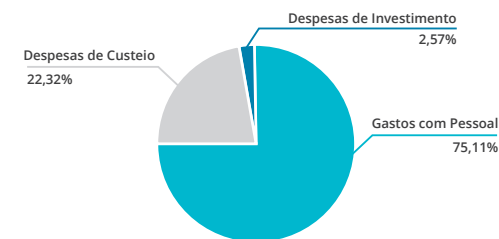
Da dotação R\$ 163.695.370, foram empenhadas R\$ 155.604.828, liquidadas R\$ 147.847.849 e pagas despesas no montante de R\$ 139.972.936. Do valor empenhado em 2018 R\$ 155.604.828, 75,11% foram direcionados para pagamento de despesas com pessoal, encargos sociais e benefícios, 22,32% para despesas correntes e 2,57% para despesas de investimentos.

O desempenho orçamentário global da ANTAQ, de 95%, conforme gráfico a seguir, só não foi próximo de 100% em razão da economia gerada com a negociação de alguns contratos, como é o caso da locação do edifício sede da Agência, a redução de veículos e de mensageiros. Além disso, ressalta-se a influência da baixa execução dos estudos - apenas de 11% do orçamento global.

Desempenho orçamentário (R\$)



Dotação e execução das despesas

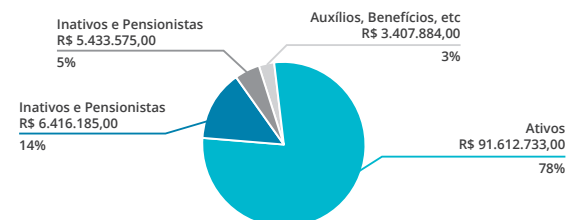


Despesa	Dotação Atua (a)	Empenhado (b)	Liquidado (c)	Pago (d)	RP Pago* (e)	Dotação Atual (f)	Empenhado (g)	Liquidado (h)	Pago (i)	RP Pago* (j)	Varição R\$ (k)=d-i	% (l)=d/i	
<b>2018</b>						<b>2017</b>							
Gastos com Pessoal	119.433.735,00	116.870.377,56	116.359.274,93	108.611.332,81	7.246.071,78	118.384.660,00	116.617.943,86	115.302.613,78	114.924.912,84	1.661.346,54	-6.313.580,03	-6.313.580,03	
Custeio	40.261.635,00	34.734.450,56	30.462.008,94	30.335.038,48	77.431,21	45.345.189,00	34.315.000,00	30.693.612,03	29.850.488,47	3.685.500,95	484.550,01	484.550,01	
Investimentos	4.000.000,00	4.000.000,00	1.026.565,57	1.026.565,57	0,00	5.156.285,00	3.385.000,00	1.023.010,53	1.023.010,53	1.883.450,94	3.555,04	3.555,04	
<b>TOTAL</b>	<b>163.695.370,00</b>	<b>155.604.828,12</b>	<b>147.847.849,44</b>	<b>139.972.936,86</b>	<b>7.323.502,99</b>	<b>168.886.134,00</b>	<b>154.317.943,86</b>	<b>147.019.236,34</b>	<b>145.798.411,84</b>	<b>7.230.298,43</b>	<b>(5.825.474,98)</b>	<b>(5.825.474,98)</b>	

### Despesas da ANTAQ

Os gastos com pessoal foram agrupados em gastos com auxílios (transporte, alimentação, pré-escolar, funeral), benefícios, indenizações e ajudas de custo, além das despesas com pessoal e encargos sociais. Destes gastos, 78% foram pagamento da folha dos servidores, 14% Regime de Previdência dos Servidores Públicos Federais, 5% com aposentadorias e pensões e 3% com auxílios e benefícios.

Gastos com Pessoal

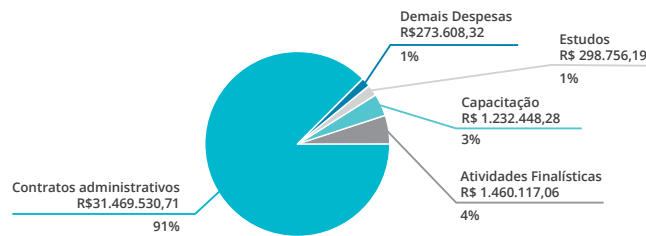


## Despesas de Custeio

Englobaram capacitação dos servidores e serviços de fiscalização, regulação, concessão de outorgas e realização de estudos, a manutenção da sede, 14 unidades regionais e 12 postos avançados, contratos de aluguel, condomínio, limpeza, energia, água, telefone, vigilância, brigada, secretariado, transporte, recepção, imprensa nacional, Empresa Brasileira de Comunicação (EBC), serviços de informática, etc.

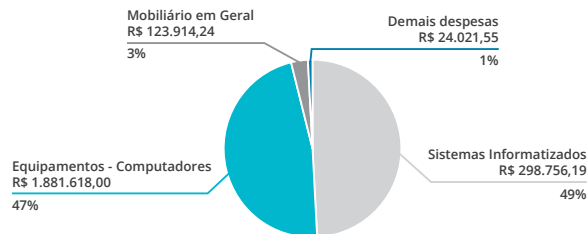
O custeio da área finalística englobou despesas com diárias, passagens e veículos, destinados à execução do Plano Anual de Fiscalização.

A execução de ações por meio de Termos de Execução Descentralizada (TED) para desenvolvimento de estudos enfrentou dificuldades, com apenas 11% do orçamento destinado executado e representou 1% das despesas com custeio.



## Investimentos

São dotações aplicadas no ativo permanente que englobaram: desenvolvimento e manutenção de softwares, fundamentais para a consecução das atividades finalísticas/estratégicas da Agência; aquisições de computadores (ultrabooks e desktops); mobiliário (poltronas) e etc. Empenhou-se 100% da dotação, que foi insuficiente para substituição da totalidade dos equipamentos de informática da Agência, assim como as poltronas de trabalho.



## Contingenciamento de despesas

O contingenciamento da Lei Orçamentária Anual (LOA), definido pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG), representou grande dificulda-

de à ANTAQ assim como a limitação, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) do valor de empenho com diárias e passagens em R\$ 803.700,00.

Para reverter a situação de limitação de empenho com diárias e passagens, foi necessário demonstrar ao MTPA que as ações em curso, balizadas pelo Planejamento Estratégico e Cadeia de Valor, seriam prejudicadas, impactando negativamente no cumprimento da missão institucional, embora possuíssemos recursos orçamentários suficientes para a despesa. Por fim, após anos sem realizar capacitações de longa duração por insuficiência de recursos orçamentários, foram contratadas duas pós-graduações para o corpo funcional, sendo que em ambos os cursos há participação de servidores lotados nas 14 unidades regionais da ANTAQ ou nos 12 postos avançados de fiscalização, que também demandam diárias e passagens.

A dotação de emendas de Comissão foi alterada da seguinte forma: Portaria nº 75/2018/MPDG, no montante de R\$ 9.083.506; Medida Provisória nº 839/2018, no montante de R\$ 4.209.562; e, Lei nº 13.698/2018, no montante de R\$ 3.379.336. A anulação das dotações orçamentárias das emendas de Comissão a favor da ANTAQ, no total de R\$ 16.672.404, objetivou reforçar o orçamento de ministérios do Governo Federal, conforme detalhado em cada um dos instrumentos legais acima elencados.

## Receitas da ANTAQ

No orçamento da Agência, além da fonte 100, recursos do tesouro, constam outras duas receitas, a fonte 129, decorrente de concessões de arrendamentos portuários e, a fonte 174, relativa às multas aplicadas em razão de infrações cometidas pelos regulados às normas da ANTAQ.

Fonte Recursos Detalhada	Natureza Receita	TOTAL	R\$
129	Receita de Concessão Infraestrutura de Transporte Aquaviário	6.025.331	
174	Multas Previstas em Legislação Específica	8.851.801	
<b>Total Geral</b>			<b>14.877.133</b>

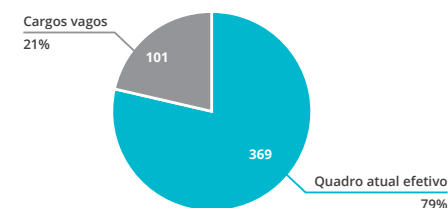
As receitas provenientes de concessões e multas se destinam ao custeio, no entanto, são limitadas ao valor definido na LOA. A receita com concessões foi executada em sua integralidade (R\$ 1.000.000,00), enquanto não se executou o total das receitas com multa, limite de R\$ 3.587.991, em razão da economia com renegociações de contratos. Destacam-se as receitas de concessão da área IQI 18, situada no Porto Organizado de Itaquí, no valor de R\$ 25.293,52, bem como a receita com e a área STM04, situada no Porto de Santarém, no valor de R\$ 4.679.438,40. Ambas se referem aos 25% do valor de outorga proposto pelo vencedor da licitação. Além disso, houve o pagamento da 1ª parcela do total de cinco, da área SAL01, situada no Porto de Salvador, no valor de R\$ 1.320.599,99.

## GESTÃO DE PESSOAS

A ANTAQ observa o conjunto de regras e diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, bem como dos órgãos de controle, de forma a assegurar a conformidade com a Lei nº 8.112/1990. A avaliação da conformidade nos processos de gestão de pessoas é acompanhada trimestralmente, por meio de relatórios com indicadores de desempenho das metas estabelecidas previamente na LOA e outros indicadores internos.

A força de trabalho da Agência está subdimensionada para desempenho das competências institucionais e de apoio às atividades do Ministério da Infraestrutura, dado que há considerável rotatividade nas carreiras. A Lei nº 10.871/2004 prevê 470 cargos efetivos, mas somente 369 estão ocupados, representando 79% da força de trabalho prevista.

Força de trabalho: Ocupação de cargos



A recomposição visa fortalecer e agilizar os procedimentos necessários à realização das licitações de arrendamentos portuários do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, atender com celeridade e eficiência as competências institucionais ampliadas a partir da edição da Lei nº 12.815/2013, e contribuir com a reposição do efetivo da Agência em suas unidades regionais, fundamentais para a fiscalização.

Tipologias dos Cargos	Lotação	
	Quadro de Vagas Autorizado em Lei	Quadro Efetivo (Cargos ocupados)
1. Servidores em Cargos Efetivos	470	442
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	470	395
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	não há	11
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	não há	8
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	não há	19
2. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública	não há	9
3. Total de Servidores	470	442

R\$

Fte	Natureza da Receita	Ano	LOA	Valor Arrecadado*	Arrecadação mensal média
174	Multas Previstas em Legislação Específica (Fiscalização)	2015	1.709.505	3.413.386	284.448
		2016	4.604.054	3.603.240	300.270
		2017	3.941.052	4.920.942	410.078
		2018	3.587.991	8.851.801	737.650

\*no valor arrecadado estão inclusos juros e multas

Verifica-se um aumento contínuo na comparação dos valores arrecadados no período de 2015 a 2018, sendo que de 2017 para 2018 houve um salto, com um incremento de 80% no valor arrecadado. Destaca-se a implantação do sistema eletrônico de emissão de GRU em 2018, disponível no sítio da ANTAQ. Houve também mudança na estratégia, com a descentralização da cobrança dos créditos atuando de forma mais proativa, que, somada à simplificação de procedimentos, também contribuíram para o aumento significativo das receitas arrecadadas no exercício quando comparadas com exercícios anteriores.

Dos 241 processos de multas aplicadas em 2018, 134 efetuaram o pagamento ou parcelaram, o que equivale a 55,60% da quantidade de processos de multas aplicadas. O somatório das multas desses processos, inclusive, processos instaurados em anos anteriores que tiveram o trânsito em julgado no exercício em análise, é de R\$ 21.728.680,80, sem considerar juros e multas. E o valor arrecadado, sem considerar juros e multas, foi de R\$ 7.101.925,25, o que demonstra um percentual de recolhimento de multas de 32,68%.

No exercício em análise não ocorreram casos de multas suspensas ou canceladas em instâncias administrativas, e ainda, não há processos pendentes para inscrição no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal - CADIN, tampouco processos com risco de prescrição.

A Agência possui regulamento interno que permite o parcelamento de dívidas, a Resolução Normativa nº 4 ANTAQ/2015, havendo, até o final de 2018, 63 processos de multas parceladas.

## Principais desafios e ações futuras

- Implantar painéis sobre dados orçamentários e financeiros;
- Auxiliar a Agência na consecução de novas fontes de receitas;
- Concluir o módulo de parcelamento de créditos do sistema de arrecadação e desenvolvimento de outros módulos;
- Implantar os centros de custos conforme Manual de Contabilidade de Custos Aplicada ao Setor Público, Portaria STN 518/2018.

Distribuição de servidores efetivos por faixa salarial em relação à remuneração bruta sem gratificação ou cargo em comissão:

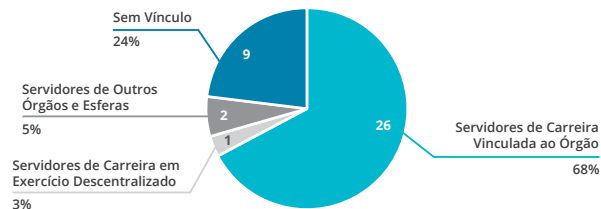
Faixa Salarial em Salários Mínimos (SM)	Quantidade de Servidores
Mais de 20 Salários (acima de R\$ 19.080,01)	56
De 10 a 20 Salários (de R\$ 9.540,01 a R\$ 19.080)	247
De 4 a 10 Salários (de R\$ 3.816 a R\$ 9.540)	88
<b>Total</b>	<b>391</b>

Observação: Quatro servidores estavam sem receber remuneração.

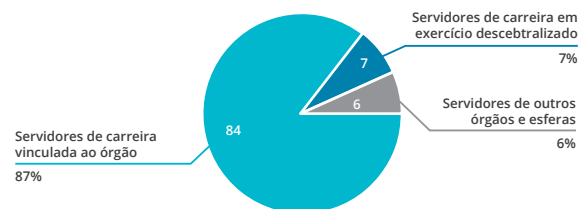
Índice Turnover			
Entrada	Saída	Ativos em 31/12/18	(Entrada + Saída)/2/Ativos*100
6	25	461	3,36%

A ocupação dos cargos comissionados do grupo de direção e assessoramento superior foi composta, em sua maioria, por servidores de carreira. O mesmo acontece com as funções gratificadas, conforme apresentado no gráfico abaixo:

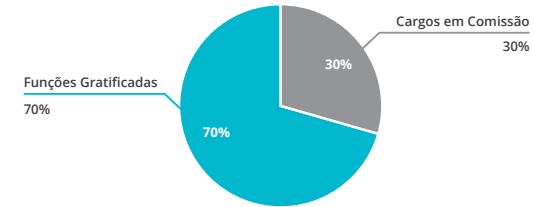
### Grupo Direção e Assessoramento Superior



### Funções gratificadas

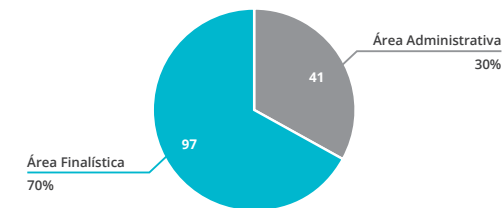


### Distribuição de cargos em comissão e funções gratificadas efetivas



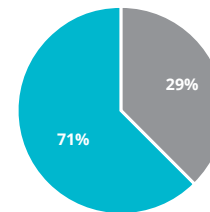
A distribuição por área temática nos mostra que grande parte do quadro está atuando na área finalística. O exercício das atividades de fiscalização contribuem para este cenário, haja vista a abrangência de atuação da Agência.

### Servidores por área de atuação

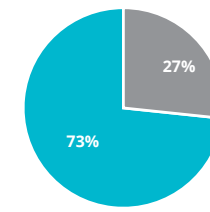


As mulheres ocupam 24% dos cargos efetivos da ANTAQ. De modo geral, tanto em funções gratificadas quanto em cargos comissionados, representam aproximadamente 30% do total.

### Cargos em comissão por gênero



### Funções gratificadas por gênero



■ Masculino ■ Feminino

## Aposentadorias

Em 2018, dois servidores efetivaram seu pedido de aposentadoria, ambos do cargo Especialista em Regulação. Existem 52 servidores passíveis de aposentadoria para o exercício de 2019 e para os próximos três anos, como discriminado no quadro a seguir:

CARGO	2019	2020	2021	2022	Soma
Específico nível superior (ESPs)	12	0	1	1	14
Específico nível médio (ESPM)	5	1	0	1	6
Analista Administrativo (A.A.)	3	1	0	0	4
Técnico Administrativo (T.A.)	0	0	0	0	0
Especialista em Regulação (E.R.)	11	3	0	2	16
Técnico em Regulação (T.R.)	6	2	2	2	12
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>53</b>

A ANTAQ solicitou ao então Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) autorização de realização de concurso público para o preenchimento de vagas diante da vacância de servidores. Também foi solicitada inclusão da Agência no projeto piloto para realização de dimensionamento da força de trabalho. Com relação aos empregados terceirizados, na sede da ANTAQ, há 153 terceirizados prestando serviço continuado em contratos terceirizados (limpeza, vigilância, brigada, etc). Já nas regionais existem 24 terceirizados prestando serviços de natureza continuada..

A solicitação de concursos é coordenada pela Superintendência de Administração e Finanças (SAF), após análises de alocação de pessoal realizadas pelas unidades da ANTAQ. São considerados, dentre outros fatores, a evasão de servidores, número ideal de servidores por atividade, complexidade da estrutura do órgão, disponibilidade orçamentária/financeira e projeções futuras do quadro de pessoal.

A Agência realiza concurso de remoção interna às vésperas de realização de concurso para adequar a força de trabalho. Contudo, face à inexistência de concurso público recente, também não houve concurso de remoção interna nos últimos anos. Ocorreram ajustes na força de trabalho por necessidades específicas de algumas unidades organizacionais e desenhou-se um fluxo para padronizar essas situações de remoção interna. Dentro do cenário de escassez de recursos humanos, a ANTAQ buscou cessão de servidores de órgãos indicados pelo Ministério da Economia. Concluído o processo, a Agência conta com dois servidores cedidos da Eletronorte.

O gasto com pessoal na comparação 2017 e 2018, manteve-se estável. Em 2018 o gasto foi de R\$ 113.462.493, contra R\$ 112.953.220 em 2017. Inativos e pensionistas representam 5%; auxílios, benefícios, entre outros, são 3%; previdência dos ser-

vidores tem 14%; e ativos compreendem 78%. O gasto com pessoal está detalhado na seção gestão orçamentária e financeira.

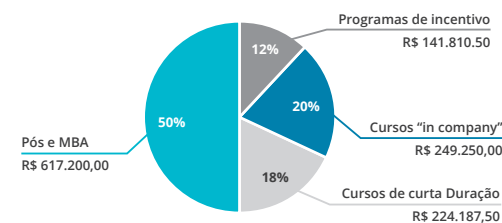
Em 2016, a remuneração da carreira foi convertida para subsídio, com isso a avaliação de desempenho deixou de estar atrelada à remuneração do servidor por tratar-se de carreira típica de estado. O quadro específico representa 6% da força de trabalho, sendo que esse quadro continua com a avaliação de desempenho atrelada à remuneração. A Agência adotou o Plano de Gestão Anual (PGA) por unidade organizacional que permite a mensuração de resultados da equipe. Além disso, a instituição do teletrabalho enseja na individualização de metas trimestrais aos servidores. Em 2018, 21% dos servidores da Agência participaram do regime de teletrabalho, sendo que desses, 79% na modalidade parcial e 21% na modalidade integral.

É por meio da progressão e da promoção que ocorre o desenvolvimento do servidor nas carreiras (ou cargos). A Progressão é a passagem do servidor para o padrão imediatamente superior dentro da classe ou categoria atual de sua carreira funcional. A promoção é a passagem do servidor do último padrão de uma classe ou categoria para o primeiro padrão da classe ou categoria imediatamente superior de sua Carreira Funcional. No exercício de 2018, o número de servidores que fizeram jus à progressão/promoção foi na ordem de 263.

O estágio probatório é o período/processo que visa aferir se o servidor público possui aptidão e capacidade para o desempenho do cargo de provimento efetivo no qual ingressou por força de concurso público. Na ANTAQ, os registros de estágio probatório do ano de 2018 correspondem a 124 avaliações (servidores que ingressaram na Agência em 2015).

O Plano Anual de Capacitação (PAC 2018) estabeleceu as ações de capacitação a serem desenvolvidas nas diversas unidades da ANTAQ, no exercício de 2018. O orçamento de capacitação no exercício foi na ordem de R\$ 1.270.000,00, onde foram executados R\$ 1.232.448,00, o que corresponde a 97% do orçamento previsto, e foram contempladas 219 participações em ações de capacitação. O orçamento de capacitação foi executado, conforme os dados e gráfico, em destaque, a seguir:

Execução orçamento 2018





As ações de capacitação envolvem: programas de incentivo educacional (idioma, graduação e pós-graduação); cursos de pós-graduação (62 servidores), ressaltando os cursos de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário e MBA Executivo em Economia e Gestão: Regulação em Transporte; capacitação gerencial – Programa de Liderança da Dale Carnegie (60 servidores); Treinamento em Licitações Portuárias; Curso sobre Análise de Impacto Regulatório; curso de gestão de riscos e diversos cursos de aperfeiçoamento.

O programa de incentivo educacional, contemplou o quantitativo de servidores conforme a seguir: incentivo à graduação (13 servidores), bolsas de idioma estrangeiro (28 servidores) e bolsas de pós-graduação (4 servidores).

### Principais desafios e ações futuras

A gestão de pessoas enfrenta o desafio de adequar a força de trabalho da Agência para garantir o atendimento as demandas da sociedade e setor regulado e envolve as seguintes ações:

- Obter aprovação para realização de concursos com a finalidade de recompor a força de trabalho e assim completar o quadro legal não preenchido;
- Implementar ações de governança em gestão de pessoas visando a melhoria do desempenho da Agência e aprimorar a gestão de talentos;
- Realizar dimensionamento da força de trabalho na Agência, por meio de parceria com o Ministério da Economia;
- Aprimorar o clima organizacional por meio de ações de qualidade de vida no trabalho;
- Melhorar a entrega de resultados à sociedade e setor regulado, elevando a satisfação dos servidores na realização do seu trabalho, por meio da adequada alocação com base em competências.

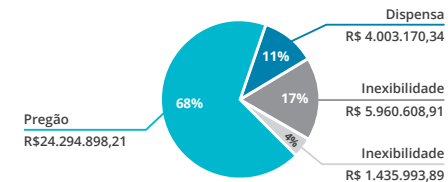
## GESTÃO DE LICITAÇÕES E CONTRATOS

A ANTAQ realizou seus atos de Licitações e Contratos em conformidade com as normas emanadas pelo Governo Federal Leis nº 8.666/1993 e nº 10.520/2002, e com as orientações do Ministério da Economia, em especial a Instrução Normativa nº 1/2018, a Instrução Normativa 5/2017 e a Instrução Normativa 4/2014.

A Agência apresentou elevação em 31% (44 contratações) com base no ano anterior, ocorrendo maior elevação entre os procedimentos de inexigibilidade e dispensas de licitações. Houve grande esforço administrativo também na execução do chamamento público para aluguel de edifício-sede. A maior parte das contratações diretas foram direcionadas a cursos de curta duração e a programas de pós-graduação.

O prazo médio de contratação entre o recebimento do processo na Gerência de Licitações e Contratos (GLC) e a publicação do contrato foi 150,5 dias, em 2018, frente a 137,3 dias em 2017. Esse dado leva em consideração apenas os processos finalizados com sucesso. Dos 19 pregões abertos em 2018, 17 (89%) foram concluídos com adjudicação ao vencedor. O aumento do tempo de conclusão dos processos licitatórios se deve a dois fatores principais: o quantitativo de pessoal reduzido em relação ao ano anterior, situação agravada pela ausência de concurso público nos últimos anos; e a publicação da Instrução Normativa nº 05/2017, que tornou os processos de contratação de serviços mais complexos.

Procedimentos por modalidade de licitação em valores monetários



Quantitativo de processo de contratação		
Modalidade de Licitação/ANO	2018	2017
Pregão	19	20
Dispensa	144	114
Inexigibilidade	15	1
Adesão Ata de Registro de Preços	9	9
Chamamento Público	1	0
<b>Total</b>	<b>188</b>	<b>144</b>

As contratações mais relevantes estão relacionadas a seguir, cabendo, também destaque às contratações de tecnologia da informação tratadas no tópico gestão de tecnologia da informação.

- Contratações de ações de capacitação: duas turmas de Pós-graduação: Especialização em Direito Marítimo e Portuário; MBA em Economia e Gestão: Regulação em Transportes; e contratação da Dale Carnegie de Capacitação para Lideranças;
- Contratação de serviço de gestão de processos para aumentar a eficiência da Agência, definir indicadores alinhados aos objetivos estratégicos, fortalecer a governança e a gestão, integrar processos das diversas áreas, melhorar mecanismos de tomada de decisão, e definir aprimoramentos nos processos internos, visando solucionar gargalos e potencializar resultados;
- Contratação de empresa para realização de leilões de arrendamentos para a exploração de áreas e infraestruturas portuárias junto aos portos organizados no âmbito das prioridades do Governo Federal. Os arrendamentos trazem à sociedade um aumento direto de empregos, melhoria na infraestrutura aquaviária, bem como o aquecimento da economia nacional, trazendo uma série de benefícios ao estado e conseqüentemente aos cidadãos;
- Contratação de empresa especializada para a prestação de serviço de informações econômico-financeiras para prover a Agência de capacidade técnica em cálculos do Custo Médio Ponderado de Capital. Essa taxa determina o custo de capital dos setores regulados sendo de vital importância. Essa estimativa torna possível manter a sustentabilidade, a expansão e o aperfeiçoamento constante do serviço público, refletindo o risco inerente de cada segmento. Promover a análise técnica dos investimentos em infraestrutura é de fundamental importância para confiança dos investidores;
- Contratação de serviços de locação de veículos com motorista para garantir a execução da fiscalização pelos quase 200 servidores da ANTAQ lotados em 14 unidades regionais e 12 postos avançados cobrindo quase todo o litoral brasileiro, além da Região Amazônica.

Não houve contratações de consultores para projetos de cooperação técnica com organismos internacionais, nem contratações de mão de obra temporária, tampouco contratação de serviços de publicidade.

## Principais desafios e ações futuras

- Melhorar os índices de gestão e governança em contratações;
- Implantar painéis de monitoramento de desempenho;
- Implantar sistema de acompanhamento e gestão de contratos.

- Implantar o sistema de planejamento e gerenciamento das contratações, em especial o Plano Anual de Contratações (PAC).

## GESTÃO PATRIMONIAL E INFRAESTRUTURA

A ANTAQ segue os normativos relativos à temática, como as Leis nº 8.666/1993 e nº 10.520/2002, os Decretos nº 5.450/2005, nº 9.373/2018 e nº 7.893/2013, a Portaria MPOG nº 303/2001, a Instrução Normativa nº 05/2014 e demais instrumentos legais sobre gestão patrimonial e infraestrutura na Administração Pública.

### Principais investimentos de capital

Os investimentos de capital englobam aquisições e contratações de TI, que foram: renovação do parque tecnológico pela aquisição de computadores desktops e ultrabooks e renovação de licenças e desenvolvimento de softwares. Por grupo de despesa, equipamentos e computadores totalizaram R\$ 1.881.618,00 (47%); sistemas informatizados, R\$ 1.970.446,21 (49%) e demais despesas R\$ 147.935,79 (4%).

### Desfazimento de ativos

A ANTAQ realiza o controle dos seus bens permanentes, a fim de otimizar a sua utilização, efetuando doações quando esta for a medida mais adequada. Em 2018, foram realizados dois processos de desfazimento de ativos. Os ativos desfeitos por meio de doações totalizaram o valor de R\$ 21.258,41. Entre eles, destacam-se equipamentos de informática, aparelhos de ar condicionado e material de expediente. Doou-se a entidades públicas para atender às restrições ao desfazimento de bens públicos em ano eleitoral.

### Locações de imóveis

A Agência está sediada em Brasília/DF e também se faz presente em 14 estados brasileiros, por meio das unidades regionais (UREs) em: Porto Alegre/RS (URE-PL), Florianópolis/SC (UREFL), Paranaguá/PR (UREPR), Corumbá/MS (URECO), Porto Velho/RO (UREPV), Manaus/AM (UREMN), Belém/PA (UREBL), São Luís/MA (URES�), Fortaleza/CE (UREFL), Recife/PE (URERE), Salvador/BA (URESV), Vitória/ES (UREVT), São Paulo/SP (URESPL) e Rio de Janeiro/RJ (URERJ). Essas UREs estão instaladas em imóveis locados, exceto as unidades URERJ e UREMN, instaladas em imóveis cedidos pela União.

Além das UREs há presença da ANTAQ em 12 Postos Avançados (PAs) vinculados às UREs: Santarém e Macapá (UREBL), Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul (UREFL), Rio Grande (UREPL), Suape (URERE), Rio de Janeiro e Itaguaí (URERJ), Sal-

## GESTÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

De modo a garantir a conformidade legal da Gestão de Tecnologia da Informação, a ANTAQ, por meio da Secretaria de Tecnologia da Informação (STI), busca constantemente o alinhamento e aplicação de diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, órgãos de controle, Ministério da Economia, Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR), bem como a observância de padrões internacionais para manutenção e garantia dos serviços de TI, além da aderência aos normativos internos. Dessa forma, constantemente está evoluindo de iniciativas afetas a dados abertos, acessibilidade, aprimoramento da governança digital, segurança da informação, identidade visual, interoperabilidade e contratações de serviços.

Neste sentido, destacam-se os seguintes normativos que balizam a gestão de TI na Agência:

- Portaria nº 40/2016, da SETIC/MPOG que “Institui o Plano de Contratações de Soluções de Tecnologia da Informação e Comunicações como ferramenta de planejamento a ser consolidada pelos órgãos integrantes do Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação do Poder Executivo Federal (SISP)”;
- Portaria nº 19/2017, da SETIC/MPOG, que “Dispõe sobre a implantação da Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação nos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação do Poder Executivo Federal (SISP);
- Instrução Normativa nº 04/2014, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;
- Acórdão nº 2.471/2008 – Plenário – “Terceirização na Administração Pública Federal”, subtema “Terceirização em Tecnologia da Informação”;
- Normas Brasileiras (NBR) publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos.

Vale ressaltar ainda os guias de boas práticas observados no desenvolvimento das atividades da Secretaria de TI:

- Guia de Boas Práticas em Contratação de Soluções de Tecnologia da Informação V 3.0 SETIC/MPOG (2017);
- Estratégia de Governança Digital – EGD 2016/2019 da SETIC/MPOG.

vador e Aratu (URESV), Santos (URESP). O gasto com locação em 2018 representou 18,2% (R\$ 7.332.272,11) do orçamento de custeio da Agência.

### Mudanças e desmobilizações relevantes

Está em curso a regularização de cessão de uso de imóveis, sem custos para a ANTAQ, dos Postos Avançados de Macapá (PA-MCP), de Santarém (PA-STM), de Imbituba (PA-IBB), de Itajaí (PA-ITJ), de São Francisco do Sul (PA-SFS), do Rio Grande (PA-RIG), de Suape (PA-SUA), de Itaguaí (PA-IGI), do Rio de Janeiro (PA-RIO), de Aratu (PA-ARB), de Salvador (PA-SSA) e de Santos (PA-SSZ). Nessas localidades não haverá pagamento de aluguel e a manutenção no imóvel será realizada pela autoridade portuária de cada localidade, em atendimento ao que dispõe a Portaria nº 170/2016 da ANTAQ.

Três unidades regionais estão em processo de transferência de suas sedes para imóveis cedidos por órgãos da União: Unidade Regional de Fortaleza (UREFT), Unidade Regional de São Paulo (URESP) e Unidade de Corumbá (URECO). As mudanças têm duas bases principais: diminuição de custos com aluguel e outros contratos; e aproximação da localização física da ANTAQ às estruturas portuárias.

Após os deslocamentos, a Agência passará a ter 63% das suas UREs ocupadas em estruturas públicas, sem gastos com aluguéis e outros serviços, uma vez que todos os PAs e ainda as UREs do Rio de Janeiro e de Manaus, já estão em ocupações públicas, reforçando a política adotada por esta Agência de otimização dos recursos públicos.

A renegociação do contrato de locação da sede gerou economia mensal de 13,5%, o que equivale a R\$ 70.000,00 mensais e R\$ 840.000,00 anuais. O chamamento público foi o principal impulsionador dessa redução. A Agência encerrou o exercício sem contrato válido de locação da sede, em decorrência da inadimplência contratual referente a pendências de regularidade fiscal junto às fazendas da União e do DF, por parte da proprietária do imóvel à época.

### Principais desafios e ações futuras

- Elaboração dos normativos internos de regras de acesso predial e serviço de telefonia;
- Elaboração e execução do projeto de acessibilidade aos Portadores de Necessidades Especiais (PNE), além de implantação do sistema de comunicação visual;
- Elaboração e execução do projeto de ergonomia para melhorar a qualidade de vida dos servidores e colaboradores;
- Realocação de três unidades administrativas regionais que iniciaram o processo de migração para edifícios públicos em 2018.

## Modelo de governança de TI

O modelo de governança de TI da ANTAQ, alinhado ao Mapa Estratégico da Agência, tem institucionalizado o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI). Compete ao Comitê elaborar, apoiar e acompanhar o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI). Conforme definição do regimento interno, compete à STI prover soluções tecnológicas para apoiar o negócio da Agência. Neste sentido, o Modelo de Gestão da STI para a implantação de uma solução compreende desde a fase da demanda de negócio até a entrada em operação da solução.

Tendo por base as melhores práticas de gestão de TI, além de preceitos legais e demais regramentos pertinentes, ações necessárias para realização das atividades inerentes à Secretaria de Tecnologia são empreendidas e gerenciadas por meio de um Modelo de Gestão adaptado às necessidades da ANTAQ, conforme apresentado ao lado.

As ações empreendidas pela STI são categorizadas em projetos estruturantes, projetos internos e projetos para a sociedade conforme apresentado na figura ao lado. Os projetos elencados pelo CGTI são detalhados no PDTI bianual e executados como projetos. O PDTI 2018-2019 encontra-se disponível em: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/PDTI\\_2018-2019\\_28-09-vers%C3%A3o2.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/PDTI_2018-2019_28-09-vers%C3%A3o2.pdf)

### Resultados para a sociedade

# 3

São projetos e soluções concebidas para promover serviços afetos diretamente às áreas de atuação da ANTAQ com sistemas disponibilizados para a sociedade e setor regulado. Cabe citar o Sistema de Desempenho Portuário, Sistema de Ouvidoria, Sistema de Gestão do Índice de Desempenho Ambiental, Sistema de Afretamento Marítimo de Embarcações e demais soluções disponibilizadas por meio da Carta de Serviços.

### Projetos Internos

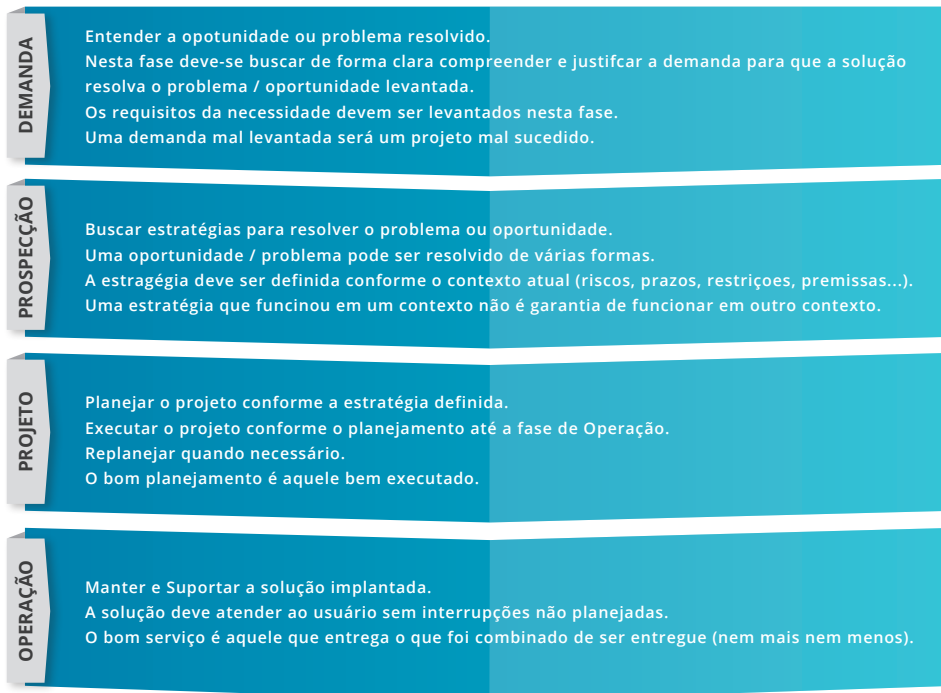
# 2

Visam automatizar processos e rotinas para gestão e acompanhamento de trabalhos inerentes às atividades da ANTAQ, sejam Sistemas Administrativos ou de Gestão e Apoio das Atividades Finalísticas. Pode-se destacar Sistema de Gestão de Recursos Humanos, Sistema de Gestão Processual e Protocolo, Portal Intranet, etc.

### Projetos Estruturantes

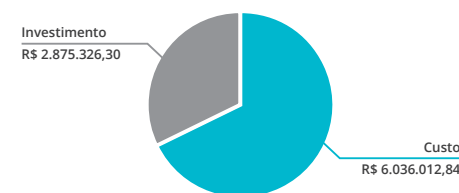
# 1

Possibilitam prover recursos tecnológicos para sustentar a operação da ANTAQ. Compreende a implantação de infraestrutura de armazenamento, conectividade, comunicação, recursos computacionais, etc.



## Montante de recursos aplicados em TI

### Gastos de TI por fonte de recursos



O montante utilizado pela Tecnologia da Informação no ano de 2018 representa R\$ 8.911.339,14. Os valores correspondem a serviços e aquisições essenciais para o pleno funcionamento da plataforma de serviços tecnológicos que suportam o negócio da ANTAQ.

Considerando o orçamento global da agência para investimentos, os recursos tecnológicos representaram 72% da alocação. Já para as despesas de custeio, os serviços de TI correspondem a 15% do total gasto.

## Contratações mais relevantes de recursos de TI

Buscando atualizar seus sistemas e infraestrutura de forma continuada no intuito de garantir autodisponibilidade de soluções e serviços à sociedade, a Secretaria de Tecnologia da Informação, por meio de projetos adquiriu e implantou diversas soluções, merecendo destaque:

- Aquisição de 160 estações de trabalho para substituir parte do parque computacional que se encontra obsoleto e sem garantia de modo a reduzir o alto índice de incidentes;
- Aquisição de 102 ultrabooks aumentando o parque de estações móveis, possibilitando mobilidade dos usuários para execução de atividades;
- Renovação do licenciamento do parque computacional, garantindo o compliance de todo o parque da Agência;
- Contratação e implantação do serviço de *outsourcing* de impressão em todo o território nacional contemplando sede, regionais e postos avançados com novo paradigma de pagamento por meio de franquia, reduzindo custo e aumentando a disponibilidade dos serviços.

## Principais iniciativas e resultados relacionados com a Cadeia de Valor

Processo da Cadeia de Valor	Principais Iniciativas na área de TI (sistemas e projetos)	Principais resultados (benefícios e impactos)
Fiscalização	Desenvolvimento de painel de gestão que permite, por meio de cruzamento de dados, analisar 100% das operações realizadas por empresas de navegação nacionais e estrangeiras na costa de nosso país, possibilitando, dentre outros benefícios, o fomento da indústria naval brasileira, geração de empregos e, conseqüentemente, ganhos para a economia nacional.	Efetividade na realização de ações fiscalizatórias da navegação.
Fiscalização	Implantação do aplicativo de fiscalização mobile, o que aumentou a precisão no resultado das fiscalizações em campo, agilizando e dando confiabilidade aos procedimentos fiscalizatórios. O tempo de tramitação dos processos já foi reduzido em 20%.	Agilidade no processo fiscalizatório por meio de transformação digital.
Gestão de Outorgas	O Sistema de Outorga Eletrônica (SOE) permite aos interessados obter outorga por meio da rede mundial de computadores de forma totalmente eletrônica, possibilitando comodidade e celeridade na solicitação.	Estima-se que o prazo para obtenção da outorga seja reduzido em 50%. Há ganhos para o solicitante e para a ANTAQ, que otimiza sua força de trabalho.
Normatização e orientação do setor regulado	Sistema Patrimonial Portuário – Possibilita auxiliar na tomada de decisão da ANTAQ, conforme competência legal, entre eles: a) desincorporação de bens da União; b) a instrução processual, a listagem final e cálculos de indenização no evento da reversão de bens à União; e c) a tomada de contas das autoridades portuárias e arrendatárias. Possibilita, adicionalmente, institucionalizar os procedimentos relativos ao tratamento dos relatórios contábeis (especialmente os inventários) a serem recebidos anualmente ou trienalmente pelas autoridades portuárias, particularmente aqueles relacionados ao seu patrimônio (ativo não circulante).	Atende à necessidade de informações para o acompanhamento contábil-econômico, com a finalidade de saber o montante de ativos sob guarda das autoridades portuárias e dos arrendatários. Essas informações também são essenciais para balizar os estudos de viabilidade de futuros arrendamentos, ou quando do vencimento dos contratos vigentes, tendo em vista que investimentos não plenamente amortizados devem ser indenizados e revertidos
Normatização e orientação do setor regulado	Sistema Contábil – Possibilita mecanismos eficazes para a vigilância dos custos, das despesas, das receitas, dos passivos e dos ativos das administrações portuárias e dos arrendatários ocupantes dos portos organizados. É possível construir índices de desempenho e de eficiência econômico-financeira, além de monitorar a sustentabilidade financeira das operações, a modicidade de preço e tarifas, além do cumprimento de metas ou de compromissos acordados em contrato ou na outorga.	Visa à redução da assimetria de informações, estas as quais, disponibilizadas pela Contabilidade Regulatória, são vitais para a elaboração das planilhas que compõem os processos de revisão e reajuste tarifário, o que permite uma análise segura da composição dos preços e a aplicação da regulação econômica para os serviços públicos e demais explorações de serviços e instalações portuárias.
Estratégia, Gestão e Suporte	GRU on-line: Possibilita que os outorgados efetuem pagamento, de forma on-line, das Guias de Recolhimento da União (GRU) oriundos de multas, permitindo maior comodidade no pagamento.	Redução do trabalho para os colaboradores da área financeira da Autarquia, redução do custo quanto às emissões de ofícios e, conseqüentemente, de AR (aviso de recebimento). Para as empresas, proporcionou agilidade e confiabilidade com a redução do tempo entre a aplicação das penalidades e a efetiva cobrança.

## Segurança da Informação

Sobre a Política de Segurança da Informação (POSIC), aprovada pela Resolução nº 2.539/2002/ANTAQ, cabe informar que em 2018 foram realizadas iniciativas e ações com o objetivo de difundir e implantar ações afetas a segurança da informação no âmbito de procedimentos e conscientização dos usuários.

Atualmente, a referida política encontra-se em reformulação dado a necessidade de alinhamento às diretrizes dispostas no Planejamento Estratégico, visando o cumprimento do objetivo estratégico P6 – Assegurar a integridade, segurança e disponibilidade das informações.

## Principais desafios e ações futuras

Com o advento da transformação digital, tecnologias são cada vez mais acessíveis, propiciando uma colaboração entre governo e sociedade por meio de mídias sociais, serviços e aplicativos *on-line*. A participação popular crescente e ativa por esses meios exige que a ANTAQ busque continuamente a automação e transformação de serviços à sociedade.

Assim, há diversos projetos e iniciativas que tiveram êxito na implantação, como audiências públicas em formato interativo e *on-line*, aplicativo de celular para fiscalização, ouvidoria *on-line*, sistema de afretamento de embarcações totalmente automatizado, leilão de áreas portuárias, entre outros serviços.

O maior desafio para adoção e implantação continuada de serviços e tecnologias é a dependência de fornecedores e a dificuldade em reter conhecimento na organização se torna crítica e frágil.

## GESTÃO DE CUSTOS

A legislação aplicada à gestão de custos, Lei nº 4.320/64, Decreto-Lei nº 200/1967, Decreto nº 93.872/1986, Lei Complementar nº 101/2000, Lei nº 10.180/2002, Normas Brasileiras de Contabilidade NBC T SP 16, Portarias STN/MF 157/2011 e 716/2011, Portaria STN nº 518/2018 e o Art. 50, § 3º, da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), determina à Administração Pública manter sistema de custos que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial.

Para cumprimento dessa norma, a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) criou o Sistema de Informações de Custos do Governo Federal (SIC) que utiliza extração de dados dos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal. A Lei nº 10.180/2001 estabeleceu que compete à STN tratar de assuntos relacionados à área de custos nesta esfera. Assim sentido, a STN, por meio da Portaria nº 157/2011, criou o Sistema de Custos do Governo Federal com o objetivo de evidenciar os custos dos programas e das unidades da administração pública federal.

### Estimativa de custos por área de atuação

A apuração de custos por departamentos está em implementação na ANTAQ. Consiste em custos por unidade, aplicado as suas áreas organizacionais, conforme o quadro organizacional desta Agência. Devido ao cronograma no ano de 2018 para institucionalização da Cadeia de Valor da ANTAQ, aprovada na 454ª Reunião Ordinária de 19/12/2018 regradada pela Portaria nº 459/2018-DG/ANTAQ de 22/12/2018, restou prejudicada a mensuração e as análises das informações de custos.

### Estimativa de custos por programa governamental

A implementação de sistema de custos está em estudo. Atualmente, a Agência busca informações extraídas e analisadas com base nos dados obtidos pelo Sistema de Informações de Custos (SIC). De acordo com as orientações da Secretaria do Tesouro Nacional (STN), “O estágio da despesa orçamentária que mais se aproxima da informação de custo é o da liquidação, sendo, portanto, a despesa liquidada o ponto de partida da informação que deve alimentar o sistema de custos” (<http://www.tesouro.fazenda.gov.br/custos> - acesso em 08/03/2019). A partir desse entendimento da STN, e por meio do Tesouro Gerencial, com atributos de Programa e Ação de Governo, e métrica Custo Direto VPD, obtiveram valores de custos dos anos de 2017 e 2018 conforme tabela a seguir.

Programa Governo		Ano Emissão DH ICC		2018		2017		A. H 2018/2017	Total	
		Ação Governo		Valor Custo Direto VPD	AV	Valor Custo Direto VPD	AV		Valor Custo Direto VPD	AV
-8	Sem informação	-8	Sem Informação	19.863.664,30	12,39%	15.901.680,68	10,29%	24,92%	<b>35.765.344,98</b>	<b>11,36%</b>
			<b>Subtotal</b>	<b>19.863.664,30</b>	<b>12,39%</b>	<b>15.901.680,68</b>	<b>10,29%</b>	<b>24,92%</b>	<b>35.765.344,98</b>	<b>11,36%</b>
0089	Previdência de inativos e pensionistas	0181	Aposentadorias e pensões civis da união	5.012.816,40	3,13%	4.319.122,46	2,79%	16,06%	<b>9.331.938,86</b>	<b>2,96%</b>
			<b>Subtotal</b>	<b>5.012.816,40</b>	<b>3,13%</b>	<b>4.319.122,46</b>	<b>2,79%</b>	<b>16,06%</b>	<b>9.331.938,86</b>	<b>2,96%</b>
0910	Operações especiais: gestão da participação em organismos	000L	Contribuições e anuidades a organismos e entidades nacionais						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		000Q	Contribuições a organismos internacionais sem exigência de programação específica	9.166,06	0,01%	7.724,00	0,00%	18,67%	<b>16.890,06</b>	<b>0,01%</b>
			<b>Subtotal</b>	<b>9.166,06</b>	<b>0,01%</b>	<b>7.724,00</b>	<b>0,00%</b>	<b>18,67%</b>	<b>16.890,06</b>	<b>0,01%</b>
2101	Programa de gestão e manutenção da presidência da república	00m1	Benefícios assistenciais decorrentes do auxílio-funeral e natalidade						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		09HB	Contribuição da união, de suas Autarquias e fundações para o custo de regime de previdência dos servidores públicos federais						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		2000	Administração da unidade	780,00	0,00%	2.145.876,64	1,39%	-99,96%	<b>2.146.656,64</b>	<b>0,68%</b>
		2004	Assistência médica e odontológica aos servidores civis, empregados, militares e seus dependentes			15.478,75	0,01%	-100,00%	<b>15.478,75</b>	<b>0,00%</b>
		2010	Assistência pré-escolar aos dependentes dos servidores civis						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		2011	Auxílio-transporte aos servidores civis, empregados e militares						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		2012	Auxílio-alimentação aos servidores civis, empregados e militares						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		2088	Concessão e regulação dos serviços e da exploração da infraestrutura de transporte aquaviário			41.079,61	0,03%	-100,00%	<b>41.079,61</b>	<b>0,01%</b>
		2090	Fiscalização dos serviços e da exploração da infraestrutura						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
		20TP	Ativos civis da união			571.033,21	0,37%	-100,00%	<b>571.033,21</b>	<b>0,18%</b>
		216H	Ajuda de custo para moradia ou auxílio-moradia a agentes públicos						<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
			<b>Subtotal</b>	<b>780,00</b>	<b>0,00%</b>	<b>2.773.468,21</b>	<b>1,79%</b>	<b>-99,97%</b>	<b>2.774.248,21</b>	<b>0,88%</b>

Programa Governo		Ano Emissão DH ICC		2018		2017		A. H 2018/2017	Total	
		Ação Governo		Valor Custo Direto VPD	AV	Valor Custo Direto VPD	AV		Valor Custo Direto VPD	AV
2126	Programa de gestão e manutenção do ministério dos transportes	00M1	Benefícios assistenciais decorrentes do auxílio-funeral e natalidade			8.570,25	0,01%	-100,00%	<b>8.570,25</b>	<b>0,00%</b>
		09HB	Contribuição da união, de suas Autarquias e fundações para o custeio do regime de previdência dos servidores públicos federais	16.416.185,15	10,24%	16.623.151,08	10,76%	-1,25%	<b>33.039.336,23</b>	<b>10,49%</b>
		2000	Administração da unidade	30.024.743,71	18,73%	27.487.132,51	17,78%	9,23%	<b>57.511.876,22</b>	<b>18,27%</b>
2126	Programa de gestão e manutenção do ministério dos transportes	2004	Assistência médica e odontológica aos servidores civis, empregados, militares e seus dependentes	869.993,74	0,54%	1.000.758,68	0,65%	-13,07%	<b>1.870.752,42</b>	<b>0,59%</b>
		2010	Assistência pré-escolar aos dependentes dos servidores civis			315.334,35	0,20%	-100,00%	<b>315.334,35</b>	<b>0,10%</b>
		2011	Auxílio-transporte aos servidores civis, empregados e militares			17.921,29	0,01%	-100,00%	<b>17.921,29</b>	<b>0,01%</b>
		2012	Auxílio-alimentação aos servidores civis, empregados e militares			2.286.552,84	1,48%	-100,00%	<b>2.286.552,84</b>	<b>0,73%</b>
		2088	Concessão e regulação dos serviços e da exploração da infraestrutura do transporte aquaviário	840.155,45	0,52%	972.892,27	0,63%	-13,64%	<b>1.813.047,72</b>	<b>0,58%</b>
		2090	Fiscalização dos serviços e da exploração da infraestrutura	906.776,63	0,57%	1.079.753,00	0,70%	-16,02%	<b>1.986.529,63</b>	<b>0,63%</b>
		20TP	Ativos civis da união	83.518.484,59	52,11%	81.517.520,70	52,74%	2,45%	<b>165.036.005,29</b>	<b>52,42%</b>
		212B	Benefícios obrigatórios aos servidores civis, empregados, militares	2.540.737,90	1,59%			100,00%	<b>2.540.737,90</b>	<b>0,81%</b>
		216H	Ajuda de custo para moradia ou auxílio-moradia a agentes públicos	264.442,26	0,17%	243.069,72	0,16%	8,79%	<b>507.511,98</b>	<b>0,16%</b>
				<b>Subtotal</b>		<b>135.381.519,43</b>	<b>84,47%</b>	<b>131.552.656,69</b>	<b>85,12%</b>	<b>2,91%</b>
		<b>Total</b>		<b>160.267.946,19</b>	<b>100,00%</b>	<b>154.554.652,04</b>	<b>100,00%</b>	<b>3,70%</b>	<b>314.822.598,23</b>	<b>100,00%</b>



Na análise horizontal, 2018/2017, dos custos citados na tabela acima, destacamos que houve um aumento de gastos no “Programa de Governo”: Previdência de Inativos e Pensionistas da União (16,06%); Operações Especiais/Gestão da Participação em Organismos e Entidades Nacionais e Internacionais (18,67%); e no Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes (2,91%); e como redução: programa de Gestão e manutenção da Presidência da República (99,97%).

## Principais desafios e ações futuras

A criação da unidade onde serão acumulados os custos implica a necessidade de o órgão identificar o objeto de custo a ser medido, para assim, auxiliar os gestores na tomada de decisão. Dessa forma, realizaram-se estudos para determinar um modelo de centro de custo adequado à ANTAQ a partir da sua Cadeia de Valor. Ressaltam-se ainda:

- Implantar equipe para mensuração de custos, orientações do Manual de Informações de Custos do Governo Federal (Portaria STN 518/2018);
- Implantar centros de custo.

## GESTÃO AMBIENTAL E SUSTENTABILIDADE

A ANTAQ atuou para agregar preceitos da sustentabilidade ambiental nos processos de contratação e, para isso, inseriu nos editais e contratos regras de sustentabilidade ambiental, nos preceitos da Instrução Normativa nº 01/2010 e da Instrução Normativa nº 05/2017.

A Agência adota a separação de resíduos recicláveis descartados de acordo com o Decreto nº 5.940/2006, que institui a separação dos resíduos recicláveis descartados pelos órgãos e entidades da administração pública federal direta e indireta, na fonte geradora, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis, e dá outras providências.

O Plano de Gestão de Logística Sustentável (PGLS/2018 da ANTAQ) foi elaborado como mais um instrumento de planejamento que define objetivos, responsabilidades e prazos para que a Agência possa estabelecer práticas de sustentabilidade e racionalização de gastos e processos. Outro importante avanço na gestão ambiental foi a adesão da Agência ao projeto Esplanada Sustentável, que tem por objetivo incentivar órgãos e instituições públicas federais a adotarem modelo de gestão organizacional e de processos estruturado na implementação de ações voltadas ao uso racional de recursos financeiros e naturais, promovendo a sustentabilidade. Nesse sentido, a ANTAQ atingiu a marca de 100% da substituição das lâmpadas convencionais por lâmpadas LED em seus departamentos.

A Agência está em constante campanha para redução do consumo de resmas de papel, copos descartáveis, energia e água, adotando medidas nas suas instalações e buscando a conscientização dos servidores. Essa prática tem alcançado bons resultados, com a redução de 14,57% de resmas de papel, 6,60% no consumo de energia elétrica e de 3,17% no consumo de água, conforme demonstrado na tabela abaixo

	2017	2018	Varição
Consumo de Energia Elétrica	67.135,25 KWh	62.705,08 KWh	-6,60%
Consumo de Água	229 m³	221,75m³	-3,17%
Resmas Utilizadas	1084	926	-14,57%

## Principais desafios e ações futuras

- Aprimorar a implantação do Plano de Gestão de Logística Sustentável (PGLS);
- Implantar painéis de monitoramento de indicadores.

# Capítulo 6

## Demonstrações contábeis



### Declaração do coordenador de contabilidade, Carlos Augusto Andrade Silva

A Coordenadoria de Contabilidade (CCT) integra a estrutura da Gerência de Orçamento e Finanças, subordinada a Superintendência de Administração e Finanças, que conforme o artigo 6º da Resolução nº 663-ANTAQ/2006 exerce competências definidas e outras importantes atribuições mapeadas.

Esta declaração leva em conta as demonstrações contábeis consolidadas da ANTAQ, tendo como base as seguintes unidades administrativas:

- Agência Nacional de Transporte Aquaviário.
- ANTAQ – Acordo de Empréstimo com o BIRD 7253 – BR.

A conformidade contábil das demonstrações contábeis é realizada pela Coordenadoria de Contabilidade, de acordo com os procedimentos descritos no manual do Sistema Integrado de Administração Financeira (SIAFI). Este é um processo que visa assegurar a integridade, fidedignidade e a confiabilidade das informações constantes no SIAFI, que é o sistema do Governo Federal onde são executados os atos e fatos da gestão orçamentária, financeira e patrimonial.

#### Demonstrações contábeis:

- **Balço Patrimonial** – apresenta os ativos e passivos da Autarquia.
- **Demonstração das variações patrimoniais** – mostra a apuração do resultado patrimonial do período, decorrente do confronto das variações patrimoniais aumentativas (receitas) com as variações patrimoniais diminutivas (despesas).
- **Balço orçamentário** – informa o orçamento informação do orçamento aprovado em confronto com a sua execução, ou seja, a receita prevista contra a arrecada e a despesa autorizada contra a executada.
- **Balço Financeiro e Demonstração de Fluxo de Caixa** - demonstra o fluxo financeiro da Autarquia no período, que são as entradas de recursos em confronto com as saídas.

Essas demonstrações contábeis foram elaboradas observando as normas contábeis vigentes no Brasil, a saber: a Lei nº 4.320/1964, a Lei complementar nº 101/2000, as Normas Brasileiras de Contabilidade Técnicas do Setor Público (NBC TSP), o Manual de



### Ressalvas

Dentre as competências da ANTAQ encontra-se a aplicação de penalidades via multa administrativa (fiscalizações), que deve ser registrada na contabilidade desde a sua aplicação ao infrator e caso exista uma expectativa de não recebimento a perda estimada deve ser calculada e registrada como retificadora do crédito. Até o momento as multas continuam sendo registradas somente no momento da arrecadação, ou seja, não houve constituição de crédito por competência e nem de perdas estimadas. Ainda se encontram em análise e desenvolvimento pelo Governo Federal os procedimentos necessários para a execução dos registros e inclusive para o registro da dívida ativa.

Restrição nº 315 – Ausência da Conformidade de Registro de Gestão – Todo dia é efetivado no SIAFI o registro de conformidade, na operação ATUCONFREG. No entanto, por duas oportunidades, ao longo do ano, por falha de servidor, não efetivamos o registro no SIAFI da conformidade, o que ocasionou tal restrição.

**Declaro** que as informações constantes das demonstrações contábeis: balanço patrimonial, demonstração das variações patrimoniais, balanço orçamentário, balanço financeiro e demonstração de fluxo de caixa, regidos pela Lei nº 4.320/1964, pelas normas brasileiras técnicas de contabilidade do setor público e pelo manual de contabilidade aplicada ao setor público, relativos ao exercício de 2018, refletem nos seus aspectos mais relevantes a situação orçamentária, financeira e patrimonial da ANTAQ, exceto no tocante as ressalvas apontadas.



Carlos Augusto Andrade Silva  
CRC - CE nº 6.223/O-8  
Coordenador de Contabilidade da ANTAQ

## Demonstrações contábeis

### Balanço patrimonial

	R\$ mil	
ATIVO	2018	2017
<b>ATIVO CIRCULANTE</b>	<b>19.426</b>	<b>14.564</b>
Caixa e Equivalentes de Caixa	16.880	9.503
Créditos a Curto Prazo	-	-
Demais Créditos e Valores a Curto Prazo	1.242	4.242
Investimentos e Aplic. Temporárias a Curto Prazo	-	-
Estoques	88	47
Ativos Não Financeiros Mantidos para Venda	-	-
VPDs Pagas Antecipadamente	1.215	770
<b>ATIVO NÃO CIRCULANTE</b>	<b>9.702</b>	<b>13.070</b>
Ativo Realizável a Longo Prazo	-	-
Estoques	-	-
Investimentos	-	-
Participações Permanentes	-	-
Propriedades para Investimento	-	-
(-) Depreciação Acumulada de Propriedades p/ Investimentos	-	-
(-) Redução ao Valor Rec. de Propriedades para Investimentos	-	-

	R\$ mil	
PASSIVO	2018	2017
<b>PASSIVO CIRCULANTE</b>	<b>16.311</b>	<b>9.852</b>
Obrigações Trabalh., Previd. e Assist. a Pagar a Curto Prazo	12.332	4.050,00
Empréstimos e Financiamentos a Curto Prazo	-	-
Fornecedores e Contas a Pagar a Curto Prazo	70	638
Obrigações Fiscais a Curto Prazo	-	-
Obrigações de Repartição a Outros Entes	-	-
Provisões a Curto Prazo	-	-
Demais Obrigações a Curto Prazo	3.908	5.164
<b>PASSIVO NÃO CIRCULAR</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Obrigações Trab., Prev. e Assist. a Pag. de Longo Prazo	-	-
Empréstimos e Financiamentos a Longo Prazo	-	-
Fornecedores e Contas a Pagar a Longo Prazo	-	-
Obrigações Fiscais a Longo Prazo	-	-
Provisões a Longo Prazo	-	-
Demais Obrigações a Longo Prazo	-	-
Resultado Diferido	-	-
<b>TOTAL DO PASSIVO EXIGÍVEL</b>	<b>16.311</b>	<b>9.852</b>

Investimentos do RPPS de Longo Prazo	-	-
(-) Redução ao Valor Recuperável de Investimentos do RPPS	-	-
Demais Investimentos Permanentes	-	-
(-) Redução ao Valor Recuperável de Demais Invest. Perm.	-	-
<b>Imobilizado</b>	<b>7.014</b>	<b>7.788</b>
Bens Móveis	7.014	7.788
Bens Móveis	14.595	14.055
(-) Depreciação/Amortiz./Acum. de Bens Móveis	-7.581	-6.267
(-) Redução ao Valor Recup. de Bens Móveis	-	-
Bens Imóveis	-	-
Bens Imóveis	-	-
(-) Depr./Amortização/Acum. de Bens Imóveis	-	-
(-) Redução ao Valor Recup. de Bens Imóveis	-	-
<b>Intangível</b>	<b>2.688</b>	<b>5.282</b>
Softwares	2.688	5.282
Softwares	15.608	13.684
(-) Amortização Acumulada de Softwares	-12.920	-8.402
(-) Redução ao Valor Recuperável de Softwares	-	-
Marcas, Direitos e Patentes Industriais	-	-
Marcas, Direitos e Patentes Industriais	-	-
(-) Amortização Acumulada de Marcas, Direitos e Patentes Ind	-	-
(-) Redução ao Valor Recuperável de Marcas, Direitos e Pat.	-	-
Direitos de Uso de Imóveis	-	-
Direitos de Uso de Imóveis	-	-
(-) Amortização Acumulada de Direito de Uso de Imóveis	-	-
(-) Redução ao Valor Recuperável Direito de Uso de Imóveis	-	-
<b>Diferido</b>	-	-
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>29.128</b>	<b>27.634</b>

<b>PATRIMONIO LIQUIDO</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Patrimônio Social e Capital Social</b>	-	-
<b>Adiantamentos para Futuro Aumento de Capital (AFAC)</b>	-	-
<b>Reservas de Capital</b>	-	-
<b>Ajustes de Avaliação Patrimonial</b>	-	-
<b>Reservas de Lucros</b>	-	-
<b>Demais Reservas</b>	-	-
<b>Resultados Acumulados</b>	<b>12.817</b>	<b>17.781</b>
Resultado do Exercício	-5.464	-4.490
Resultados de Exercícios Anteriores	17.781	22.735
Ajustes de Exercícios Anteriores	499	-462
<b>(-) Ações / Cotas em Tesouraria</b>	-	-
<b>TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>12.817</b>	<b>17.781</b>
<b>TOTAL DO PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>29.128</b>	<b>27.634</b>

O balanço patrimonial evidencia os ativos e passivos, e suas evoluções de 2018 em relação a 2017. Os ativos compreendem os saldos de recursos financeiros e patrimoniais controlados pelo ANTAQ, com capacidade de geração de benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços, ao passo que os passivos compreendem os saldos de suas obrigações presentes, decorrentes de eventos passados e com alta probabilidade de desembolso futuro. O patrimônio líquido (PL) representa a diferença entre o total dos ativos e dos passivos, sendo uma importante referência sobre a situação financeira de qualquer entidade.

## Quadro de ativos e passivos financeiros e permanentes

	R\$ mil	
<b>ATIVO</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>ATIVO FINANCEIRO</b>	<b>16.880</b>	<b>9.503</b>
<b>ATIVO PERMANENTE</b>	<b>12.248</b>	<b>18.130</b>

	R\$ mil	
<b>PASSIVO</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>PASSIVO FINANCEIRO</b>	<b>19.318</b>	<b>12.772</b>
<b>PASSIVO PERMANENTE</b>	<b>5.241</b>	<b>3.685</b>
<b>SALDO PATRIMONIAL</b>	<b>4.569</b>	<b>11.175</b>

## Quadro de compensações

ATIVO		
ESPECIFICAÇÃO / Saldo dos Atos Potenciais Ativos	2018	2017
<b>SALDO DOS ATOS POTENCIAIS ATIVOS</b>	<b>117.188,00</b>	<b>115.873,00</b>
Execução dos Atos Potenciais Ativos	117.188,00	115.873,00
Garantias e Contragarantias Recebidas a Executar	117.188,00	115.873,00
Direitos Conveniados e Outros Instrumentos Congêneres a Rec.	-	-
Direitos Contratuais a Executar	-	-
Outros Atos Potenciais Ativos a Executar	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>117.188,00</b>	<b>115.873,00</b>

PASSIVO		
ESPECIFICAÇÃO / Saldo dos Atos Potenciais Passivos	2018	12.772
<b>SALDO DOS ATOS POTENCIAIS PASSIVOS</b>	<b>53.422</b>	<b>1.369.736</b>
Execução dos Atos Potenciais Passivos	53.422	1.369.736
Garantias e Contragarantias Concedidas a Executar	-	-
Obrigações Conveniadas e Outros Instrum Congêneres a Liberar	3.307	4.049
Obrigações Contratuais a Executar	50.115	1.365.687
Outros Atos Potenciais Passivos a Executar	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>53.422</b>	<b>1.369.736</b>

DEMONSTRATIVO DO SUPERÁVIT/DÉFICIT FINANCEIRO APURADO NO BALANÇO PATRIMONIAL		R\$ mil
DESTINAÇÃO DE RECURSOS	SUPERAVIT/DEFICIT FINANCEIRO	
<b>Recursos Ordinários</b>		<b>-2.679</b>
<b>Recursos Vinculados</b>		<b>242</b>
Previdência Social (RPPS)		-
Outros Recursos Vinculados a Órgãos e Programas		242
<b>TOTAL</b>		<b>-2.437</b>

	R\$ mil
<b>Total do Ativo</b>	<b>29.129</b>
Caixa e Equivalentes de Caixa	16.880
Demais Créditos de Curto Prazo	2.546
Imobilizado e Intangível	9.703
<b>Total do Passivo</b>	<b>16.312</b>
Obrigações Trabalhistas, Previdenciárias e Assistenciais a Pagar	12.333
Demais Créditos de Curto Prazo	3.979
<b>Patrimônio Líquido Positivo</b>	<b>12.817</b>

Conforme demonstrado no quadro acima, a ANTAQ encerrou o exercício de 2018 com um patrimônio líquido positivo de R\$ 12.817 milhões. Em comparação ao exercício anterior, ocorreu um decréscimo do patrimônio líquido em 27,92%, considerando que o ano de 2017 apresentou também um Patrimônio Líquido Positivo de R\$ 17.782 milhões. O motivo principal dessa variação negativa foi o resultado patrimonial do exercício com o déficit no valor de R\$ 5.464 milhões.

## Demonstrações das variações patrimoniais

R\$

VARIAÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS		
	2018	2017
<b>VARIAÇÕES PATRIMONIAIS AUMENTATIVAS</b>	<b>172.476.846,44</b>	<b>158.378.018,50</b>
<b>Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria</b>	-	-
Impostos	-	-
Taxas	-	-
Contribuições de Melhoria	-	-
<b>Contribuições</b>	-	-
Contribuições Sociais	-	-
Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico	-	-
Contribuição de Iluminação Pública	-	-
Contribuições de Interesse das Categorias Profissionais	-	-
<b>Exploração e Venda de Bens, Serviços e Direitos</b>	<b>5.850.000,00</b>	<b>2.420.011,15</b>
Venda de Mercadorias	-	-
Vendas de Produtos	-	-
Exploração de Bens, Direitos e Prestação de Serviços	5.850.000,00	2.420.011,15
<b>Variações Patrimoniais Aumentativas Financeiras</b>	<b>1.069.883,97</b>	<b>512.973,34</b>
Juros e Encargos de Empréstimos e Financiamentos Concedidos	-	-
Juros e Encargos de Mora	1.069.883,97	512.973,34
Variações Monetárias e Cambiais	-	-
Descontos Financeiros Obtidos	-	-
Remuneração de Depósitos Bancários e Aplicações Financeiras	-	-
Aportes do Banco Central	-	-
Outras Variações Patrimoniais Aumentativas Financeiras	-	-
<b>Transferências e Delegações. Recebidas</b>	<b>157.141.572,41</b>	<b>151.006.097,60</b>
Transferências Intragovernamentais	157.141.572,41	151.006.097,60
Transferências Intergovernamentais	-	-
Transferências das Instituições Privadas	-	-
Transferências das Instituições Multigovernamentais	-	-
Transferências de Consórcios Públicos	-	-
Transferências do Exterior	-	-

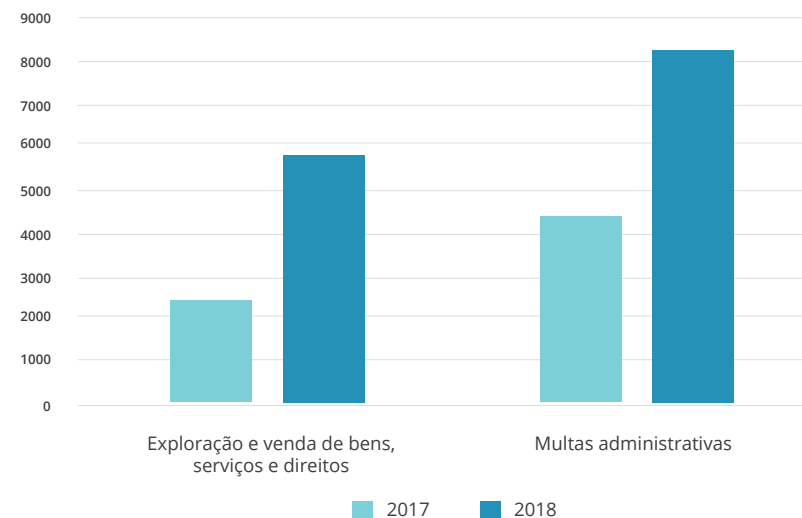
R\$

VARIAÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS		
	2018	2017
Execução Orçamentária Delegada de Entes	-	-
Transferências de Pessoas Físicas	-	-
Outras Transferências e Delegações Recebidas	-	-
<b>Valorização e Ganhos c/ Ativos e Desincorporação de Passivos</b>	<b>104.979,26</b>	-
Reavaliação de Ativos	-	-
Ganhos com Alienação	-	-
Ganhos com Incorporação de Ativos	103.003,24	-
Ganhos com Desincorporação de Passivos	1.976,02	-
Reversão de Redução ao Valor Recuperável	-	-
<b>Outras Variações Patrimoniais Aumentativas</b>	<b>8.310.410,80</b>	<b>4.438.936,41</b>
Varição Patrimonial Aumentativa a Classificar	-	-
Resultado Positivo de Participações	-	-
Operações da Autoridade Monetária	-	-
Reversão de Provisões e Ajustes para Perdas	-	-
Diversas Variações Patrimoniais Aumentativas	8.310.410,80	4.438.936,41
<b>VARIAÇÕES PATRIMONIAIS DIMINUTIVAS</b>	<b>177.941.332,23</b>	<b>162.868.685,74</b>
<b>Pessoal e Encargos</b>	<b>117.487.065,58</b>	<b>111.176.672,72</b>
Remuneração a Pessoal	90.874.151,12	85.845.404,26
Encargos Patronais	17.628.577,00	17.621.933,63
Benefícios a Pessoal	3.769.070,27	3.981.347,60
Outras Var. Patrimoniais Diminutivas - Pessoal e Encargos	5.215.267,19	3.727.987,23
<b>Benefícios Previdenciários e Assistenciais</b>	<b>5.441.292,39</b>	<b>4.744.387,84</b>
Aposentadorias e Reformas	4.713.101,06	4.051.439,07
Pensões	705.859,25	688.993,27
Benefícios de Prestação Continuada	-	-
Benefícios Eventuais	-	-
Políticas Públicas de Transferência de Renda	-	-
Outros Benefícios Previdenciários e Assistenciais	22.332,08	3.955,50
<b>Uso de Bens, Serviços e Consumo de Capital Fixo</b>	<b>37.156.996,24</b>	<b>37.272.323,66</b>
Uso de Material de Consumo	210.598,17	191.497,40

VARIÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS	R\$	
	2018	2017
Serviços	30.896.893,61	31.421.194,11
Depreciação, Amortização e Exaustão	6.049.504,46	5.659.632,15
<b>Variações Patrimoniais Diminutivas Financeiras</b>	<b>41.015,66</b>	<b>2.366,03</b>
Juros e Encargos de Empréstimos e Financiamentos Obtidos	-	-
Juros e Encargos de Mora	1.015,66	2.366,03
Variações Monetárias e Cambiais	-	-
Descontos Financeiros Concedidos	40.000,00	-
Aportes ao Banco Central	-	-
Outras Variações Patrimoniais Diminutivas Financeiras	-	-
<b>Transferências e Delegações. Concedidas</b>	<b>17.169.644,81</b>	<b>9.372.816,47</b>
Transferências Intragovernamentais	16.932.449,07	8.848.105,12
Transferências Intergovernamentais	-	-
Transferências a Instituições Privadas	-	-
Transferências a Instituições Multigovernamentais	-	-
Transferências a Consórcios Públicos	-	-
Transferências ao Exterior	9.166,06	7.724,19
Execução Orçamentária Delegada a Entes	-	-
Outras Transferências e Delegações Concedidas	228.029,68	516.987,16
<b>Desvalorização e Perda de Ativos e Incorporação de Passivos</b>	<b>254.091,21</b>	<b>9.216,34</b>
Reavaliação, Redução a Valor Recuperável e Ajustes p/ Perdas	-	-
Perdas com Alienação	-	-
Perdas Involuntárias	99.374,00	3.141,93
Incorporação de Passivos	-	-
Desincorporação de Ativos	154.717,21	6.074,41
<b>Tributárias</b>	<b>300.602,45</b>	<b>257.107,91</b>
Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria	210.741,68	183.559,67
Contribuições	89.860,77	73.548,24
<b>Custo - Mercadorias, Produtos Vendidas e dos Serviços Prestados</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Custo das Mercadorias Vendidas	-	-
Custos dos Produtos Vendidos	-	-
Custo dos Serviços Prestados	-	-
<b>Outras Variações Patrimoniais Diminutivas</b>	<b>90.623,89</b>	<b>33.794,77</b>

VARIÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS	R\$	
	2018	2017
Premiações	-	-
Resultado Negativo de Participações	-	-
Operações da Autoridade Monetária	-	-
Incentivos	-	-
Subvenções Econômicas	-	-
Participações e Contribuições	-	-
Constituição de Provisões	-	-
Diversas Variações Patrimoniais Diminutivas	90.623,89	33.794,77
<b>RESULTADO PATRIMONIAL DO PERÍODO</b>	<b>-5.464.485,79</b>	<b>-4.490.667,24</b>

Evolução das principais variações patrimoniais aumentativas



O gráfico de evoluções acima evidencia que ocorreu um acréscimo de receitas da exploração e venda de bens, serviços e direitos (concessões de arrendamentos portuários) em R\$ 3.430 milhões e multas administrativas (fiscalizações) em R\$ 3.872 milhões, frutos da atuação institucional da Autarquia.

## Balanco orçamentário

R\$

RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS	RECEITA			
	PREVISÃO INICIAL	PREVISÃO ATUALIZADA	RECEITAS REALIZADAS	SALDO
<b>RECEITAS CORRENTES</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>14.877.133,21</b>	<b>10.289.142,21</b>
<b>Receitas Tributárias</b>	-	-	-	-
Impostos	-	-	-	-
Taxas	-	-	-	-
Contribuições de Melhoria	-	-	-	-
<b>Receitas de Contribuições</b>	-	-	-	-
Contribuições Sociais	-	-	-	-
Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico	-	-	-	-
Cont. Entidades Privadas de Serviço Social Formação Profis.	-	-	-	-
<b>Receita Patrimonial</b>	<b>1.000.000,00</b>	<b>1.000.000,00</b>	<b>6.025.331,91</b>	<b>5.025.331,91</b>
Exploração do Patrimônio Imobiliário do Estado	-	-	-	-
Valores Mobiliários	-	-	-	-
Delegação de Serviços Públicos	1.000.000,00	1.000.000,00	6.025.331,91	5.025.331,91
Exploração de Recursos Naturais	-	-	-	-
Exploração do Patrimônio Intangível	-	-	-	-
Cessão de Direitos	-	-	-	-
Demais Receitas Patrimoniais	-	-	-	-
<b>Receita Agropecuária</b>	-	-	-	-
<b>Receita Industrial</b>	-	-	-	-
<b>Receitas de Serviços</b>	-	-	-	-
Serviços Administrativos e Comerciais Gerais	-	-	-	-
Serviços e Atividades Referentes à Navegação e ao Transporte	-	-	-	-
Serviços e Atividades Referentes à Saúde	-	-	-	-
Serviços e Atividades Financeiras	-	-	-	-
Outros Serviços	-	-	-	-
<b>Transferências Correntes</b>	-	-	-	-
<b>Outras Receitas Correntes</b>	<b>3.587.991,00</b>	<b>3.587.991,00</b>	<b>8.851.801,30</b>	<b>5.263.810,30</b>
Multas Administrativas, Contratuais e Judiciais	3.587.991,00	3.587.991,00	8.851.801,30	5.263.810,30
Indenizações, Restituições e Ressarcimentos	-	-	-	-
Bens, Direitos e Valores Incorporados ao Patrimônio Público	-	-	-	-
Demais Receitas Correntes	-	-	-	-



R\$				
<b>RECEITA</b>				
<b>RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS</b>	<b>PREVISÃO INICIAL</b>	<b>PREVISÃO ATUALIZADA</b>	<b>RECEITAS REALIZADAS</b>	<b>SALDO</b>
<b>RECEITAS DE CAPITAL</b>	-	-	-	-
<b>Operações de Crédito</b>	-	-	-	-
Operações de Crédito - Mercado Interno	-	-	-	-
Operações de Crédito - Mercado Externo	-	-	-	-
<b>Alienação de Bens</b>	-	-	-	-
Alienação de Bens Móveis	-	-	-	-
Alienação de Bens Imóveis	-	-	-	-
Alienação de Bens Intangíveis	-	-	-	-
<b>Amortização de Empréstimos</b>	-	-	-	-
<b>Transferências de Capital</b>	-	-	-	-
<b>Outras Receitas de Capital</b>	-	-	-	-
Integralização do Capital Social	-	-	-	-
Resultado do Banco Central do Brasil	-	-	-	-
Remuneração das Disponibilidades do Tesouro Nacional	-	-	-	-
Resgate de Títulos do Tesouro Nacional	-	-	-	-
Demais Receitas de Capital	-	-	-	-
<b>RECURSOS ARRECADADOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES</b>	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL DE RECEITAS</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>14.877.133,21</b>	<b>10.289.142,21</b>
<b>REFINANCIAMENTO</b>	-	-	-	-
<b>Operações de Crédito - Mercado Interno</b>	-	-	-	-
Mobiliária	-	-	-	-
Contratual	-	-	-	-
<b>Operações de Crédito - Mercado Externo</b>	-	-	-	-
Mobiliária	-	-	-	-
Contratual	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL COM REFINANCIAMENTO</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>14.877.133,21</b>	<b>10.289.142,21</b>
<b>DEFICIT</b>			<b>140.298.888,11</b>	<b>140.298.888,11</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>4.587.991,00</b>	<b>155.176.021,32</b>	<b>150.588.030,32</b>
<b>DETALHAMENTO DOS AJUSTES NA PREVISÃO ATUALIZADA</b>	-	-	-	-
Créditos Adicionais Abertos com Superávit Financeiro	-	-	-	-
Créditos Adicionais Abertos com Excesso de Arrecadação	-	-	-	-
Créditos Cancelados Líquidos	-	-	-	-

R\$

DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	DESPESA					
	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DESPESAS EMPENHADAS	DESPESAS LIQUIDADAS	DESPESAS PAGAS	SALDO DA DOTAÇÃO
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	<b>167.751.026,00</b>	<b>159.695.370,00</b>	<b>151.176.021,32</b>	<b>146.398.827,07</b>	<b>138.523.914,49</b>	<b>8.519.348,68</b>
Pessoal e Encargos Sociais	115.101.949,00	115.713.936,00	113.371.834,85	112.861.611,22	105.388.992,50	2.342.101,15
Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-	-
Outras Despesas Correntes	52.649.077,00	43.981.434,00	37.804.186,47	33.537.215,85	33.134.921,99	6.177.247,53
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	<b>12.000.000,00</b>	<b>4.000.000,00</b>	<b>4.000.000,00</b>	<b>1.026.565,57</b>	<b>1.026.565,57</b>	-
Investimentos	12.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00	1.026.565,57	1.026.565,57	-
Inversões Financeiras	-	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida	-	-	-	-	-	-
<b>RESERVA DE CONTINGÊNCIA</b>	-	-	-	-	-	-
<b>RESERVA DO RPPS</b>	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL DAS DESPESAS</b>	<b>179.751.026,00</b>	<b>163.695.370,00</b>	<b>155.176.021,32</b>	<b>147.425.392,64</b>	<b>139.550.480,06</b>	<b>8.519.348,68</b>
<b>AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA / REFINANCIAMENTO</b>	-	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida Interna	-	-	-	-	-	-
Dívida Mobiliária	-	-	-	-	-	-
Outras Dívidas	-	-	-	-	-	-
<b>Amortização da Dívida Externa</b>	-	-	-	-	-	-
Dívida Mobiliária	-	-	-	-	-	-
Outras Dívidas	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL COM REFINANCIAMENTO</b>	<b>179.751.026,00</b>	<b>163.695.370,00</b>	<b>155.176.021,32</b>	<b>147.425.392,64</b>	<b>139.550.480,06</b>	<b>8.519.348,68</b>
<b>TOTAL</b>	<b>179.751.026,00</b>	<b>163.695.370,00</b>	<b>155.176.021,32</b>	<b>147.425.392,64</b>	<b>139.550.480,06</b>	<b>8.519.348,68</b>

## Demonstrativo de execução dos restos a pagar não processados

R\$

DESPESA						
DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	INSCRITOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES	INSCRITOS EM 31 DE DEZEMBRO DO EXERCÍCIO ANTERIOR	LIQUIDADOS	PAGOS	CANCELADOS	SALDO
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	<b>2.600,00</b>	<b>4.241.518,05</b>	<b>3.472.487,47</b>	<b>3.472.487,47</b>	<b>752.616,08</b>	<b>19.014,50</b>
Pessoal e Encargos Sociais	-	1.279.743,54	1.279.743,54	1.279.743,54	-	-
Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-	-
Outras Despesas Correntes	2.600,00	2.961.774,51	2.192.743,93	2.192.743,93	752.616,08	19.014,50
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	<b>-</b>	<b>2.361.989,47</b>	<b>1.883.450,94</b>	<b>1.883.450,94</b>	<b>0,02</b>	<b>478.538,51</b>
Investimentos	-	2.361.989,47	1.883.450,94	1.883.450,94	0,02	478.538,51
Inversões Financeiras	-	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>179.751.026,00</b>	<b>163.695.370,00</b>	<b>155.176.021,32</b>	<b>147.425.392,64</b>	<b>139.550.480,06</b>	<b>8.519.348,68</b>

## Demonstrativo de execução restos a pagar processados e não processados liquidados

R\$

DESPESA						
DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	INSCRITOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES	INSCRITOS EM 31 DE DEZEMBRO DO EXERCÍCIO ANTERIOR	PAGOS	CANCELADOS	SALDO	
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.220.824,50</b>	<b>1.219.140,02</b>	<b>1.684,48</b>	<b>0,00</b>
Pessoal e Encargos Sociais	-	-	365.914,03	364.229,55	1.684,48	-
Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-	-
Outras Despesas Correntes	-	-	854.910,47	854.910,47	-	-
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Investimentos	-	-	-	-	-	-
Inversões Financeiras	-	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.220.824,50</b>	<b>1.219.140,02</b>	<b>1.684,48</b>	<b>0,00</b>

As receitas arrecadadas da ANTAQ em 2018, com multas decorrentes de procedimentos de fiscalização e leilões de arrendamentos portuários, foram de R\$ 14.877 milhões. Considerando as despesas empenhadas da ordem de R\$ 155.176 o resultado de 2018 foi um déficit de R\$ 140.299 milhões.

## Balança financeiro

	R\$	
<b>INGRESSOS</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Receitas Orçamentárias</b>	<b>14.877.133,21</b>	<b>7.365.703,63</b>
<b>Ordinárias</b>	-	<b>41.882,19</b>
<b>Vinculadas</b>	<b>15.255.666,63</b>	<b>7.343.964,30</b>
Previdência Social (RPPS)	-	-
Recursos de Receitas Financeiras	-	-
Outros Recursos Vinculados a Órgãos e Programas	<b>15.255.666,63</b>	<b>7.343.964,30</b>
(-) Deduções da Receita Orçamentária	<b>-378.533,42</b>	<b>-20.142,86</b>
<b>Transferências Financeiras Recebidas</b>	<b>157.141.572,41</b>	<b>151.006.097,60</b>
Resultantes da Execução Orçamentária	152.237.767,83	147.766.860,83
Repasso Recebido	152.237.767,83	147.766.860,83
Independentes da Execução Orçamentária	4.903.804,58	3.239.236,77
Transferências Recebidas para Pagamento de RP	4.243.957,92	3.213.019,50
Demais Transferências Recebidas	230.449,70	-
Movimentação de Saldos Patrimoniais	429.396,96	26.217,27
Aporte ao RPPS	-	-
Aporte ao RGPS	-	-
<b>Recebimentos Extraorçamentários</b>	<b>16.670.670,21</b>	<b>9.055.764,84</b>
Inscrição dos Restos a Pagar Processados	7.874.912,58	1.220.824,50
Inscrição dos Restos a Pagar Não Processados	7.750.628,68	6.603.507,52
Depósitos Restituíveis e Valores Vinculados	878.550,89	1.223.589,87
Outros Recebimentos Extraorçamentários	166.578,06	7.842,95
Passivos Transferidos	-	9,88
Arrecadação de Outra Unidade	166.578,06	-
Valores para Compensação	-	7.833,07
<b>Saldo do Exercício Anterior</b>	<b>9.503.916,28</b>	<b>9.553.874,46</b>
Caixa e Equivalentes de Caixa	9.503.916,28	9.553.874,46
<b>TOTAL</b>	<b>198.193.292,11</b>	<b>176.981.440,53</b>

	R\$	
<b>PASSIVO</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Despesas Orçamentárias</b>	<b>155.176.021,32</b>	<b>152.904.327,58</b>
<b>Ordinárias</b>	<b>145.558.439,83</b>	<b>152.604.327,58</b>
<b>Vinculadas</b>	<b>9.617.581,49</b>	<b>300.000,00</b>
Previdência Social (RPPS)	<b>3.181.816,00</b>	-
Recursos de Receitas Financeiras	-	-
Outros Recursos Vinculados a Órgãos e Programas	<b>6.435.765,49</b>	<b>300.000,00</b>
<b>Transferências Financeiras Concedidas</b>	<b>16.594.147,14</b>	<b>8.848.105,12</b>
Resultantes da Execução Orçamentária	440.188,24	1.439.063,37
Repasso Concedido	338.148,47	1.438.816,28
Repasso Devolvido	102.039,77	247,09
Independentes da Execução Orçamentária	16.153.958,90	7.409.041,75
Transferências Concedidas para Pagamento de RP	680.850,67	-
Movimento de Saldos Patrimoniais	15.473.108,23	7.409.041,75
Aporte ao RPPS	-	-
Aporte ao RGPS	-	-
<b>Despesas Extraorçamentárias</b>	<b>9.542.608,52</b>	<b>5.725.091,55</b>
Pagamento dos Restos a Pagar Processados	1.219.140,02	851.833,39
Pagamento dos Restos a Pagar Não Processados	5.355.938,41	3.227.348,38
Depósitos Restituíveis e Valores Vinculados	2.635.677,95	1.645.899,90
Outros Pagamentos Extraorçamentários	331.852,14	9,88
Demais Pagamentos	331.852,14	9,88
<b>Saldo para o Exercício Seguinte</b>	<b>16.880.515,13</b>	<b>9.503.916,28</b>
Caixa e Equivalentes de Caixa	16.880.515,13	9.503.916,28
<b>TOTAL</b>	<b>198.193.292,11</b>	<b>176.981.440,53</b>

O total de restos a pagar não processados inscritos em 2018, cerca de R\$ 7.750 milhões são compostos em quase sua integralidade por gastos de custeio.

## Demonstração de fluxo de caixa

	R\$			
	2018	2017		
<b>FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DAS OPERAÇÕES</b>	<b>10.286.615,36</b>	<b>1.330.925,31</b>		
<b>INGRESSOS</b>	<b>173.063.834,57</b>	<b>159.603.234,05</b>		
<b>Receitas Derivadas e Originárias</b>	<b>14.877.133,21</b>	<b>7.365.703,63</b>		
Receita Tributária	-	-	Previdência Social	-5.020.692,71
Receita de Contribuições	-	-	Saúde	-
Receita Patrimonial	6.025.331,91	2.420.000,00	Trabalho	-
Receita Agropecuária	-	-	Educação	-
Receita Industrial	-	-	Cultura	-
Receita de Serviços	-	11,15	Direitos da Cidadania	-
Remuneração das Disponibilidades	-	-	Urbanismo	-
Outras Receitas Derivadas e Originárias	8.851.801,30	4.945.692,48	Habitação	-
<b>Transferências Correntes Recebidas</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	Saneamento	-
Intergovernamentais	-	-	Gestão Ambiental	-
Dos Estados e/ou Distrito Federal	-	-	Ciência e Tecnologia	-
Dos Municípios	-	-	Agricultura	-
Intragovernamentais	-	-	Organização Agrária	-
Outras Transferências Correntes Recebidas	-	-	Indústria	-
<b>Outros Ingressos das Operações</b>	<b>158.186.701,36</b>	<b>152.237.530,42</b>	Comércio e Serviços	-
Ingressos Extraorçamentários	878.550,89	1.223.589,87	Comunicações	-
Passivos Transferidos	-	9,88	Energia	-
Transferências Financeiras Recebidas	157.141.572,41	151.006.097,60	Transporte	-120.744.023,41
Arrecadação de Outra Unidade	166.578,06	-	Desporto e Lazer	-
Valores para Compensação	-	7.833,07	Encargos Especiais	-
<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>-162.777.219,21</b>	<b>-158.272.308,74</b>	(+/-) Ordens Bancárias não Sacadas - Cartão de Pagamento	-
<b>Pessoal e Demais Despesas</b>	<b>-125.764.716,12</b>	<b>-130.240.121,81</b>	<b>Juros e Encargos da Dívida</b>	<b>-</b>
Legislativo	-	-	Juros e Correção Monetária da Dívida Interna	-
Judiciário	-	-	Juros e Correção Monetária da Dívida Externa	-
Essencial à Justiça	-	-	Outros Encargos da Dívida	-
Administração	-	-	<b>Transferências Concedidas</b>	<b>-17.450.825,86</b>
Defesa Nacional	-	-	Intergovernamentais	-
Segurança Pública	-	-	A Estados e/ou Distrito Federal	-
Relações Exteriores	-	-	A Municípios	-
Assistência Social	-	-	Intragovernamentais	-17.441.659,80
			Outras Transferências Concedidas	-9.166,06
			<b>Outros Desembolsos das Operações</b>	<b>-19.561.677,23</b>
			Dispêndios Extraorçamentários	-2.635.677,95
			Transferências Financeiras Concedidas	-16.594.147,14
			Demais Pagamentos	-331.852,14
				-9,88

	R\$	
	2018	2017
<b>FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTO</b>	<b>-2.910.016,51</b>	<b>-1.380.883,49</b>
<b>INGRESSOS</b>	-	-
Alienação de Bens	-	-
Amortização de Empréstimos e Financiamentos Concedidos	-	-
Outros Ingressos de Investimentos	-	-
<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>-2.910.016,51</b>	<b>-1.380.883,49</b>
Aquisição de Ativo Não Circulante	<b>-986.167,89</b>	<b>-111.471,54</b>
Concessão de Empréstimos e Financiamentos	-	-
Outros Desembolsos de Investimentos	<b>-1.923.848,62</b>	<b>-1.269.411,95</b>
<b>FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>INGRESSOS</b>	-	-
Operações de Crédito	-	-
Integralização do Capital Social de Empresas Estatais	-	-
Transferências de Capital Recebidas	-	-
Intergovernamentais	-	-
Dos Estados e/ou Distrito Federal	-	-
Dos Municípios	-	-
Intragovernamentais	-	-
Outras Transferências de Capital Recebidas	-	-
Outros Ingressos de Financiamento	-	-
<b>DESEMBOLSOS</b>	-	-
Amortização / Refinanciamento da Dívida	-	-
Outros Desembolsos de Financiamento	-	-
AJUSTE ACUMULADO DE CONVERSÃO	-	-
<b>GERAÇÃO LÍQUIDA DE CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA</b>	<b>7.376.598,85</b>	<b>-49.958,18</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA INICIAL</b>	<b>9.503.916,28</b>	<b>9.553.874,46</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTE DE CAIXA FINAL</b>	<b>16.880.515,13</b>	<b>9.503.916,28</b>

A ANTAQ, no exercício de 2018, obteve um resultado financeiro positivo de R\$ 7.376 milhões. No fluxo de caixa das atividades operacionais atingiu um superávit de R\$ 10.286 milhões relacionado diretamente com o resultado financeiro do período, com destaque para o ingresso a maior em 2018 de R\$ 3.605 milhões de receitas patrimoniais e R\$ 3.906 de outras receitas derivadas e originárias. Decorrente do superávit do fluxo de atividades operacionais, R\$ 2.910 milhões foram aplicados nas atividades de investimento, sendo R\$

986 mil de aquisição de bens e R\$ 1.923 milhões de outros investimentos. A receita patrimonial originou-se de leilões de arrendamentos portuários e as outras receitas foram de multas de procedimentos de fiscalização. As aquisições de investimentos foram relativas a aquisição de mobiliário e softwares.

### Base de preparação das demonstrações e das práticas contábeis

As demonstrações contábeis foram elaboradas a partir das informações constantes no SIAFI. As estruturas e a composição das demonstrações contábeis estão de acordo com o padrão da contabilidade aplicada ao setor público brasileiro, compostas por:

1. Balanço Patrimonial (BP);
2. Demonstrações das Variações Patrimoniais (DVP);
3. Balanço Orçamentário (BO);
4. Balanço Financeiro (BF);
5. Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC);
6. Notas Explicativas.

A seguir, são apresentados os principais critérios e políticas contábeis adotados no âmbito desta Autarquia, tendo em consideração as opções e premissas do modelo da contabilidade aplicada ao setor público.

### Caixa e equivalentes de caixa

Incluem dinheiro em caixa, conta única e cauções recebidas depositadas na Caixa Econômica Federal (CEF) como garantia em favor da ANTAQ. Os valores são mensurados e avaliados pelo valor de custo. A conta única, derivada do princípio de unidade de tesouraria (conforme art. 1º e 2º do Decreto nº 93.872/1986), é mantida no Banco Central do Brasil.

### Demais créditos e valores a curto prazo

Compreendem os direitos a receber a curto prazo relacionados, em especial, a adiantamentos concedidos a pessoal, compreendendo 13º salário e salários.

Os estoques são avaliados e mensurados da seguinte forma: (i) nas entradas, pelo valor de aquisição ou produção/construção; e (ii) nas saídas, pelo custo médio ponderado.

### Varição patrimonial diminutiva

Representam os pagamentos de variações patrimoniais diminutivas (VPD) antecipadas, cujos benefícios ou prestação de serviço à entidade ocorrerão no futuro, no curto ou a longo prazo, tais como: prêmios de seguros, assinaturas e anuidades, alugueis pagos, todos a apropriar, e serviços pagos antecipadamente.

### Imobilizado

O imobilizado é composto pelos bens móveis. É reconhecido inicialmente com base

no valor de aquisição, construção ou produção. Após o reconhecimento inicial, ficam sujeitos à depreciação e amortização (quando tiverem vida útil definida), bem como à redução ao valor recuperável e à reavaliação.

Os gastos posteriores à aquisição, construção ou produção são incorporados ao valor do imobilizado desde que tais gastos aumentem a vida útil do bem e sejam capazes de gerar benefícios econômicos futuros. Se os gastos não gerarem tais benefícios, eles são reconhecidos diretamente como variações patrimoniais diminutivas do período.

### Intangível

Direitos que tenham por objeto bens incorpóreos. Na ANTAQ são os softwares desenvolvidos ou em desenvolvimento, destinados à manutenção da atividade institucional da Autarquia ou exercidos com essa finalidade, sendo mensurados ou avaliados com base no valor de aquisição ou de produção, deduzido o saldo da respectiva conta de amortização acumulada (quando tiverem vida útil definida).

### Depreciação, amortização de bens móveis

Base de cálculo para a depreciação, a amortização é o custo do ativo imobilizado, compreendendo tanto os custos diretos como os indiretos. Como regra geral a depreciação dos bens móveis deve ser iniciada a partir do primeiro dia do mês seguinte à data da colocação do bem em utilização. Porém, quando o valor do bem adquirido e o valor da depreciação no primeiro mês sejam relevantes, admite-se, em caráter de exceção, o cálculo da depreciação em fração menor do que um mês.

As informações da depreciação dos bens móveis da ANTAQ em 2018 foram apuradas pelo sistema de controle de bens patrimoniais, que utiliza como regra de cálculo os seguintes parâmetros:

- Método das quotas constantes;
- Utilização da tabela definida pela Coordenação-Geral de Contabilidade - CCONT/SUCON/STN/MF, constante no manual SIAFI, assunto 020330 depreciação, amortização e exaustão na administração direta da união, Autarquias e Fundações;

### Passivo

As obrigações são evidenciadas por valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos das variações monetárias e cambiais ocorridas até a data das demonstrações contábeis.

Os passivos patrimoniais foram contabilizados conforme o fato gerador, em cumprimento ao princípio da competência e ao conceito de passivo das normas internacionais. Passivo é uma obrigação presente da entidade, derivada de eventos já ocorridos, cuja liquidação se espera que resulte em saída de recursos da entidade capazes de gerar benefícios econômicos.

O passivo circulante apresenta a seguinte divisão: (i) obrigações trabalhistas, previdenciárias e assistenciais; (ii) fornecedores e contas a pagar; (iii) obrigações fiscais a curto

prazo; e (iv) demais obrigações a curto prazo.

### Resultado patrimonial

A apuração do resultado patrimonial implica a confrontação das variações patrimoniais aumentativas (VPA) e das variações patrimoniais diminutivas (VPD).

As VPA são reconhecidas quando for provável que benefícios econômicos fluirão e quando puderem ser mensuradas confiavelmente, utilizando-se a lógica do regime de competência.

As VPD são reconhecidas quando for provável que ocorrerá decréscimos nos benefícios econômicos para a União, implicando em saída de recursos ou em redução de ativos ou na assunção de passivos, seguindo a lógica do regime de competência. A exceção se refere às despesas oriundas da restituição de receitas tributárias e às transferências concedidas, que seguem a lógica do regime de caixa, o que é permitido de acordo com o modelo PCASP.

A apuração do resultado se dá pelo encerramento das contas de VPA e VPD, em contrapartida a uma conta de apuração. Após a apuração, o resultado é transferido para conta de superávit/ déficit do exercício. O detalhamento do confronto entre VPA e VPD é apresentado na demonstração das variações patrimoniais.

### Resultado orçamentário

O regime orçamentário da União segue o descrito no art. 35 da Lei nº 4.320/1964. Desse modo, pertencem ao exercício financeiro as receitas nele arrecadadas e as despesas nele legalmente empenhadas.

O resultado orçamentário representa o confronto entre as receitas orçamentárias realizadas e as despesas orçamentárias empenhadas. O superávit/déficit é apresentado diretamente no balanço orçamentário.

### Resultado financeiro

O resultado financeiro representa o confronto entre ingressos e dispêndios, orçamentários e extra orçamentários, que ocorreram durante o exercício e alteraram as disponibilidades da Autarquia.

No balanço financeiro, é possível identificar a apuração do resultado financeiro. Em função das particularidades da União, pela observância do princípio de caixa único, é possível, também, verificar o resultado financeiro na demonstração dos fluxos de caixa.

## Notas explicativas

### Nota 1 - Caixa e equivalentes de caixa

#### Caixa e equivalentes em moeda nacional

A conta caixa e equivalentes em moeda nacional em 2018 teve variação positiva de 77,62% em relação a 2017. Os valores mais expressivos dessa conta são representados pelos depósitos e cauções recebidos, conta contábil - demais contas - Caixa Econômica Fe-

deral, que apresentou o saldo em 2018 no montante de R\$ 3.185.367,57, os registros contábeis das cauções recebidas têm como contrapartida à conta no passivo circulante - depósitos e cauções recebidos, portanto, tratam-se de ingressos extra orçamentários. Ou seja, é um recurso que não pertence ao órgão, ingressa já comprometido com uma obrigação de devolução futura, a conta limite de saque com vinculação de pagamento que apresentou o saldo no valor de R\$ 5.891.872,36 e a conta limite de saque com vinculação de pagamento - ordem de pagamento que apresentou o saldo no valor de R\$ 7.803.275,20.

R\$					
Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
1.1.1.1.0.00.00	Caixa e equivalentes em moeda	16.880.515	9.503.916	7.376.599	77,62

### Nota 2 - Créditos a receber de curto prazo

A ANTAQ é integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e está entre as suas competências, conforme regimento interno, art. 4º, XXXVII "aplicar penalidades nos casos de não atendimento à legislação, de descumprimento de obrigações ou má prática comercial por parte das empresas de navegação e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária".

Dentre as penalidades encontra-se a multa, que deve ser registrada na contabilidade desde a sua aplicação ao infrator e, caso exista uma expectativa de não recebimento, a perda estimada deve ser calculada e registrada como retificadora do crédito.

Até o término do exercício de 2018 as multas continuaram a ser registradas somente no momento da arrecadação, Ou seja, não houve constituição de crédito por competência e nem de perdas estimadas. Ainda se encontram em análise pelo Governo Federal os procedimentos necessários para a execução dos registros e inclusive para o registro da dívida ativa.

### Nota 3 - Estoques

A metodologia de avaliação e mensuração do estoque é feito com base no valor de aquisição, ou no valor de produção ou de construção. O método para mensuração e avaliação das saídas dos estoques é o custo médio ponderado, conforme o inciso III, art. 106, da Lei nº 4.320/64.

Em 31/12/2018 o saldo do almoxarifado resultou em 84,89% em relação ao exercício de 2017.

R\$					
Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
1.1.5.6.0.00.00	Estoques	88.197	47.701	40.496	84,89%

Não se identificou a ocorrência de fato extraordinário em 2018, apenas as aquisições no exercício superam o consumo em R\$ 40.495,58 conforme demonstrativo evolutivo:

### Demonstrativo evolutivo do almoxarifado

Meses	Saldo Anterior	Entrada	Saída	Saldo Final	Observações
jan/18	47.701,26	12.791,70	10.531,99	49.960,97	Compra de R\$ 12.791,70 referente Material de Proteção e Segurança
fev/18	49.960,97	31.203,00	3.901,68	77.262,29	Compra de R\$ 31.203,00 referente Uniformes, Tecidos e Aviamentos
mar/18	77.262,29	0,00	3.812,78	73.449,51	
abr/18	73.449,51	0,00	1.878,06	71.571,45	
mai/18	71.571,45	31.538,49	2.209,72	100.900,22	Compra de R\$3.575,99 referente Material de Proteção e Segurança, R\$ 25.890,30 Material de Expediente, R\$ 257,70 Mat. P/Manutenção de Bens Móveis e R\$ 1.814,50 Material Elétrico
jun/18	100.900,22	0,00	26.391,70	74.508,52	
jul/18	74.508,52	0,00	2.401,64	72.106,88	
ago/18	72.106,88	0,00	3.140,00	68.966,88	
set/18	68.966,88	3.650,00	1.228,80	71.388,08	Compra de R\$ 3.650,00 referente Material de Expediente.
out/18	71.388,08	816,40	3.494,77	68.709,71	Compra de R\$ 816,40 referente Material de Expediente
nov/18	68.709,71	3.958,60	5.332,18	67.336,13	Compra de R\$ 3.958,60 referente Material de Expediente, Proteção/ Segurança e Processamento de dados
dez/18	67.336,13	23.991,91	3.131,20	88.196,84	Compra de R\$ 324,50 referente Material de Expediente, R\$ 22.698,91 de Proteção e Segurança e R\$ 968,50 de Material Elétrico
		107.950,10	67.454,52	40.495,58	
		TOTAL		DIFERENÇA	

### Nota 4 - VPD pagas antecipadamente

Ocorreu variação positiva de 57,77% em 2018 em relação ao exercício de 2017, conforme quadro abaixo:

R\$					
Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
1.1.9.0.0.00.00	VPD pagas ant.	1.215.454	770.378	445.076	57,77

O acréscimo relevante ocorrido no exercício 2018, deveu-se à contratação de licenciamento de direito de uso softwares para equipamentos servidores - Microsoft, pelo período de um ano, celebrado junto a Empresa Brasoftware Informática Ltda., no



montante de R\$ 954.434,68.

Outro acréscimo relevante foi a contração de curso de MBA para os servidores, junto a Fundação Getúlio Vargas, contabilizado no grupo demais VPD a apropriar - conta VPD de serviços pagos antecipadamente com a ocorrência de uma variação significativa de 10.269,87% conforme demonstrativo abaixo:

Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
1.1.9.8.1.04.00	VPD de serviços pagos antecipadamente	373.838	3.605	370.233	10.269,87

### Nota 5 – Ativo imobilizado

No ativo imobilizado, ocorreu acréscimo de 3,84% no saldo de bens móveis, conforme demonstrado na tabela abaixo:

R\$					
Grupo/Conta	Imobilização	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
1.2.3.1.0.00.00	Bens móveis	14.595.310	14.055.341	-539.969	3,84

A variação positiva deveu-se em especial à aquisições de equipamentos de tecnologia da informação e comunicação no valor de R\$ 816.209,98, de mobiliário em geral no valor de R\$ 131.162,23, equipamentos de áudio, vídeo e foto no valor de R\$ 26.735,35 e móveis e utensílios domésticos no valor R\$ 15.983,78, deduzido de doações efetivadas as entidades de interesse público no montante aproximado de R\$ 426.118,44.

### Depreciação

Em 2018 a ANTAQ manteve a contratação do sistema de controle patrimonial, celebrado com a empresa LINKDATA Informática e Serviços Ltda. A metodologia de cálculo da depreciação segue a orientação da macrofunção STN/MF nº 02.03.30, ou seja, método das quotas constantes, porém o reconhecimento da depreciação é feito até que o valor líquido contábil do ativo seja totalmente depreciado, mantendo seu registro no sistema com o valor de R\$ 0,01 (um centavo).

A taxa aplicada anual para o cálculo é resultado da divisão de 1 (um) inteiro pela quantidade de anos da vida útil de cada bem, porém a depreciação é lançada mensalmente.

O valor depreciável do bem é o valor contábil bruto menos o valor residual, o qual é considerado R\$ 0,01 (um centavo), conforme relatado acima. Logo, valor depreciável = valor bruto (-) 0,01.

Depreciação mensal = valor depreciável do bem (\*) taxa aplicada anual ( / ) meses do ano.

### Nota 6 – Intangível

Ocorreu um acréscimo de cerca de R\$ 1,9 milhão na rubrica softwares, conforme consta na tabela abaixo:

R\$					
Grupo/Conta	Intangível	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
1.2.4.1.0.00.00	Softwares	15.608.544	13.684.695	1.923.849	14,06

A predominância do acréscimo ocorrido em 2018, referiu-se a softwares desenvolvidos ou em desenvolvimento pela empresa contratada CPM BRAXIS S.A.

### Amortização

O saldo de amortização acumulada teve um acréscimo de 53,76% no exercício de 2018 em relação ao saldo do ano de 2017, conforme demonstrado na tabela abaixo:

R\$					
Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %
12480.00.00	Amortizacao ac.	-12.920.103	-8.402.663	-4.517.439	53,76

Originou-se dos registros contábeis mensais regulares. O cálculo da amortização é baseado no valor bruto do bem, ou seja, considerando valor residual zero, conforme preceitua o MCASP.

A vida útil dos bens intangíveis é de três anos, conforme entendimento da Secretaria de Tecnologia da Informação da ANTAQ.

O registro contábil da amortização é realizado mensalmente, em quotas constantes até que o bem intangível tenha valor residual igual a zero.

### Nota 7 – Passivo circulante

Os passivos patrimoniais foram contabilizados conforme o fato gerador, em cumprimento ao princípio da competência e ao conceito de passivo nas normas internacionais: passivo é uma obrigação presente da entidade, derivada de eventos já ocorridos, cuja liquidação se espera que resulte em saída de recursos da entidade capazes de gerar benefícios econômicos.

A provisão de um terço constitucional de férias é calculada de acordo com a média remuneratória dos últimos 12 meses dos servidores. As contas a pagar foram contabilizadas independentes da execução orçamentária, pois o direito do credor começa a existir com a entrega do material ou serviço mesmo quando a despesa orçamentária ainda esteja pendente de liquidação. Ou seja, foi adotada a etapa “em liquidação” para marcar o registro contábil.

Em 2018, os grupos de contas contábeis com maior relevância no passivo circulante foram obrigações trabalhistas, previdenciárias e assistenciais que representou 75,61% e “valores restituíveis” que representou 23,89% do total do passivo circulante,

complementado conforme evidências na tabela:

					R\$	
Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Variação R\$	Variação %	
21100.00.00	Obr. trab. prev. assist.	12.332.798	4.050.348	8.282.449	204,49	
21880.00.00	Valores restituíveis	3.896.867	5.164.090	-1.267.224	-24,31	

Podemos ainda destacar como relevante o registro contábil das cauções recebidas. No início do exercício de 2018, essa rubrica apresentava um saldo total de R\$ 4.942.494,63 e no final resultou em R\$ 3.185.367,57. Os registros contábeis tiveram como contrapartida à conta do grupo caixa e equivalentes de caixa - demais contas - Caixa Econômica Federal, portanto, trata-se de obrigação de devolução de ingressos extra orçamentários.

### Nota 8 – Patrimônio Líquido

A tabela a seguir evidencia as variações dos elementos do patrimônio líquido ao longo do exercício e permite demonstrar a sua evolução no exercício de 2018:

Descrição	Dez/18	Dez/17	Variação R\$	Variação %
<b>Patrimônio Líquido</b>	<b>12.817.296</b>	<b>17.781.949</b>	<b>-4.964.652</b>	<b>-27,92</b>
Superávits ou Déficits Acumulados	12.317.462	18.244.430	-5.926.968	-32,49
<b>Ajustes de Exercícios Anteriores</b>	<b>499.834</b>	<b>-462.481</b>	<b>962.315</b>	<b>208,08</b>

### Ajustes de exercícios anteriores

O quadro abaixo demonstra que no patrimônio líquido de 2018, ocorreram registros contábeis a débito e a crédito resultando no valor de R\$ 962.315,25 que impactaram o saldo da conta de ajustes de exercícios anteriores, e decorreram do seguinte: lançamento de transferência do saldo de 2017 no valor de R\$ 462.481,27 para superávits ou déficits acumulados, estorno de lançamento incorreto efetivado na VPD – proventos de pessoal, quando correto seria na conta patrimonial de 13º Salário – adiantamentos no valor de R\$ 172.745,44, e lançamento de ajuste referente a provisão de férias a pagar no valor de R\$ 672.579,42 em atendimento ao Acórdão/TCU nº 1322/2018, Ofício-Circular nº 94/2018/CCONT/CGFC/SPO/SE-MTPA e atualização da macrofunção 02.11.42, conforme demonstrado no quadro abaixo:

					R\$	
GRUPO/CONTA	DESCRIÇÃO	31/12/2018	31/12/2017	VARIAÇÃO		
23711.03.00	Ajustes de exerc. anteriores	499.834	-462.481	962.315		

### Nota 9 – Variações patrimoniais aumentativas (VPA)

A demonstração das variações patrimoniais é composta por dois quadros, sendo o primeiro obrigatório e demonstra as variações quantitativas, onde há o confronto das VPA e VPD e a apuração do resultado patrimonial do período. Já o segundo quadro, segundo o MCASP, é facultativo e demonstra as variações qualitativas, o qual não foi adotado pela União.

As variações patrimoniais aumentativas ainda se encontram em estudo, análise e desenvolvimento pelo Governo Federal relacionadas a adaptação da rotina de controle e registro dos atos e fatos que antecedem a arrecadação, portanto, as VPAs ainda são registradas pelo princípio de caixa.

Mais de 91,11% das variações patrimoniais aumentativas registradas na contabilidade são referentes às transferências intragovernamentais e acumularam o saldo em 31 de dezembro de 2018 o valor de R\$ 157.141.572.

A principal VPA oriunda de arrecadação própria é da conta 4.9.9.5.1.01.00 – multas administrativas, que acumulou saldo de R\$ 8.298.332 até 31 de dezembro de 2018. Devemos destacar também como relevantes a arrecadação no valor de R\$ 4.550.000 referente VPA de exploração e venda de bens, serviços e direitos, frutos do arrendamento celebrado com a empresas Petrobrás S/A e Petróleo Sabá S/A e ainda R\$ 1.275.000,00 referente o arrendamento Novo Terminal Marítimo de Salvador, integrante do consórcio Contermas, conforme demonstrado na tabela abaixo:

						R\$	
Grupo/Conta	Descrição	31/12/2018	31/12/2017	Acréscimo	Variação %		
43300.00.00	Expl. e venda de bens, serv. e direitos	5.850.000	2.420.011	3.429.989	141,73		
49950.00.00	Multas administrativas	8.298.332	4.394.798	3.903.534	88,82		

### Nota 10 – Variações patrimoniais diminutivas (VPD)

Sempre que possível as variações patrimoniais diminutivas foram registradas pelo princípio da competência, independentemente da fase de execução da despesa orçamentária.

Como fato relevante no exercício apontaríamos no grupo de pessoal e encargos, que acumulou um saldo em 31/12/2018 de R\$ 90.874.151,12 no subgrupo contábil remuneração a pessoal, representando 51,07% do total das variações patrimoniais diminutivas.

### Nota 11 – Resultado patrimonial

O resultado patrimonial é o confronto entre as variações patrimoniais aumentativas (receitas) menos as variações patrimoniais diminutivas (despesas). Em 2018 o resultado apresentou um déficit patrimonial de R\$ 5.464 milhões, que comparado ao déficit de 2017, da ordem de R\$ 4.490 milhões, representou um aumento em cerca de 22%.

Podemos destacar que ocorreu um incremento das VPA's no total de R\$ 14.098 milhões, decorrente das explorações e venda de bens serviços e direitos (concessões de arrendamentos portuários) e ainda as multas administrativas (fiscalizações) próprias da atuação institucional da Autarquia.

Pelo lado das VPD's tivemos um aumento de R\$ 15.072 milhões, motivado em especial pelo acréscimo de gastos com pessoal e encargos no valor de R\$ 6.310 milhões e transferências intragovernamentais e delegações concedidas no montante de R\$ 7.796 milhões.

	Dez/2018	Dez/2017	VARIAÇÃO R\$	VARIAÇÃO %
				R\$ mil
<b>(+) VARIAÇÕES PATRIMONIAIS AUMENTATIVAS</b>	<b>172.476</b>	<b>158.378</b>	<b>14.098</b>	<b>9</b>
Exploração e Venda de Bens, Serv. e Direitos	5.850	2.420	3.430	142
Variações Patrimoniais Aumentativas Financeiras	1.069	513	556	108
Transferências e Delegações. Recebidas	157.142	151.006	6.136	4
Valorização e Ganhos com Ativos	105	0	105	100
Outras Variações Patrimoniais Diminutivas	8.310	4.439	3.871	87
<b>(-) VARIAÇÕES PATRIMONIAIS DIMINUTIVAS (II)</b>	<b>177.940</b>	<b>162.868</b>	<b>15.072</b>	<b>9</b>
Pessoal e Encargos. Sociais	117.487	111.177	6.310	6
Benefícios Previdenciários e Assistenciais	5.441	4.744	697	15
Uso de Bens, Serviços e Cons. de Capital Fixo	37.157	37.272	-115	0
Variações Patrimoniais Diminutivas Financeiras	41	2	39	1.950
Transferências e Delegações. Concedidas	17.169	9.373	7.796	83
Desvalorização e Perda de Ativos	254	9	245	2.722
Tributárias	301	257	44	17
Outras Variações Patrimoniais Diminutivas	90	34	56	165
<b>(=) RESULTADO PATRIMONIAL DO PERÍODO III = (I-II)</b>	<b>-5.464</b>	<b>-4.490</b>	<b>-974</b>	<b>22</b>

# Outras informações relevantes



## Determinação da materialidade das informações

A construção do Relatório de Gestão de 2018 teve como ponto de partida a Cadeia de Valor da ANTAQ, observando as orientações do Tribunal de Contas da União, conforme a nova perspectiva de relato integrado. Esta foi uma experiência proveitosa para a Agência pela oportunidade de análise transversal dos seus processos, o que colaborou para reforçar o entendimento da importância das atividades realizadas para a construção dos valores públicos entregues à sociedade e setor regulado.

Durante a elaboração do relatório, foram percebidos benefícios para os servidores e gestores da Agência, que conseguiram enxergar a sua contribuição para o desenvolvimento do transporte aquaviário brasileiro e, por consequência, da infraestrutura do País. Por outro lado, há o produto gerado para a população, que terá acesso a informações relevantes que colaboram para o melhor entendimento da atuação da ANTAQ, bem como os resultados gerados.

O primeiro passo realizado foi a adequação das etapas de construção a partir da nova diretriz do Tribunal de Contas. Na sequência, houve a definição das orientações para solicitação das informações técnicas das áreas específicas da Agência. A partir disto, a produção de conteúdo foi realizada de forma paralela entre as unidades organizacionais responsáveis pelos processos executados. Internamente, cada área validou com os gestores o conteúdo encaminhado à Secretaria de Planejamento e Coordenação Interna (SPL), que foi a responsável pela consolidação das informações.

Durante a consolidação e revisão, aconteceram ajustes no material elaborado para atender à estrutura proposta pelo Tribunal. O Gabinete do Diretor-Geral e a Diretoria fizeram considerações sobre as informações apresentadas para que os principais temas fossem abordados no relatório de forma clara e sucinta. A priorização dos assuntos considerou os resultados de maior relevância para a sociedade e setor regulado, buscando apresentar como a atuação da Agência contribui para o desenvolvimento do transporte e infraestrutura brasileiros. Por fim, o material foi diagramado pela Assessoria de Comunicação e Relações Institucionais (ARI) para aprovação da alta administração.

### Papéis e responsabilidades na elaboração do Relatório de Gestão

Etapa	Responsável
Orientação e solicitação da elaboração do conteúdo	SPL
Elaboração do conteúdo	Unidades organizacionais
Consolidação e revisão do conteúdo	SPL
Diagramação e revisão ortográfica	ARI
Aprovação do relatório	Diretoria

A partir das reflexões provenientes do Relatório de Gestão de 2019, foram iniciadas ações para que a Agência trilhe um caminho de produtividade para aumentar, cada vez mais,

a contribuição para o Brasil. Foi um momento importante de amadurecimento, que contribuiu para o aperfeiçoamento da ANTAQ no desenvolvimento de melhores serviços públicos.

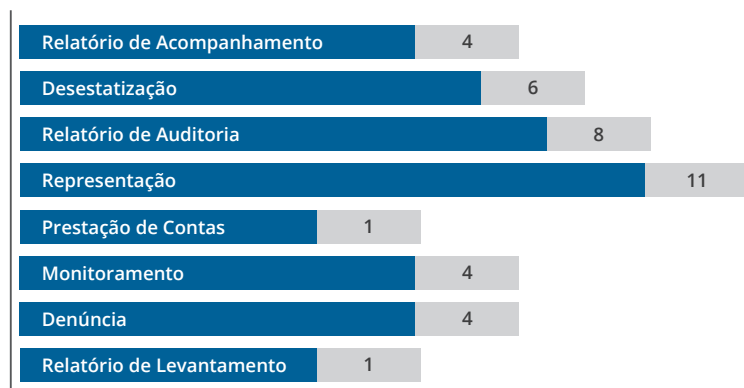
## Tratamento de determinações e recomendações do TCU

A efetividade da atuação do Estado perpassa pelo olhar crítico e construtivo dos órgãos de controle. Por compreender e compactuar com o esforço desses órgãos de buscar uma atuação fiscalizatória contributiva para o aperfeiçoamento da Administração Pública, a ANTAQ estabeleceu como uma das prioridades de sua atual gestão, o aprimoramento do relacionamento com esses órgãos.

Nesse sentido, a Diretoria Colegiada da Agência efetuou modificações no Regimento Interno e redefiniu e implementou novos fluxos processuais. Para além das alterações estruturais, essas ações visam o estabelecimento de um novo paradigma no relacionamento com esses órgãos, no qual a pró atividade, a clareza e a qualidade das informações prestadas consolidam-se como pilares estruturantes.

A ANTAQ respondeu 40 demandas diretas do TCU, que trataram de diligências, solicitações de informações, oitivas, consultas, requisições e notificações.

Demandas TCU por tipo de processo



Cabe ressaltar que o acompanhamento realizado pela Agência envolveu uma quantidade superior de interações com o TCU, por meio de reuniões e outras comunicações, resultado da postura mais dinâmica adota recentemente, como relatado.

De forma sucinta, destacamos alguns assuntos relacionados à atuação da ANTAQ que foram abordados pelo TCU em 2018 por tipo de processo:

### Desestatizações

O TCU analisou 16 processos licitatórios realizados pela Agência em todo território

nacional, sem que se tenha identificado qualquer tipo de irregularidades ou impropriedades que pudessem impedir os investimentos nas áreas, indispensáveis para o desenvolvimento do país.

### Representações e denúncias

Foram apresentadas denúncias acerca de suposta omissão da Agência em face de prática de preço abusivo por parte de operadores de terminais portuários estabelecidos no Porto de Santos e sobre supostas irregularidades no arrendamento da área STS13, também no Porto de Santos, tendo o TCU decidido pela improcedência em ambos os casos.

Outra denúncia em apuração refere-se à suposta cobrança de Terminal Handling Charge (THC) sem comprovação de seu caráter ressarcitório, bem como presumida omissão da ANTAQ na fiscalização e regulação dos armadores estrangeiros. Neste caso, o recurso impetrado pela ANTAQ está sendo analisado no Tribunal.

Importante ressaltar que muitas dessas representações e denúncias tratam de agentes regulados pela ANTAQ. Dessa forma, a manifestação da Agência acaba sendo solicitada, haja vista seu papel de entidade reguladora do setor, não sendo portanto, a ANTAQ objeto da maior parte desses processos.

### Relatórios de acompanhamento e de auditoria

Outra atividade monitorada pela Corte de Contas que exigiu ampla interação com a ANTAQ foi a análise dos efeitos da edição de normativos que regulamentam o transporte aquaviário. A título de exemplo, em 2018 foram abordadas as alterações normativas introduzidas pelo Decreto nº 9.048/2017, o andamento dos investimentos oriundos do instituto de prorrogações antecipadas e a elaboração da intitulada contabilidade regulatória.

Em todos esses processos foram instituídas determinações, inclusive com exigência de apresentação de cronogramas e planos de ação para seu atendimento. O acompanhamento da execução desses planos vem sendo realizado diuturnamente, sendo o cumprimento das principais etapas informadas de ofício ao TCU.

Registra-se a atuação da ANTAQ durante processos de auditoria operacional, que usualmente envolvem temas complexos que perpassam diversas entidades públicas.

Nessa perspectiva, podemos citar a auditoria operacional, que buscou identificar gargalos que impactam a eficiência dos portos brasileiros e a auditoria no setor de cabotagem. Em relação a esta última, de acordo com a nova dinâmica imposta nas tratativas com o TCU, tanto o corpo técnico, quanto a Diretoria da Agência vêm participando ativamente do trabalho em curso no Tribunal, buscando contribuir não apenas por meio de encaminhamento de informações solicitadas pela Corte, mas também mediante participação nos painéis de referência e em reuniões.

### Tomada de contas

Como uma de suas atividades precípuas, a Corte de Contas avaliou a prestação de contas referente ao ano de 2012 da Agência, estando o processo ainda em instrução.

## Tratamento das determinações e recomendações do Tribunal de Contas da União

De forma resumida, as ações estipuladas para atendimento às principais determinações e recomendação do TCU em 2018 foram as que se seguem.

Assunto	Acórdão	Determinações (de acordo com os itens dos respectivos acórdãos)	Ações tomadas para atendimento às determinações e recomendações
Alterações normativas introduzidas pelo Decreto nº 9.048/2017	1.1446/2018	<p>9.2. Determinar ao MTPA e à ANTAQ que, no âmbito de suas competências, adotem medidas concernentes à regulamentação do Decreto nº 8.033/2013, assegurando:</p> <p>9.2.1 a implementação do art.2º §1º do Decreto nº 9.048/2017;</p> <p>9.2.2 ações relativas à execução de investimentos em área comum do porto organizado, mediante reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 42-A, do Decreto nº 8.033/2013;</p> <p>9.2.3. possibilidade de substituição de áreas de arrendamento, nos termos do art. 24-A do Decreto nº 8.033/2013;</p> <p>9.2.4 apresentem ao TCU, no prazo de 30 (trinta) dias, plano de ação com indicação de etapas intermediárias, responsáveis e prazos relativos aos subitens 9.2.1, 9.2.2 e 9.2.3 deste acórdão.</p>	<p>Encaminhado plano de ação contendo cronograma de implementação das seguintes atividades:</p> <p>Atualização da Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2015;</p> <p>Atualização da Resolução ANTAQ nº 3220/2014;</p> <p>Revisão do Manual do EVTEA, aprovado pela Resolução nº 5.464/2017;</p> <p>Alteração da Resolução nº 5408/2017-ANTAQ.</p>
Contabilidade Regulatória	122/2018	<p>9.2. Determinar à ANTAQ, com fundamento no artigo 43, inciso I, da Lei nº 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que encaminhe a esta Corte, no prazo de 90 (noventa) dias, plano de ação com a identificação dos responsáveis, produtos, prazos e próximos passos concernentes ao desenvolvimento, conclusão e implementação do plano de contabilidade regulatória, que busca coletar dados mais precisos sobre tarifas e preços dos diversos arrendatários, em atenção a competência prevista no art. 27, inciso II, da Lei nº 10.233/2001.</p>	<p>Encaminhado plano de ação contendo cronograma de implementação das seguintes atividades:</p> <p>Padronização do plano de contas, técnicas contábeis, balanços patrimoniais e demonstrações de exercícios das autoridades portuárias;</p> <p>Padronização do plano de contas, técnicas contábeis, balanços patrimoniais e demonstrações de exercícios dos arrendatários;</p> <p>Padronização do método de custeio;</p> <p>Desenvolvimento de um Sistema Eletrônico para envio e recepção das demonstrações contábeis;</p> <p>Inauguração de espaço no Portal da ANTAQ, na Internet, dedicado à contabilidade regulatória;</p> <p>Aperfeiçoamento do controle dos bens da União sob a guarda das autoridades portuárias e dos arrendatários de instalações portuárias;</p> <p>Implementação de sistema informatizado, permitindo a atualização constante do Inventário de bens;</p> <p>Definição de diretrizes acerca dos procedimentos de reajuste e revisão tarifária;</p> <p>Padronização das tabelas tarifárias;</p> <p>Implementação de sistema informatizado, automatizando os cálculos e as análises de equilíbrio econômico-financeiro.</p>

Assunto	Acórdão	Determinações (de acordo com os itens dos respectivos acórdãos)	Ações tomadas para atendimento às determinações e recomendações
Auditoria operacional para identificar gargalos que impactam a eficiência dos portos brasileiros	2310/2018	9.1.1. No prazo de 180 dias, desenvolva metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres.	Foi informado ao Tribunal que já se encontrava em curso na Agência proposta de metodologia sobre a matéria. A ANTAQ apresentou recurso contra a determinação por entender ser matéria privativa às competências regulatórias da Agência.
		9.1.2 No prazo de 30 dias, regulamente processo para obtenção sistemática dos custos relativos à movimentação de contêineres, com vistas a subsidiar as análises de abusividade de preços e tarifas de terminais e operadores portuários, definido referenciais de eficiência.	A ANTAQ apresentou recurso contra a determinação por entender ser matéria privativa às competências regulatórias da Agência.
		9.1.3. No prazo de 180 dias, estabeleça medidas para acompanhar, de forma sistemática, o comportamento dos preços e tarifas praticados no segmento de contêiner.	Encontra-se em processo de implementação aplicativo para acompanhamento de preços portuários, cuja previsão de produção é início de setembro de 2019.
		9.1.4 No prazo de 30 dias, apresente ao TCU plano de ação com vistas a evidenciar como se dará o atendimento as determinações acima, designando as tarefas a serem executadas, os responsáveis por tais medidas (nomes e cargos) e o prazo para implementação.	Foi encaminhado plano de ação referente ao item 9.1.3.
Prorrogação antecipada de contratos de arrendamento	2486/2018	9.5. Determinar cautelarmente à ANTAQ e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com base no art. 276 do Regimento Interno do TCU, que se abstenham de assinar novas prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento portuários, até ulterior deliberação do TCU, fixando em 15 dias o prazo para o pronunciamento previsto no § 30 do referido disposto regimental.	Apresentado pedido de reexame pela ANTAQ.
		9.6.1. Informe a este Tribunal, em 30 dias, as medidas adotadas até o momento com vistas a apuração de responsabilidades e aplicação das sanções eventualmente cabíveis em razão dos atrasos verificados na implementação dos investimentos de responsabilidade das arrendatárias ADM, Ageo, Ageo Norte, Libra Terminais, Santos Brasil, Ponta do Félix - PF, Congonhas Minérios (CSN), Triunfo e Tecon Salvador.  9.6.2. Encaminhe, em 30 dias, plano de ação contendo prazos, responsáveis e etapas intermediárias das ações a serem tomadas com vistas a conclusão da apuração das responsabilidades para cada uma das arrendatárias mencionadas.	Encaminhado ofício com as informações solicitadas.  O plano de ação foi encaminhado conforme solicitado, com ações referentes à conclusão das análises de aderência pendentes e autuação de arrendatárias nas quais fora identificada mora contratual.

Assunto	Acórdão	Determinações (de acordo com os itens dos respectivos acórdãos)	Ações tomadas para atendimento às determinações e recomendações
Equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento DP 24/2001, PROAPS 82/AR	2029/2018	1.9.1.1. Demonstrem, no prazo de 180 dias, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento DP 24/2001, PROAPS 82/AR, decorrente da Concorrência 5/2001, firmado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e o Consórcio Condor-Petrodan, termo do qual hoje é titular a empresa BTP, devido aos aditivos assinados que incorporaram áreas, contratos e expandiram seu objeto original, considerando o que rege o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988 c/c o art. 10 da Lei 8.987/1995, além das competências ínsitas no art. 29, inciso III e VI, da Lei 8.987/1995 e art. 27, inciso VI, da Lei nº 10.233/2001, encaminhando os documentos comprobatórios pertinentes a esta Corte.	Foi encaminhado cronograma sobre a matéria estando a análise do reequilíbrio e em curso na Agência.
		1.9.1.2. Apresentem, em 15 dias, plano de ação com vistas a implementar a proposta prevista no item anterior, contendo, no mínimo, as medidas a serem adotadas, os responsáveis pelas ações e o prazo previsto para sua implementação.	O plano de ação foi encaminhado conforme solicitado.
Desestatização de terminal portuário voltado a movimentação de granéis líquidos no Porto de Vitória/ES (VIX30)	2261/2018	<p>9.2. Determinar à ANTAQ e ao MTPA, com fulcro no art. 43, inciso L da Lei nº 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, previamente ao lançamento do certame para arrendamento do terminal portuário denominado VIX30, inclua no edital e no contrato cláusulas que tratem do risco de não conclusão e de atrasos na homologação e entrada em operação do Berço 207, bem como mecanismos contratuais de compensação financeira ao arrendatário em caso de ocorrerem atrasos adicionais na entrega e homologação do berço, em atenção ao art. 18, incisos I e VII, c/c art. 23, incisos I e V, da Lei 8.987/1995.</p> <p>9.3. Recomendar à ANTAQ e ao MTPA, com fulcro no inciso I do art. 43 da Lei nº 8.443/1992, c/c o inciso III do art. 250 do Regimento Interno do TCU, que avaliem a conveniência e a oportunidade de, para futuros arrendamentos, expandirem as pesquisas para delimitar o índice de produtividade por empregado e as composições de empregados de manutenção e operação, de forma que a amostra possa se tornar significativa a ponto de permitir estratificações, análises e comparações, inclusive com terminais internacionais, visando delimitar benchmarks mais confiáveis para arrendamentos materialmente relevantes e/ou que atuem em mercados pouco contestáveis, considerando a significância da rubrica de mão de obra no fluxo de caixa desses empreendimentos.</p>	<p>Foram incorporadas as cláusulas 13.3.6 e 13.3.6.1 na minuta do contrato de arrendamento publicada em 30/11/2018 no endereço eletrônico desta Agência, visando melhor detalhar a matriz de risco do arrendamento portuário em tela, mormente no que se refere à disponibilização do denominado "Berço nº 207".</p> <p>Inobstante a recomendação tenha sido endereçada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA e à ANTAQ, a condução e aprovação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, nesta fase, consiste em atribuição do Poder Concedente, nos termos do que dispõe o inciso VI do art. 2º do Decreto nº 8.033/2013, de modo que não há providências a serem adotadas por esta Agência nesse quadrante.</p>



Assunto	Acórdão	Determinações (de acordo com os itens dos respectivos acórdãos)	Ações tomadas para atendimento às determinações e recomendações
Auditoria acerca dos principais gargalos para liberação de carga containerizada na importação nos portos marítimos da região Sudeste	1704/2018	9.1.1. Elabore e publique as composições de custo dos serviços prestados pelos terminais portuários com o objetivo de balizar o exame de pertinência da THC 2 e de ocorrência de abuso em sua cobrança.	A Agência informou que já vinha adotando providências acerca desta matéria por meio da atualização e aperfeiçoamento da Resolução nº2.389-ANTAQ/2012.
		9.1.2. Proceda à revisão da regulamentação concernente à cobrança do serviço de segregação e entrega de contêiner (SSE ou THC 2), de modo a adequá-la ao novo arcabouço jurídico institucional estabelecido pela Lei nº 12.815/2013 e pela Lei nº 12.529/2011, com vistas a dar cumprimento à sua obrigação legal de harmonizar e arbitrar conflitos de interesse entre terminais portuários e recintos alfandegados independentes, em obediência ao art. 20, inciso II, art. 27, incisos II e IV, da Lei nº 10.233/2001 e ao art. 2o, inciso II, do Decreto nº 4.122/2002.	A Agência informou que já vinha adotando providências à matéria por meio da atualização e aperfeiçoamento da Resolução nº2.389-ANTAQ/2012.
		9.1.3. No prazo de 30 (trinta) dias, remeta a este Tribunal plano de ação com cronograma de adoção das medidas necessárias ao atendimento da determinação prolatada nos subitens 9.1.1 e 9.1.2 Desta deliberação, com designação dos responsáveis pelas medidas (nomes, números de CPF e cargos) e prazo para implementação das ações.	O plano de ação foi encaminhado conforme solicitado.
Representação contra supostas irregularidades na prorrogação antecipada do Contrato PRES 32/98 para arrendamento do terminal 35 do porto de Santos	1171/2018	<p>9.3. Determinar, cautelarmente, ao MTPA e à ANTAQ a adoção de medidas imediatas para realização de nova licitação destinada ao arrendamento das áreas abrangidas pelo segundo termo aditivo ao Contrato PRES 32/98, devendo apresentar ao TCU, em 30 dias, plano do ação que detalhe as medidas necessárias; com indicação dos prazos para implementação de cada atividade e dos respectivos responsáveis, de forma que todo o processo necessário à assunção das áreas pelo vencedor do certame esteja concluído e o novo contrato possa entrar em vigor antes de 16/5/2020.</p> <p>9.4. Recomendar ao MTPA e à ANTAQ que, na promoção da nova licitação determinada no subitem anterior, seja considerada a opção de unificação das áreas, de modo a tornar mais atrativo o referido certame e mais eficiente a exploração dos terminais.</p>	<p>O plano de ação foi encaminhado conforme solicitado, esclarecendo que a sua execução depende do recebimento de informações do Poder Concedente, Ministério da Infraestrutura.</p> <p>Foi informado ao TCU que a atuação da ANTAQ no âmbito do procedimento licitatório de arrendamentos portuários depende, previamente, da adequada instrução processual por parte do Poder Concedente, definindo os aspectos conceituais, tais como objeto, área, parâmetros de desempenho, valor de arrendamento e outros, oportunidade em que deverá ser avaliada a conveniência e oportunidade da opção de unificação das áreas, consubstanciada no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.</p>

Assunto	Acórdão	Determinações (de acordo com os itens dos respectivos acórdãos)	Ações tomadas para atendimento às determinações e recomendações
Monitoramento do item 8.5.6 do Acórdão 392/2002 - TCU - Plenário, alterado pelo Acórdão 156/2009 - TCU - Plenário	1087/2018	9.2. Determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e à ANTAQ, com fulcro no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que encaminhe, no prazo improrrogável de 15 (quinze) dias, o cronograma com as datas de início, término e responsáveis pelas etapas restantes necessárias para a licitação da área STS20, com prazo improrrogável para a publicação do edital de licitação até a data prevista no Memorando 49/2017/CGNN/DOUP/SNP, ou seja, até 25/7/2018.	O plano de ação foi encaminhado conforme solicitado, esclarecendo que a sua execução depende do recebimento de informações do Poder Concedente, Ministério da Infraestrutura.
Representação a partir de denúncia versando sobre indícios de irregularidade na Resolução Normativa nº 01/2015 - ANTAQ	380/2018	<p>9.2. com fundamento no art. 45 da Lei 8.443/1992 c/c o art. 276, caput, do Regimento Interno, determinar, cautelarmente, à ANTAQ que, ao examinar pedido de autorização de afretamento de embarcação estrangeira nas hipóteses em que for verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendidos (art. 9º, inciso I, da Lei 9.432/1997), abstenha-se de exigir as limitações de quádruplo de tonelagem e de propriedade de embarcação do tipo semelhante à pretendida previstas no art. 5º, inciso III, alínea "a", da Resolução Normativa Antaq 1/2015, por ausência de amparo legal, ate que o Tribunal decida sobre o mérito das questões suscitadas nestes autos.</p> <p>9.3. com fulcro no art. 276, § 3º, do Regimento Interno, determinar a realização de oitiva da ANTAQ, para que se pronuncie em até 15 (quinze) dias sobre os fatos trazidos na presente representação.</p>	<p>A determinação está sendo atendida pela Agência.</p> <p>Foram encaminhadas as informações solicitadas dentro do prazo estipulado.</p>
Representação, com pedido de concessão de medida cautelar, a respeito de possíveis irregularidades ocorridas em Chamamento Público promovido pela ANTAQ, que tem por objeto a futura locação de imóvel para instalação de sua sede.	2965/2018	9.2. com fulcro no art. 276, caput, do Regimento Interno/TCU, referendar a medida cautelar adotada pelo relator por meio do despacho contido na peça 9 destes autos, transcrito no Relatório que precede este acórdão, bem como as medidas acessórias constantes no mencionado despacho.	Foram encaminhadas as informações solicitadas dentro do prazo estipulado.



# DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

## DECLARAÇÃO Nº 1/2019/ANTAQ

Declaro, junto aos órgão de controle interno e externo, que todas as informações prestadas neste Relatório de Gestão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, referente ao exercício 2018, estão em linha com as diretrizes estabelecidas na estrutura de relato integrado, definido pelo Comitê Internacional para Relato Integrado - IIRC, e refletem com precisão os resultados entregues por esta agência reguladora à sociedade e setor regulado. Declaro ainda estar ciente das responsabilidades desta Diretoria quanto à integridade na prestação das informações inseridas neste relatório integrado.

Por fim, declaro ainda que este relatório de gestão foi elaborado de forma concisa e objetiva, onde envolveu todas as unidades organizacionais da Agência na preparação e consolidação das informações, buscando sempre apresentar os resultados alcançados pela ANTAQ e entregues à sociedade.

MÁRIO POVIA

ADALBERTO TOKARSKI

FRANCISVAL MENDES

CPF: 052.473.918-88

CPF: 219.034.331-34

CPF: 340.112.341-68

Diretor-Geral

Diretor - DR

Diretor DT



Documento assinado eletronicamente por **Adalberto Tokarski, Diretor**, em 29/03/2019, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Francisval Dias Mendes, Diretor**, em 29/03/2019, às 16:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Mario Povia, Diretor-Geral**, em 29/03/2019, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **0721848** e o código CRC **358BDF66**.

# GLOSSÁRIO

## **ADUANEIRO**

De, ou relativo à aduana ou alfândega. Diz-se do imposto devido pela importação de mercadorias. É o chamado imposto aduaneiro ou alfandegário.

## **AFRETADOR**

Diz-se daquele que tem a posse de uma embarcação a frete, no sentido de aluguel, no todo ou em parte, com a finalidade de transportar mercadorias, pessoas ou coisas. Não se deve confundir com fretador, que é a pessoa que dá a embarcação a frete. Na maioria das vezes, o fretador é o próprio proprietário.

## **AGENTE MARÍTIMO**

É a pessoa jurídica que responde por todos os atos originários de um determinado navio. É o representante do armador, que é o dono do navio. O agente marítimo assina termos de responsabilidade e providencia os registros necessários antes da embarcação atracar no porto. O agente responde pelas condições do navio, problemas com a tripulação, acidentes, embarque e desembarque das cargas e emite à Alfândega todas as informações sobre a embarcação.

## **ALFÂNDEGA**

Repartição federal instalada nos portos de entrada no país, onde se depositam mercadorias importadas e se examinam as bagagens de passageiros que estão em trânsito para o exterior ou chegam ao país.

## **ARRENDAMENTO**

É uma forma de privatização da atividade portuária. A Lei 8630/93 define o que a autoridade vai poder explorar.

## **ATRAÇÃO**

Operação de fixação do navio ao cais. Ato ou efeito de um navio atracar num porto ou terminal privativo, afim de realizar a operação de carregamento e descarregamento de mercadoria.

## **AUTARQUIA**

Entidade autônoma, criada por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios para executar as atividades típicas da administração Pública, que queiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada.

## **AUTORIDADE PORTUÁRIA**

É a administração de um porto exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. De acordo com a Lei 8630/93, compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto, entre outros: pré-qualificar os operadores portuários, fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária, fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, e estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

## **AUTORIZAÇÃO**

É a permissão concedida aos terminais de uso privativo. A ANTAQ autoriza a operação fora das áreas organizadas dos portos.

## **BALANÇA COMERCIAL**

Resultado das exportações e importações realizadas por um país. Quando as exportações são maiores que a importação registrasse um superávit na balança. O contrário significa um déficit.

## **CABOTAGEM**

Navegação doméstica (pela costa do país). Grande cabotagem, ou cabotagem internacional, estende o conceito aos países adjacentes, na mesma costa ou ilhas próximas.

## **CAPITANIA DOS PORTOS**

Órgão subordinado à Diretoria de Portos e Costas, do Ministério da Marinha do Brasil, competindo-lhe a regulamentação de assuntos referentes à navegação, pesca, praias etc., com base no Regulamento do Tráfego Marítimo e nas convenções internacionais firmadas pelo país.

## **COMÉRCIO de EXPORTAÇÃO**

Aquele em que as mercadorias ou bens se destinam a outro país.

## **COMÉRCIO de IMPORTAÇÃO**

Aquele em que as operações de compra de mercadoria se fazem em um outro país.

## COMMODITIES

Comodidades – 1. Qualquer bem em estado bruto, geralmente de origem agropecuária ou de extração mineral ou vegetal, produzido em larga escala mundial e com características físicas homogêneas, seja qual for a sua origem, geralmente destinado ao comércio externo. 1.1 cada um dos produtos primários (p.ex., café, açúcar, soja, trigo, petróleo, ouro, diversos minérios etc.), cujo preço é determinado pela oferta e procura internacional. 1.2 qualquer produto produzido em massa. As comodidades, termo criado no século XVI, definiam então as especiarias e outros bens não-essenciais, só para luxo ou comodidade.

## COMPANHIA DOCAS

Companhias vinculadas ao Governo Federal por meio do Ministério Da Infraestrutura para gestão dos portos ainda vinculados ao governo.

## CONCESSÃO

Figura jurídica regulamentada pela LEI Nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no artigo 175 da Constituição Federal. O Poder concedente (União) outorga a exploração econômica do porto ao estado ou município por tempo determinado, podendo ser renovável. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido na lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

## CONPORTOS

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis foi criada pelo Decreto 1.507 de 30 de Maio 1995, alterado pelo Decreto 1.972 de 30 de Julho de 1996. A CONPORTOS é composta pelo Ministério da Justiça, Ministério da Defesa, representado pelo Comando da Marinha, Ministério da Fazenda, Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério dos Transportes. Conta, em sua estrutura, com 21(vinte e uma) Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS.

## CONTÊINER ou CONTENTOR

Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), após o que o mesmo é lacrado e transportado no porão ou no convés de um navio para ser descarregado e aberto (desovado) no porto ou local de destino.

## DELEGAÇÃO

Regulamentada pela Lei nº. 9.277, de 10 de Maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. Fica a União, por

intermédio do Ministério dos Transportes, autorizada a delegar, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos municípios, estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a administração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas. A delegação será formalizada mediante convênio. A administração portuária representa os interesses federais, prestando contas ao delegante. A receita obtida através das tarifas portuárias deverá ser aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem.

## DRAGAGEM

Ato de dragar, serviço de escavação nos canais de acesso e áreas de atracação dos portos para manutenção ou aumento da profundidade.

## FRETAMENTO

Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem (Voyage Charter Party – VCP), por tempo (Time Charter Party – TCP) ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios (Contract Of Afreightment – COA). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas também, a própria armação do navio, em que o cessionário será o empregador da tripulação.

## FUNDEAR

1. Ancorar, manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra.
2. Ancorar na baía de um porto, aguardando atracação.

## GPS

Global Positioning System - Sistema de Posicionamento Global (SPG) - Sistema de navegação que utiliza sinais emitidos por satélites (no mínimo 3) que dão leituras da posição a qualquer momento, sendo extremamente preciso e de dimensões bastante reduzidas.

## GRANEL

Carga não embalada, quase sempre homogênea, carregada diretamente nos porões dos navios. Há granel sólido e granel líquido.

## GRANEL LÍQUIDO

Todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas. Ex.: álcool, gasolina, melão, etc.

## GRANEL SÓLIDO

Todo sólido fragmentado ou granulado, incluindo grão vegetal, transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares ou aparelhos mecânicos, tais como eletroímã, colher mecânica ou caçamba automática. Ex.: carvão, sal, trigo em grão, minério de ferro, fertilizantes, matérias granuladas, etc.

## GRANELEIROS

Bulk Carriers - Navios especializados no transporte de mercadorias a granel, onde estão incluídos os navios tanque. Existem diferentes tipos, tais como Petroleiros de Brancos (para transporte de refinados), Petroleiros de Pretos (para transporte de óleo cru-crude oil), OBO carriers (Oil, Bulk, Ore - para transporte de minério ou outras mercadorias secas a granel), Ore carriers (para o transporte de mercadorias pesadas, como minérios) ou simplesmente Bulk carriers (para transporte de mercadorias secas a granel).

## GUINDASTE

Também chamado de grua, é um equipamento utilizado para a elevação e a movimentação de cargas e materiais pesados. Pode descarregar e carregar contêineres, organizar materiais pesados em grandes depósitos, movimentação de cargas pesadas, e são comumente empregados nas indústrias, terminais portuários e aeroportuários.

## HANDLING

Manuseio ou movimentação.

## HINTERLAND ou HINTERLÂNDIA - TERRITÓRIO INTERIOR

É o potencial gerador de cargas do porto da sua área de influência terrestre interior.

## HUB PORT - PORTO de DISTRIBUIÇÃO ou CONCENTRADOR

Porto de transbordo, normalmente de linhas transoceânicas para linhas de cabotagem, e vice-versa.

## IMPORTAÇÃO

Diz-se da introdução no país de mercadorias necessárias ao consumo interno, procedentes de outro país.

## IMPOSTO de TONELAGEM

Imposto pago por um navio nos portos, em proporção ao número de toneladas que representa.

## INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

É qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal

significa “ponta”, “fim”, isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.

## ISPS Code - Código ISNIP

O Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code, sigla em inglês), é uma norma internacional de segurança para controle e monitoramento de acessos. As medidas foram adotadas depois dos atentados de 11 de Setembro em Nova York. Por solicitação dos Estados Unidos, os portos do mundo todo tiveram que adotar medidas especiais de segurança mais rígidas. No Brasil, as inspeções dos terminais e a concessões dos certificados são responsabilidade da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), seguindo o código internacional passado pela Organização Marítima Internacional – OMI (IMO, sigla em inglês).

## JANELA PÚBLICA de ATRACAÇÃO

As janelas públicas são oferecidas com dia e hora pré-estabelecidos para os serviços semanais regulares de navios exclusivamente de contêineres que, por meio de solicitação formal, comprovem interesse, demanda de carga e frequência semanal.

## LEI 8630 / 93

Lei nº. 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993. Ficou conhecida como Lei dos Portos. Trouxe uma profunda reformulação nos conceitos postos em prática na vida portuária brasileira, notadamente no que diz respeito à exploração das instalações portuárias, à prestação dos serviços portuários, às relações capital-trabalho no trabalho portuário, à Administração Portuária e à participação do Estado na atividade portuária.

## LEI 12.815 / 13

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e instalações portuárias no Brasil e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Atualmente, conhecido como o novo marco regulatório do setor ou na nova Lei dos Portos.

## LINGADA

Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.

## LOGÍSTICA

É o processo de planejar, executar e controlar eficientemente, a custo correto, o transporte, movimentação e armazenagem de produtos dentro e fora das empresas, garantindo a integridade e os prazos de entrega dos produtos aos usuários e clientes.

## **LONGO CURSO**

Diz-se da navegação a grande distância, normalmente intercontinental. Costuma-se dizer, por isso: mercadoria de longo curso, tarifas de longo curso, transporte de longo curso etc.

## **MARCAÇÕES**

Sinais de identificação de embarcações, determinados pelo regulamento de tráfego marítimo do Brasil. Todos os barcos de menos de vinte toneladas de arqueação bruta devem trazer marcados, de modo visível e durável, seu nome, na popa e nos bordos da proa, sua classe, divisão e subdivisão, nos dois bordos do cadaste, número de inscrição e peso máximo de carga, em lugar conveniente à ré.

## **MARINA**

Cais ou doca à beira mar provido de instalações para guarda e manutenção de embarcações de lazer e esporte náutico.

## **MARINHA MERCANTE**

Diz-se da totalidade de navios particulares a serviço do comércio internacional ou de um só país.

## **MODAIS**

São os tipos de meios de transporte existentes. São eles o ferroviário (feito por ferrovias), o rodoviário (feito por rodovias), o hidroviário (feito pela água), o dutoviário (feito pelos dutos) e o aeroviário (feito de forma aérea).

## **MOVIMENTAÇÃO**

Tonelagem de carga que o operador portuário movimenta nos navios que chegam e saem do porto.

## **NAVEGAÇÃO de APOIO MARÍTIMO**

É realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

## **NAVEGAÇÃO de APOIO PORTUÁRIO**

Realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

## **NAVEGAÇÃO de CABOTAGEM**

O mesmo que cabotagem, aquela realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou estas e as vias navegáveis interiores.

## **NAVEGAÇÃO de GRANDE CABOTAGEM (ou Cabotagem Internacional)**

É aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro e portos dos países vizinhos, no caso do Brasil, a Argentina, o Uruguai, os países do norte da América do Sul e do Caribe.

## **NAVEGAÇÃO de LONGO CURSO**

Navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros distantes.

## **NAVEGAÇÃO FLUVIAL**

É a que se faz em rios e canais interiores.

## **NAVEGAÇÃO INTERIOR**

É aquela realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.

## **NAVEGAÇÃO LACUSTRE**

É a que se faz em lagos, lagoas e represas.

## **NAVEGAÇÃO MARÍTIMA**

É a que se faz nos mares e oceanos.

## **NAVIO ANUNCIADO**

Anúncio feito pelo armador ou pelo agente do navio com a previsão de chegada da embarcação ao porto de destino.

## **NAVIOS de CARGA GERAL**

São os navios que transportam vários tipos de cargas, geralmente em pequenos lotes – sacarias, caixas, veículos encaixotados ou sobre rodas, bobinas de papel de imprensa, vergalhões, barris, barricas, etc. Tem aberturas retangulares no convés principal e cobertas de carga chamadas escotilhas de carga, por onde a carga é embarcada para ser estivada nas cobertas e porões. A carga é içada ou arriada do cais para bordo ou vice-versa pelo equipamento do navio (paus de carga e ou guindastes) ou pelo existente no porto.

## **NAVIOS GASEIROS**

São os navios destinados ao transporte de gases liquefeitos. Se caracterizam por apresentarem acima do convés principal tanques típicos, para alta pressão, de formato arredondado.

## **NAVIOS GRANELEIROS**

São os navios destinados ao transporte de grandes quantidades de carga a granel: milho, trigo, soja, minério de ferro, etc. Se caracterizam por longo convés principal onde o único destaque são os porões.



### **NAVIOS ORE-OIL ou minero-petroleiros**

São os navios de carga combinada, ou seja, transportam minério e petróleo.

### **NAVIOS de PASSAGEIROS**

São os navios que tem a finalidade única de transportar pessoas e suas bagagens. Pode ser para viagens normais como para cruzeiros turísticos. Possuem uma estrutura voltada ao lazer, como restaurantes de luxo, cassinos, bares, cinema, boate, lojas, piscina, salão de jogos e ginástica, etc.

### **NAVIOS PORTA – CONTÊINERES ou Porta- Contentores**

São os navios semelhantes aos navios de carga geral mais normalmente não possuem além de um ou dois mastros simples sem paus de carga. As escotilhas de carga abrangem praticamente toda a área do convés e são providas de guias para encaixar os contêineres nos porões. Alguns desses navios apresentam guindastes especiais.

### **NAVIOS REBOCADORES**

São os navios utilizados para puxar, empurrar e manobrar todos os tipos de navios. Geralmente utilizados para manobras de grandes navios na zona portuária e canais de acesso aos portos. Podem também socorrer navios em alto-mar, rebocando-os para zonas seguras, e puxar navios encalhados em bancos de areia. Apesar de pequenos, possuem grande potência de motor para grande capacidade de empuxo.

### **NAVIOS TANQUE**

São os navios para transporte de petróleo bruto e produtos refinados (gasolina, diesel, querosene, álcool, etc.). Se caracterizam por sua superestrutura à ré e longo convés principal quase sempre tendo a meia nau uma ponte que vai desde a superestrutura até à proa. Essa ponte é uma precaução para a segurança do pessoal, pois os navios tanques carregados passam a ter uma pequena borda livre, fazendo com que no mar seu convés seja “lavado” com frequência pelas ondas.

### **OPERAÇÃO PORTUÁRIA**

Movimentação de passageiros, movimentação de cargas ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários.

### **OPERADOR PORTUÁRIO**

Entidade que se credencia no porto para atender os navios e requisitar os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA's). Pessoa jurídica pré-qualificada para a execução da operação portuária na área do Porto Organizado.

### **PIER – TRAPICHE ou MOLHE**

Lugar onde as embarcações atracam.

### **POLÍCIA MARÍTIMA**

1. Corporação que vigia os portos e costas, encarregada de evitar a entrada de contrabando no país. 2. É o efetivo policial que exerce as suas atividades no porto e a bordo dos navios que por ele passam, com a função de fiscalizar o serviço de embarque e desembarque de passageiros e cargas, bem como o trânsito de embarcações, além de prestar auxílio às autoridades aduaneiras e da Capitania dos Portos.

### **POLÍCIA NAVAL**

Contingente de pessoas vinculadas permanente ou temporariamente à Diretoria de Portos e Costas (DPC), para fiscalizar e exigir a fiel observância e cumprimento das leis, regulamentos, disposições e ordens referentes à navegação e à marinha mercante, ao que preceitua o (RTM) Regulamento para o Tráfego Marítimo, inclusive estreita cooperação com autoridades civis e militares na repressão ao contrabando e o descaminho (RTM, decreto nº 50.330, de 10 de Março de 1961, artigo 59, título II, capítulo X).

### **PORTAINER ou PÓRTICO de CAIS**

É um guindaste de grande porte especialmente desenhado para carregar e descarregar contêineres em navios. Tem uma braçadeira de levantamento especial adaptada para encaixar nos cantos do contêiner.

### **PORTO**

Lugar abrigado contra os ventos e contra as ondas, com instalações suficientes para apoiar a navegação e realizar operações de carga e descarga de mercadorias, embarque e desembarque de passageiros etc. É o elo entre os transportes aquáticos e terrestres, onde se encontram todas as instalações portuárias para carga e descarga, pátios, armazéns etc. A sua área de fundeio é a área onde os navios ficam fundeados, aguardando oportunidade para atracação ou aguardando berço no cais, denominada de anteporto. O corredor de ligação entre o alto-mar e as instalações do porto é denominado canal de acesso de um porto.

### **PORTO ORGANIZADO**

É o complexo do porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela a Administração do Porto, denominada

Autoridade Portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

### **PORTO SECO**

É um terminal alfandegário que tem a função de facilitar o despacho aduaneiro de importação e exportação longe do litoral.

### **PORTUÁRIO**

1. De, ou relativo a porto.
2. Indivíduo que trabalha no porto.

### **PRÁTICO ou PILOTO**

Profissional especializado, com grande experiência e conhecimentos técnicos de navegação e de condução e manobra de navios, bem como das particularidades locais, correntes, variações de marés, ventos reinantes, limitações dos pontos de acostagem e os perigos submersos e outros. Assessora o comandante na condução segura do navio em áreas de navegação restritas ou sensíveis para o meio ambiente.

### **REBOCADOR**

Ver "Navio Rebocador".

### **REBOCADOR de ALTO – MAR**

Rebocador de maior porte que os comuns de grande raio de ação, destinado a prestar socorro marítimo em alto-mar.

### **REBOCADOR de PORTO**

Pequeno rebocador destinado a auxiliar a manobra de atracar e desatracar navios, ou a rebocar embarcações na área portuária.

### **REBOQUE**

Ação de rebocar. É o serviço que a Administração do Porto pode realizar com seus rebocadores para auxiliar os navios em sua atracação, ou desatracação, para conduzi-los de um ponto para outro no porto, ou ainda para trazê-los para dentro, ou levá-los para fora deste.

### **RECEITA CAMBIAL**

Valor gerado pelas exportações de mercadorias.

### **ROTA**

Caminho seguido por uma embarcação.

### **SECRETARIA ESPECIAL de PORTOS**

Com status de Ministério, cabem à Secretaria as atribuições e competências relativas a portos marítimos e a portos outorgados às companhias docas, estabelecidas em leis gerais ou específicas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

### **SHIP BROKER**

Agente Marítimo.

### **SHIPLOADER – Carregador (de graneis sólidos)**

Carregador de navios, equipamento portuário móvel em forma de torre, com um tubo ou um túnel que é projetado para um berço, destinado ao carregamento de carga a granel através de correias transportadoras, diretamente de um armazém ou silo aos porões do navio.

### **SILO**

Armazém de graneis. Podem ser verticais ou horizontais. Os verticais recebem as cargas por meio de elevadores e a expedição acontece exclusivamente por gravidade, sem uso de equipamentos. Nos horizontais as cargas são depositadas no nível do solo, manuseadas por carregadores frontais e, no momento de expedição, parte é transportada pela gravidade e parte com o uso de equipamentos.

### **TARIFA PORTUÁRIA**

Pauta de preços pela qual a administração do porto cobre os serviços prestados aos usuários.

### **TAXA de OCUPAÇÃO do CAIS**

Relação entre o somatório dos produtos dos comprimentos das embarcações pelo tempo de atracação de cada embarcação e o produto do comprimento do cais pelo número de dias do mês da operação.

### **TERMINAL**

Ponto inicial ou final para embarque e/ou desembarque de cargas e passageiros.

### **TERMINAL de USO PRIVATIVO**

TUP é a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrante do patrimônio do Porto Público, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, sempre observando que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interessado possuir domínio útil do terreno.

### **TERMINAL RETROPORUÁRIO**

Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou instalação portuária.

### **TRANSBORDO ou TRANSHIPMENT**

Transferir mercadorias de um para outro meio de transporte ou veículo, no decorrer do percurso da operação de entrega.

### **TRANSTÊINER ou PÓRTICO DE PÁTIO**

Equipamento de pórtilco destinado à movimentação horizontal de contêineres, transportando-os de um para outro ponto do pátio de contêineres. Pode ser montado sobre pneus ou linha férrea.

### **TRAPICHE ou PÍER**

Lugar onde as embarcações atracam.

### **ZONA de JURISDIÇÃO de um PORTO ORGANIZADO**

A zona de jurisdição de um porto organizado é firmada por ato do Ministério dos Transportes, através do decreto-lei nº 83, de 26 de dezembro de 1966, que considera partes da hinterlândia: a cidade ou localidade em que o porto estiver localizado ou em que funcionar a respectiva alfândega mesa de rendas, costas, margens atingidas pela navegação interior do porto, faixas litorâneas ou marginais, contíguas às instalações do porto ou a baía ou enseada em que elas se encontram, e confrontantes com zonas ligadas, efetiva ou previamente, à sede daquelas instalações ou à região interior da hinterlândia, pelos mesmos meios e/ou vias de transportes que ligam ou venham a ligar esta hinterlândia ou porto respectivo.

### **ZONA de TRÁFEGO COSTEIRO**

Determinada área entre a parte mais próxima da terra de um esquema de separação de tráfego e o litoral adjacente, destinada ao tráfego costeiro.

### **ZONA FRANCA**

Área de livre-comércio de exportação e importação que goza de incentivos fiscais especiais, que é estabelecida com a finalidade de instalar, em determinados pontos do país, centros comerciais e industriais.

### **ZONA ou LINHA DE SEPARAÇÃO**

Zona ou linha que separa o tráfego precedente de outra. Uma zona de separação também pode ser usada para separar uma via de tráfego de uma zona de tráfego costeiro adjacente.

