

RELATÓRIO

DE GESTÃO 2019







RELATÓRIO DE GESTÃO 2019

Lista de siglas e abreviações

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

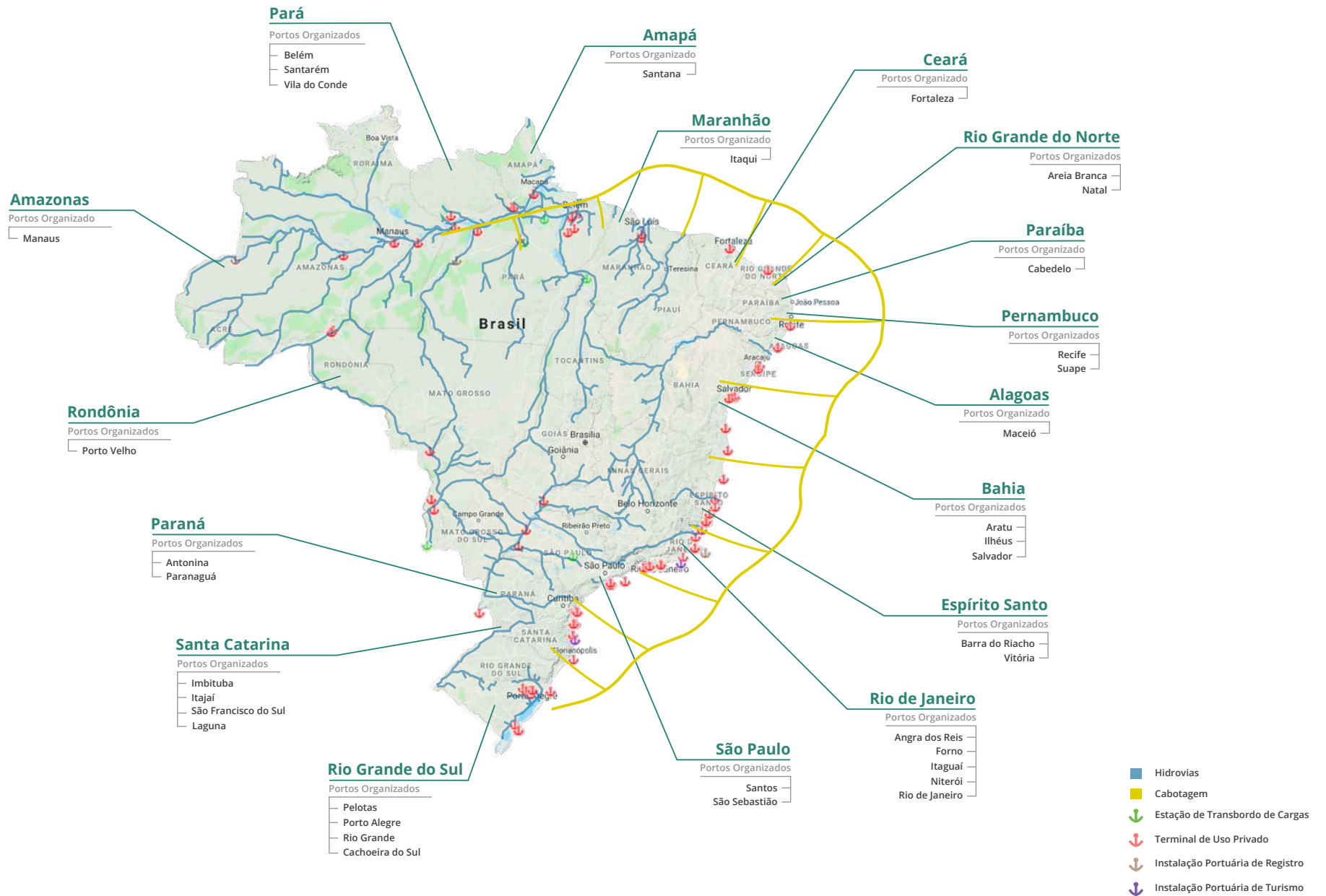
GRP	Gerência de Regulação Portuária	PAD	Processo Administrativo Disciplinar
GRU	Guia de Recolhimento da União	PAF	Plano Anual de Fiscalização
GSI	Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República	PA-IBB	Posto Avançado de Imbituba
IDA	Índice de Desempenho Ambiental	PA-IGI	Posto Avançado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

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





Estrutura Aquaviária Brasileira



Sumário

1. VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO	14
1.1. Identificação da Unidade Prestadora de Contas.....	14
1.2. Estrutura organizacional	16
1.3. Estrutura de governança.....	19
1.4. Modelo de Negócios (Cadeia de Valor).....	20
1.5. Políticas e programas de governo.....	23
1.6. Ambiente externo	23
1.7. Determinação da materialidade das informações	25
2. GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E ALOCAÇÃO DE RECURSOS	26
2.1. Estratégia e alocação de recursos	26
2.2. Apoio da estrutura de governança à capacidade da Antaq de gerar valor	28
2.3. Relacionamento com a Sociedade	32
3. RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS	38
3.1. Gestão de riscos e controlos internos.....	38
3.2. Principais oportunidades e riscos identificados.....	40
3.3. Desafios e próximos passos	41
4. RESULTADOS E DESEMPENHO DA GESTÃO.....	42
4.1. Resultados alcançados frente aos objetivos estratégicos e às prioridades da gestão	42

4.1.1. Harmonizar Interesses dos Usuários e do Setor Regulado	42
4.1.2. Promover Eficiência e Qualidade da Gestão Ambiental no Transporte Aquaviário	48
4.1.3. Promover Infraestrutura e Eficiência no Transporte Aquaviário	51
4.1.4. Assegurar Prestação de Serviços Adequados.....	56
4.1.5. Produzir Subsídios Para Aperfeiçoamento do Setor Aquaviário	60
4.2. Demonstração da eficiência e conformidade legal de áreas relevantes de gestão que contribuíram para o alcance dos resultados da Antaq no exercício	62
4.2.1. Gestão orçamentária e financeira	64
4.2.2. Gestão de pessoas	67
4.2.3. Gestão de licitações e contratos.....	71
4.2.4. Gestão patrimonial e infraestrutura	72
4.2.5. Gestão da tecnologia	73
4.2.6. Gestão de custos	75
4.2.7. Sustentabilidade ambiental	77
5. INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS.....	78
6. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES	82
6.1. Gestão dos Termos de Execução Decentralizada - TEDs Celebrados pela Antaq.....	82
6.2. Tratamento de determinações e recomendações do TCU	85

Mensagem do Diretor-Geral

É com grande satisfação que apresentamos a seguir o Relatório de Gestão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, relativo ao exercício de 2019.

Foi um ano marcado pela reafirmação de uma política pública voltada para a expansão e otimização de uso de infraestruturas visando o atingimento de um maior nível de eficiência logística no País.

As iniciativas não se limitaram somente à realização de obras e leilões de repasse de ativos à iniciativa privada, eis que medidas de ordem regulatória também estiveram na ordem do dia da agenda governamental.

Resta claro que o governo empossado em 2019 buscará acelerar a celebração de parcerias com a iniciativa privada, nas suas mais variadas vertentes, notadamente no campo da infraestrutura, dado o esgotamento de recursos públicos disponíveis para tal fim.

No âmbito doméstico, a Antaq buscou em 2019 aperfeiçoar seus mecanismos tendentes a assegurar boas práticas de governança e transparência, conforme poderá ser observado da leitura atenta dos capítulos subsequentes.

A definição da Ouvidoria como canal único e centralizado de recepção de denúncias e reclamações, o desenvolvimento do programa de integridade e também a gestão de riscos, são exemplos claros de avanços alcançados ao longo de 2019.

Buscamos fazer mais com menos (ou com o mesmo) nos valendo de recursos tecnológicos mais avançados, mediante o desenvolvimento de ferramentas e mecanismos de inteligência nas áreas de fiscalização e regulação, atuando de forma mais seletiva e eficiente, com mais estratégia.

Não poupamos esforços no sentido de dotar nossos limitados recursos humanos com equipamentos e capacitação adequada para fazer frente aos constantes desafios experimentados pela Agência.

O elevado nível de qualificação do corpo técnico da Antaq responde de forma rápida e positiva ao emprego de inovações tecnológicas e à implementação de medidas regulatórias mais modernas e aderentes à política pública do Governo Federal, que por sua vez tem demandado pela simplificação de processos, por uma regulação mais pontual e eficiente, pela atualização e redução do acervo do arcabouço normativo, numa clara intenção de desburocratizar e prover a sociedade com respostas mais rápidas e eficazes.

A disciplina e rigidez com que tratamos historicamente os recursos postos à disposição da Agência, nos permitiu atender satisfatoriamente as demandas de fiscalização ordinária e extraordinária realizadas em todo o território nacional, bem como promover encontros periódicos de avaliação dos trabalhos de nossas unidades regionais e postos avançados de fiscalização.

Estudos demandados das superintendências também puderam ser desenvolvidos a contento, visando sobretudo fornecer subsídios para a tomada de decisões estratégicas pelo colegiado, cabendo citar aqui, o enfrentamento de questões polêmicas como a cobrança pelo chamado "Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres - SSE", a prestação de serviços de inspeção não invasiva de contêineres, o desenvolvimento da navegação de Cabotagem no Brasil, a padronização de rubricas das tarifas portuárias e dos serviços prestados pelos terminais que movimentam carga geral.

Buscamos também identificar oportunidades de promover ganhos de eficiência

em determinados procedimentos internos, por meio do redesenho de fluxos processuais, sempre tendo em vista o fornecimento de respostas mais rápidas à sociedade.

Mantivemos ao longo de 2019 uma agenda positiva perene junto aos usuários do setor aquaviário nacional, oportunidade em que recebemos um *feedback* bastante positivo acerca dos serviços prestados pelos armadores, já como desdobramento da inédita e inovadora Resolução Normativa nº 18-Antaq.

Junto ao Ministério da Infraestrutura - MInfra e à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA, realizamos trabalhos conjuntos e sinérgicos buscando o atendimento de uma pauta que contemplou a licitação de arrendamentos portuários, a autorização de uma série de instalações portuárias privadas, a prorrogação ordinária e antecipada de contratos de arrendamento em vigor, sempre na busca de incremento de provisão de infraestrutura portuária, tendo ainda como aliados na consecução dos procedimentos de licitação as Autoridades Portuárias, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI e a Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

Não é demais lembrar o êxito alcançado no âmbito de todos os leilões realizados no decorrer de 2019, a indicar que estamos trilhando o caminho adequado quanto ao modelo de exploração de áreas localizadas dentro dos portos organizados, evidentemente, sem prejuízo de necessários aperfeiçoamentos a serem realizados.

A propósito do PPI, merece especial destaque o completo atendimento por parte da Antaq aos prazos contemplados nos cronogramas dos diversos projetos portuários qualificados naquela instância.

No segmento da navegação de Cabotagem muito se debateu ao longo de 2019 sobre a proposta de uma nova política pública para o setor, cabendo destacar o protagonismo do Ministério da Infraestrutura - MInfra no tema, que por sua vez promoveu um amplo debate com a sociedade e com outros órgãos de Governo, como o Ministério da Economia, a Marinha do Brasil, a Casa Civil da Presidência da República e esta Agência, sempre na busca de ações que contemplem um ambiente com maior competição, como também a disponibilização de uma frota complementar de embarcações para atender novas cargas e linhas. Cito aqui a proposta, atualmente em fase final de elaboração por parte do MInfra, da denominada "BR do Mar" aguardada com enorme expectativa e otimismo pelo setor.

Ultrapassada a fase de divulgação das diretrizes da BR do Mar, espera-se que a instância ministerial de infraestrutura passe a traçar a política pública para a navegação interior, delineando novos contornos no tocante à gestão e exploração das hidrovias brasileiras.

Há que se registrar avanços significativos do MInfra quanto à redefinição das poligonais de uma série de portos organizados e, bem assim, na nomeação de gestores com perfil mais técnico para administrar as Companhias Docas federais, com repercussões positivas já no curto prazo, materializadas na divulgação prévia de resultados financeiros positivos.

Tais medidas seguramente dotarão essas empresas públicas de maior atratividade no bojo do programa de privatização que vem sendo conduzido atualmente pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em conjunto com os Ministérios da Infraestrutura e Economia, já iniciado pela Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA, cujas discussões tem contado com a participação ativa da Antaq.

No tocante ao desempenho do setor, os números são igualmente animadores, tendo expressiva maioria dos portos organizados reportado recordes significativos na movimentação de cargas, ainda com capacidade ociosa tendente a responder favoravelmente ao crescimento econômico que se avizinha.

A propósito da retomada do crescimento econômico em nosso País, cabe destacar que a Antaq se encontra atenta a viabilizar novas oportunidades de negócio e investimentos, dispondo atualmente de um moderno arcabouço legal e normativo que lhe permite assegurar a exploração de uma série de atividades (operacionais ou não) no âmbito dos portos organizados ou em regime autorizativo, propensa e receptiva à adoção de novos métodos e tecnologias. Cito aqui a título de exemplo, a regulamentação das operações *ship to ship*, o fundeio e acesso em terra das unidades de regaseificação para geração de energia (FSRU), dentre outras.

O horizonte de crescimento no médio prazo na produção de óleo e gás na costa brasileira, mormente após os exitosos leilões realizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, serão beneficiários diretos da pró-atividade da Antaq nessa seara, que inclusive vem ajustando seus normativos ao novo modelo de exploração de negócio que agora contará com a participação de outros *players* além, evidentemente, da Petrobrás, antiga detentora do monopólio.

Tivemos a oportunidade de debater longamente no ano anterior, a proposta de fusão das Agências Reguladoras da área de transporte, tendo prevalecido o entendimento de que o grau de expertise alcançado pelas autarquias especiais na regulação das respectivas áreas de competência, não conferiria ganhos sinérgicos relevantes para se levar adiante a proposta de unificação.

Pudemos testemunhar, ademais, o reconhecimento dos Poderes Executivo e Legislativo acerca do papel fundamental exercido pelas agências reguladoras em prol de um ambiente que ofereça segurança jurídica e estabilidade regulatória, condições imprescindíveis para dotar de êxito os empreendimentos privados nas diversas áreas de infraestrutura, materializado na promulgação da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, que positivou a autonomia e independência dessas autarquias em regime especial, além de unificar a legislação para todas as agências que atuam em âmbito federal.

No que toca à atividade de controle externo, buscamos uma sistemática aproximação junto ao Tribunal de Contas da União - TCU no sentido de mantermos atualizado todo o acervo de informações acerca do atendimento a determinações e recomendações provenientes daquela Corte de Contas endereçadas à Antaq. Fomos também chamados a opinar nas auditorias envolvendo a exploração de áreas portuárias e seus regimes jurídicos, o desenvolvimento da navegação de Cabotagem, e a prestação dos serviços de Praticagem.

Buscamos também manter o TCU devidamente atualizado acerca dos desdobramentos de todos os contratos de arrendamento objeto de prorrogação antecipada, procedimento que foi tratado diretamente no âmbito do gabinete do Diretor-Geral.

O cenário de infraestrutura para um país com as características do Brasil será sempre desafiador, de modo que para o ano de 2020 não se espera outro horizonte senão a de uma atuação com inspiração nas propostas de solução, mas sobretudo de muita transpiração para implementação das políticas públicas traçadas.

Em que pese os percalços já verificados nos primeiros dias do ano envolvendo a crise

IRÃ-EUA e a potencial epidemia por coronavírus, temos razões de sobra para acreditar que 2020 será um ano positivo para nosso País, que já vem trilhando o caminho de juros básicos baixos, desburocratização, reformas estruturais do Estado em discussão, iminente entrada para a OCDE (Organização para cooperação e Desenvolvimento Econômico), dentre uma série de outras medidas que tratarão de viabilizar nosso crescimento econômico e que seguramente alavancarão as demandas por infraestruturas portuária e aquaviária.

Nossas trocas com o exterior, se expurgamos as grandes *commodities*, são ainda insipientes quando comparadas à magnitude de nosso PIB, o que nos permite concluir que as demandas de incremento no comércio internacional tende a experimentar significativo crescimento nos anos vindouros, o que estará por exigir mais e mais infraestruturas e regulação adequadas.

Com todo o respeito que temos pelos modais rodoviário, ferroviário e aeroviário, se considerarmos o potencial de crescimento na movimentação de cargas em nosso País, é pelas águas que conseguiremos soluções transformadoras em um menor horizonte temporal e com investimentos e intervenções de menor magnitude.

Muito já foi realizado para viabilizarmos o potencial aquaviário nacional, se logramos êxito na viabilização de soluções multimodais, na criação dos chamados “corredores logísticos”, na desburocratização de nossa atividade portuária, na desoneração tributária de operações logísticas complexas, na criação de zonas de apoio logístico (ZPEs), na utilização de tecnologias para controle de tráfego e cargas, e na concretização de uma série de empreendimentos portuários privados já devidamente autorizados pelo MInfra, repito, teremos condições de revolucionar a logística brasileira utilizando o modal aquaviário como solução para longas distâncias, mormente se considerarmos que grande parte de nosso parque industrial e comercial está localizado a menos de 300 km da costa brasileira.

Com isso ganharemos condições de competitividade jamais experimentadas pela nossa economia e, para tanto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, se encontra devidamente preparada para cumprir com suas atribuições.

Por fim, declaro junto aos órgãos de controle interno e externo que este Relatório de Gestão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, referente ao exercício 2019, foi elaborado de forma concisa e objetiva, e envolveu todas as unidades organizacionais da Agência na preparação e consolidação das informações, e que todas as informações prestadas refletem com precisão os resultados entregues por esta agência reguladora à sociedade e ao setor regulado. Declaro ainda estar ciente das responsabilidades desta Diretoria quanto à integridade na prestação das informações inseridas neste relatório integrado.

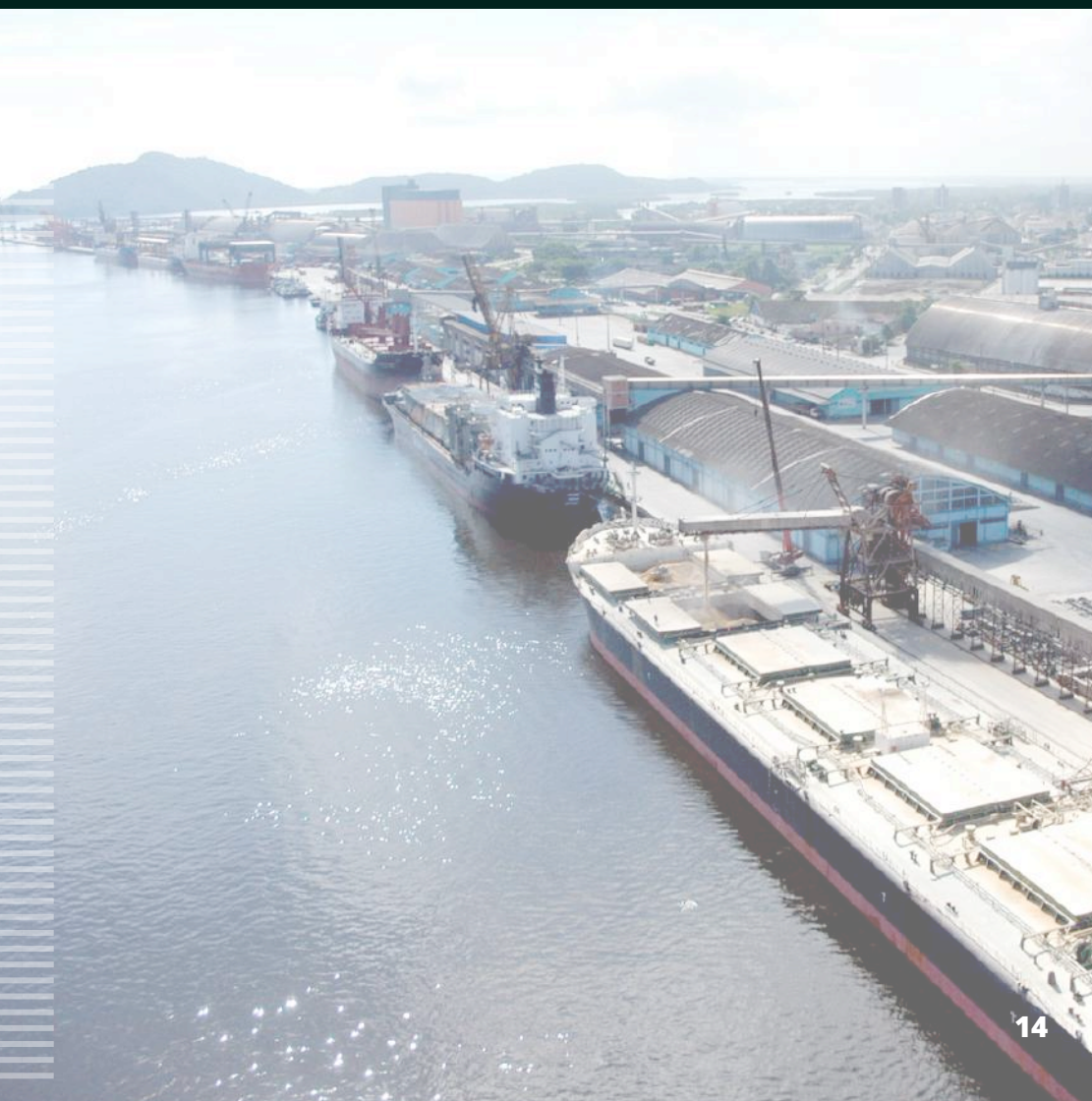


Mário Povia
CPF: 052.473.918-88
Diretor-Geral da Antaq



Capítulo 1

Visão geral organizacional e ambiente externo



Identificação da Unidade Prestadora de Contas

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, é uma organização que integra a Administração Pública Federal indireta e atua no modal aquaviário. Foi criada pela Lei nº 10.233 de 2001 e está vinculada ao Ministério da Infraestrutura – Minfra.

É uma autarquia em regime especial caracterizada pela independência administrativa, ausência de subordinação hierárquica, mandato fixo e estabilidade de seus dirigentes, além de autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira, estas últimas ressaltadas pela publicação da Lei nº 13.848 de 2019.

Opera nas esferas de regulação, supervisão e fiscalização de atividades relacionadas à prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária. Abrange os subsetores portuário, de navegação marítima e de apoio e de navegação interior.

Sendo uma agência reguladora, a Antaq tem por propósito implementar as políticas públicas formuladas pelo ministério supervisor, o Ministério da Infraestrutura. Nesse sentido, cabe à Antaq implementar políticas associadas ao fornecimento de serviços regulatórios e fiscalizatórios do setor aquaviário, em linha com os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação brasileira.

A Agência possui esferas de atuação em várias áreas, como a navegação fluvial, lacustre e de travessia; a navegação de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas; 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 prestação de serviços adequada de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e hidroviária.

VISÃO

Ser reconhecida por seu papel na logística e eficiência do transporte, sendo indutora do desenvolvimento econômico e social.

VALORES

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

Entre os principais marcos legais federais que balizam a atuação da Anaq estão a sua lei de criação, a Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001; o marco regulatório do setor portuário, estabelecido pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e regulamentado pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013; a lei de ordenação do transporte aquaviário, Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; além da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal.

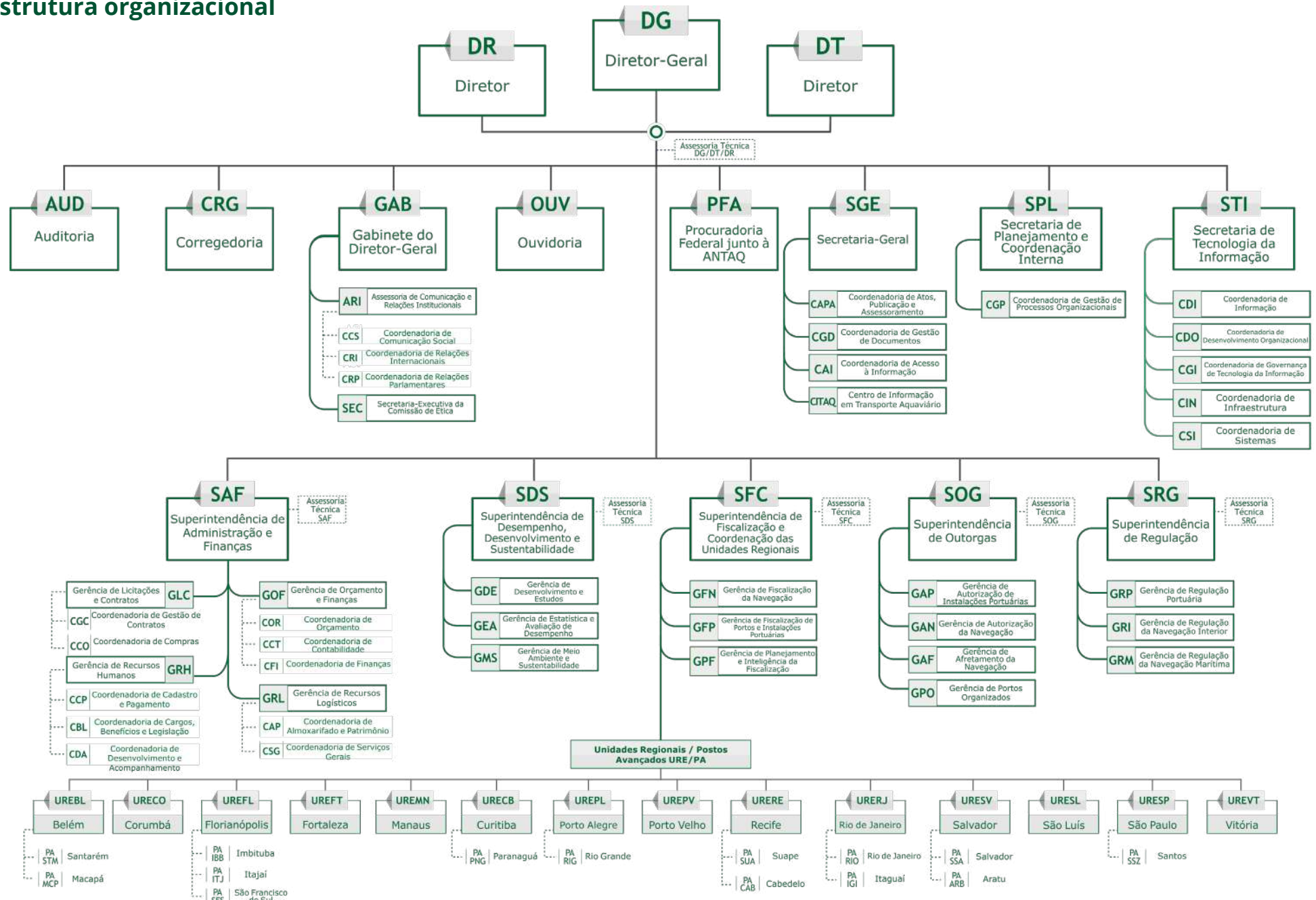
Vale lembrar que, em 2019, o governo federal sancionou a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, conhecida como a Lei das Agências Reguladoras, que

tem como cerne o fortalecimento dessas entidades, propiciando uniformidade às regras e procedimentos a serem observados pelas onze agências reguladoras federais, em especial quanto aos aspectos de governança, prestação de contas e controle social e gestão de riscos.

Os pontos mais significativos que impactam diretamente na atuação desta Agência Reguladora se referem à institucionalização de instrumentos técnicos, a exemplo das Análises de Impacto Regulatório (AIR), que deverão, necessariamente, ser observados nos processos decisórios que envolvam aprovação ou alteração de atos normativos e afetem o direito dos usuários e empresas do setor regulado.



Estrutura organizacional



1 Alta Administração


Mário Povia
Diretor Geral



Francisval Mendes
Diretor



Adalberto Tokarski
Diretor

Conforme apresentado no Organograma da Antaq, a Diretoria Colegiada, órgão máximo deliberativo da Agência, é formada por 3 diretores, sendo um deles o diretor-geral.

Ligados diretamente à Diretoria Colegiada, estão dispostas as Superintendências de Processos Organizacionais da Antaq, responsáveis pelo planejamento, coordenação e execução das atividades relacionadas à sua esfera de atuação, bem como a promoção das ações necessárias à implementação das diretrizes emanadas pela Alta Administração da Agência.

2 Superintendência


Joelson Miranda
SAF



José Renato
SDS



Gabriela Costa
SFC



Alber Vasconcelos
SOG

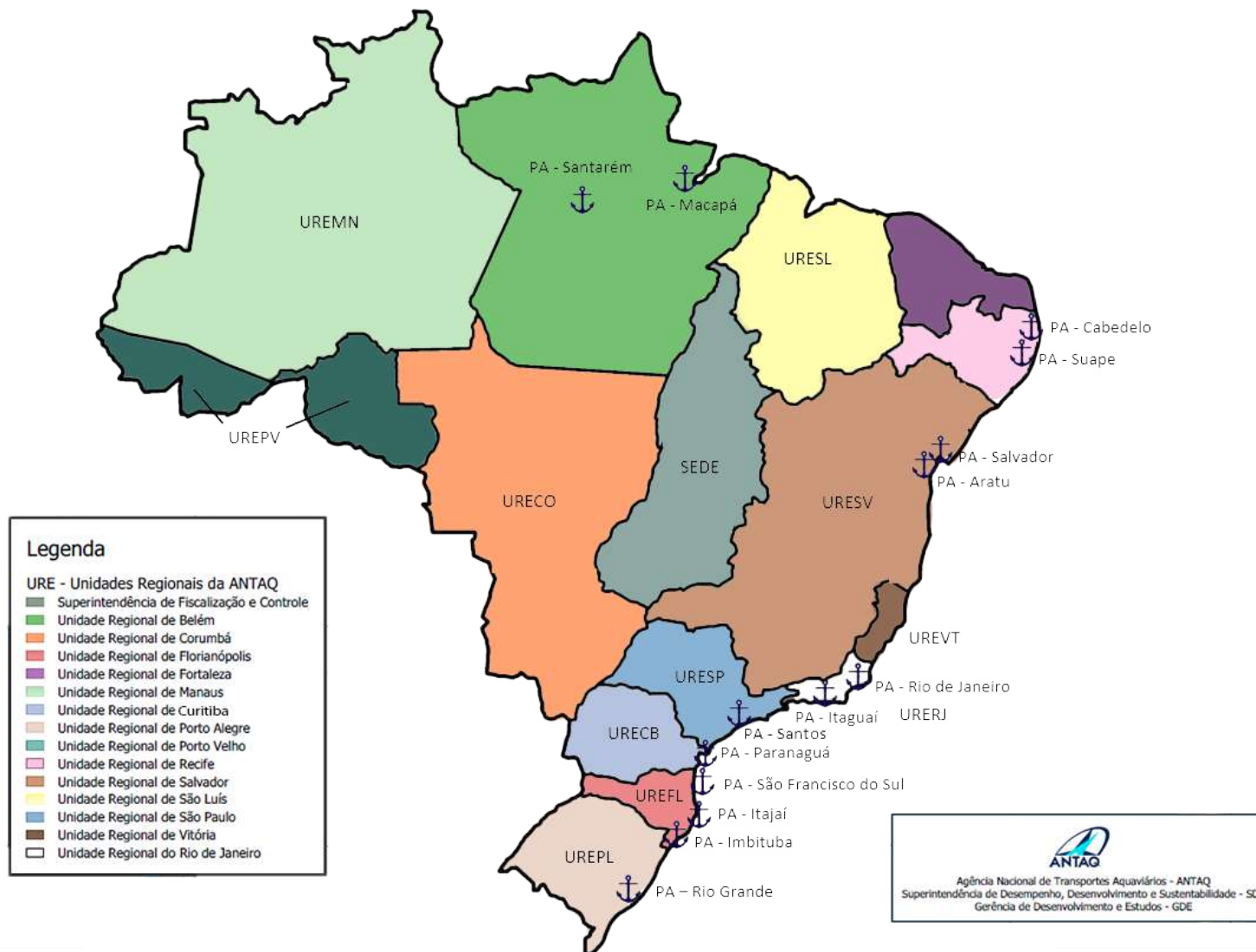


Bruno Pinheiro
SRG

Unidades Regionais e Postos Avançados

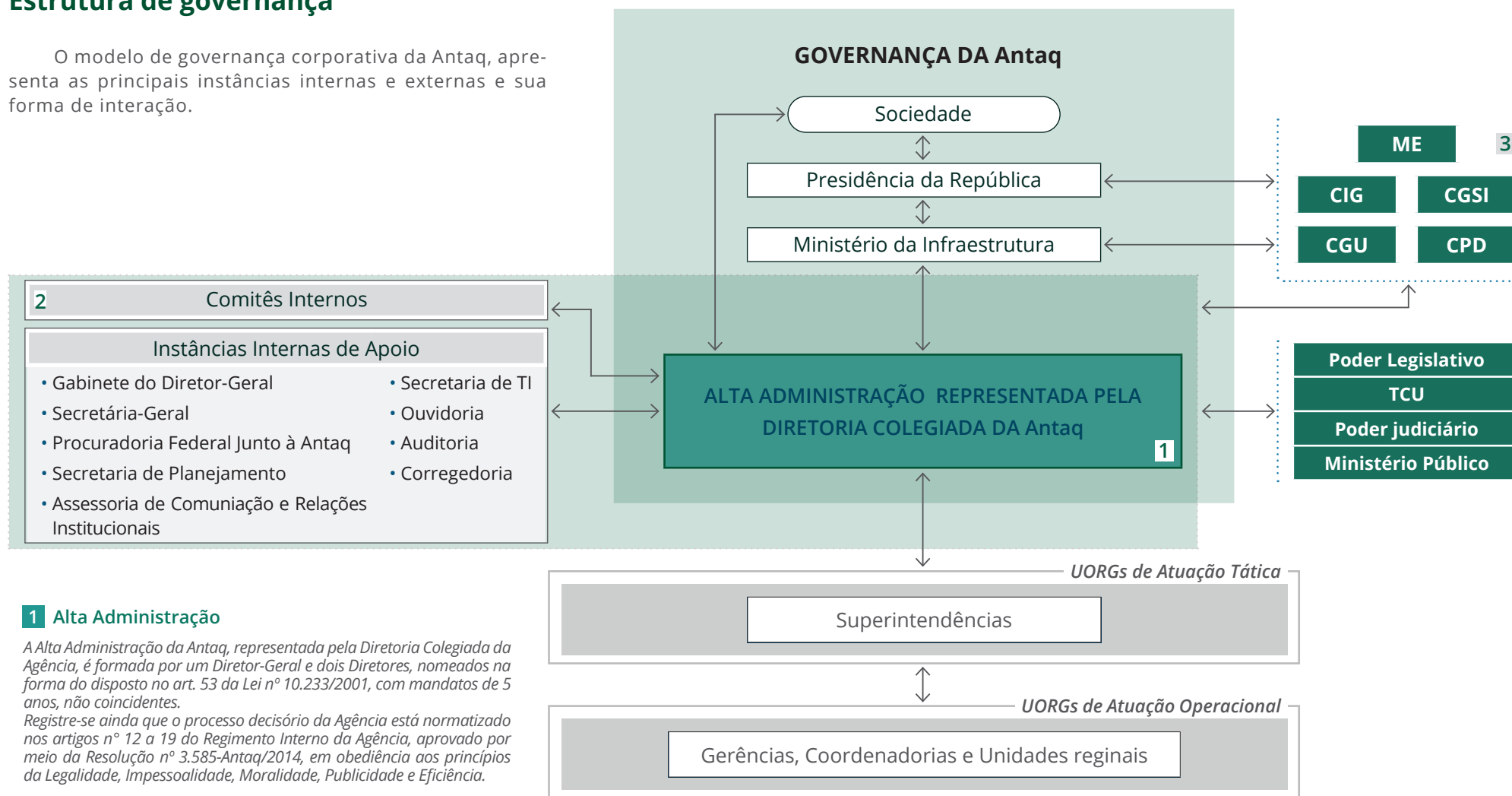
Em apoio ao cumprimento da missão institucional da Antaq, em especial no que se refere à fiscalização da prestação de serviços de transporte aquaviário, de apoio marítimo e portuário, arrendamentos e operadores portuários e da exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, a Agência dispõe de Unidades Regionais (URE) e Postos Avançados (PAs), criados com o objetivo de descentralizar sua atuação, e assim desempenhar com mais eficiência as atividades fiscalizatórias da que lhe são atribuídas.

Além da Antaq-Sede, situada em Brasília/DF, estão estruturadas outras 14 Unidades Regionais e mais 14 Postos Avançados distribuídos estrategicamente pelo Brasil, conforme apresentados no Mapa de Atuação da Antaq:"



Estrutura de governança

O modelo de governança corporativa da Antaq, apresenta 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 5 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.

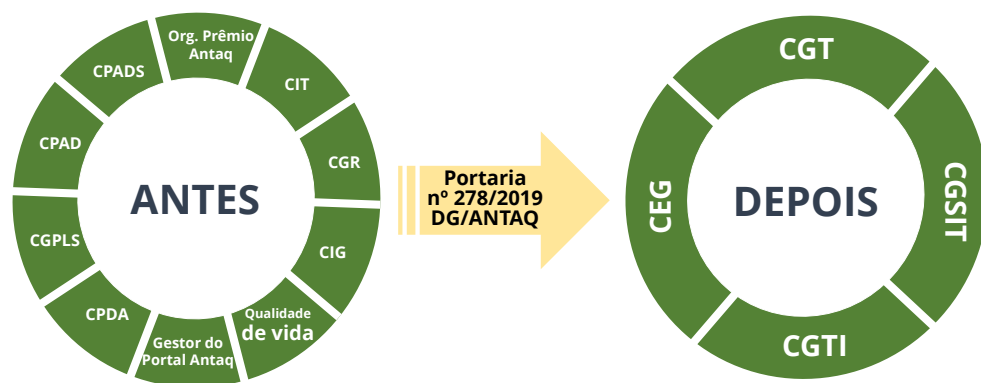
- Comitê Estratégico de Governança (CEG)
- Comitê gestor do Teletrabalho (CGT)
- Comitê de gestão da Tecnologia da Informação (CGTI)
- Comitê Gestor de Segurança da Informação e Comunicações (CGSIT)

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

Em razão da publicação do Decreto nº 9.759, de 11 de abril de 2019, que disciplinou a reorganização, extinção e limitações para a atuação de órgãos colegiados de toda a Administração Federal, o Comitê de Governança, Gestão de Riscos e Controle - CGR e o Comitê Gestor de Integridade - CIT, responsáveis, respectivamente, pela gestão de riscos e pelo programa de integridade da Antaq foram extintos. Dessa maneira, essas matérias que eram discutidas isoladamente em diferentes comitês, passaram a ser tratadas conjuntamente no âmbito do Comitê Estratégico de Governança – CEG.

Reestruturação dos Comitês Internos da Antaq



CIT – Comitê de Integridade
 Comitê Gestor do Portal da ANTAQ
 CIG – Comitê Interno de Governança
 Comitê de Qualidade de Vida da ANTAQ
 Comissão Organizadora do Prêmio ANTAQ
 CGR – Comitê de Governança e Gestão de Riscos
 CPDA – Comitê Permanente de Desburocratização
 CGPLS – Comissão Gestora do Plano de Gestão de Logística Sustentável
 CPAD – Comissão Permanente de Avaliação de Documentos
 CPADS – Comissão Permanente de Avaliação de Documentos Sigilosos

CEG – Comitê Estratégico de Governança
 CGT – Comitê Gestor do Teletrabalho
 CGSIT – Comitê Gestor de Segurança da Informação e Comunicações
 CGTI – Comitê de Gestão da Tecnologia da Informação

Modelo de Negócios (Cadeia de Valor)

A Cadeia de Valor é o modelo de negócios utilizado pela Antaq para demonstrar os resultados a serem alcançados pela Agência, tanto para o público interno quanto para o público externo.

A Cadeia de Valor da Antaq é uma ferramenta de gestão que mostra o conjunto de processos realizados pela Agência e os valores entregues para a sociedade e setor regulado. É uma representação gráfica que contém todos os processos de negócio e serviços oferecidos pela Agência dispostos em apenas um documento, fornecendo assim uma visão ampla do seu funcionamento.

Além de reforçar o foco na geração de valor público - orientando a Agência à entrega de melhores serviços -, aprimora a análise das dificuldades e a identificação das oportunidades e pontos de mudança na estrutura organizacional.

O entendimento dos valores e dos processos dispostos na Cadeia de Valor auxiliam os cidadãos a compreender os serviços e os beneficiários alcançados. Em razão da importância desse modelo de negócio como instrumento de gestão, a Agência instituiu uma unidade organizacional específica para gerir a Cadeia de Valor e suas atualizações, bem como a gestão e remodelagem de seus processos organizacionais, denominada Coordenadoria de Gestão de Processos Organizacionais - CGP.

A Coordenadoria é o setor responsável por implementar a gestão por processos no cotidiano dos servidores da Agência. Desde a sua criação, em agosto de 2018, tem fortalecido o processo decisório dos gestores, oportunizando o embasamento por meio de levantamento de dados, fluxogramas, indicadores de desempenho, painéis de gestão, entre outros.

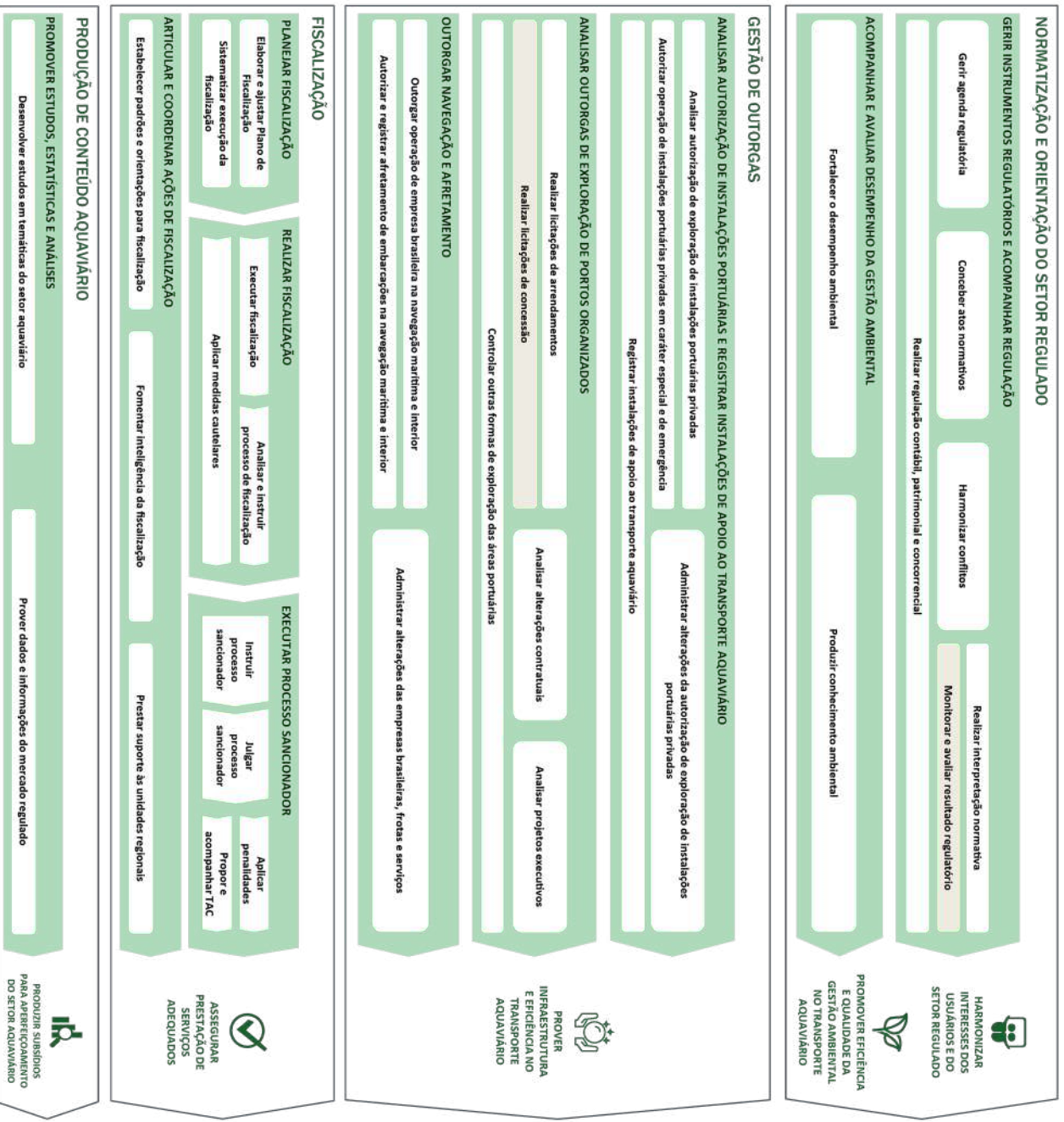
A Cadeia de Valor da Antaq foi utilizada no decorrer do ano de 2019 como importante instrumento gerencial, uma vez que os processos são vistos como eixos articuladores de transformações. É por meio deles que o órgão tem conseguido demonstrar as melhorias promovidas, de forma mais assertiva.

Os processos organizacionais geridos pela Agência podem ser separados em dois grandes grupos. O primeiro grupo de processos composto por quatro macroprocessos estão destacados pela cor verde e os impactos de seus resultados repercutem diretamente no alcance dos valores que a Antaq busca atingir, conforme exibido na figura a seguir. (p. 21).

O macroprocesso de Normatização e Orientação do Setor Regulado possui dois processos que o auxiliam, que são os “Gerir instrumentos regulatórios e acompanhar regulação” e o “Acompanhar e avaliar desempenho da Gestão Ambiental”. Os valores almejados por eles são “harmonizar interesses dos usuários e do setor regulado”, assim como “promover eficiência e qualidade da gestão ambiental no transporte aquaviário”, respectivamente.

O macroprocesso de Gestão de Outorgas dispõe de três processos que são os “Analisar autorização de instalações portuárias e registrar instalações de apoio ao transporte aquaviário”; “Analisar Outorgas de exploração de portos organizados” e “Outorgar navegação e afretamento”. Todos esses processos destinam-se a “promover infraestrutura e eficiência no transporte aquaviário”.

O macroprocesso de “Fiscalização” se utiliza de quatro processos, que são “Planejar a fiscalização”, “Realizar fiscalização”, “Executar processo sancionador” e “Articular e coordenar ações de fiscalização”. O valor pretendido desses processos é “assegurar prestação de serviços adequados”.

CADEIA DE VALOR ANTAQ

ESTRATÉGIA, GESTÃO E SUPORTE

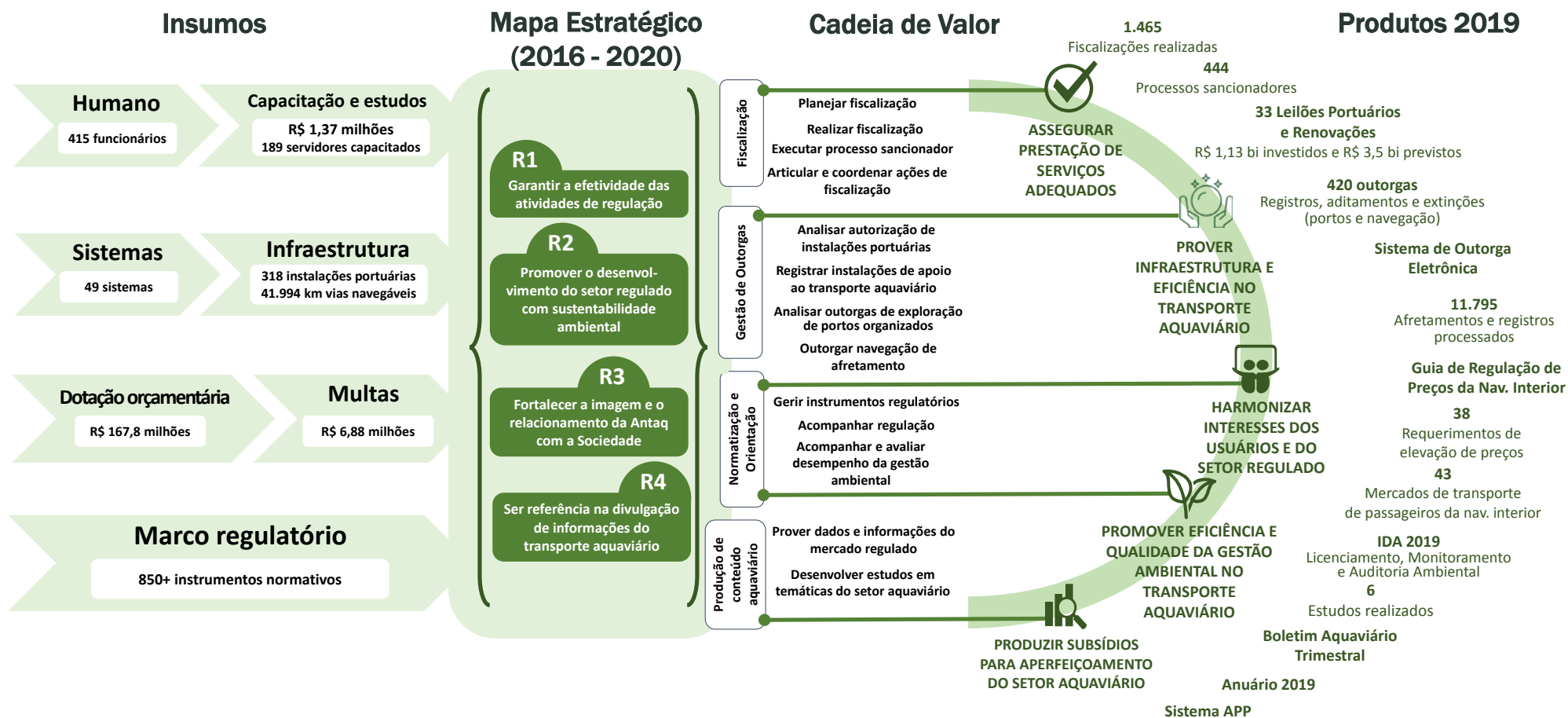

O macroprocesso de “Produção de conteúdo aquaviário” é composto por dois processos, que são “Desenvolver estudos temáticos do setor aquaviário” e “Prover dados e informações do mercado regulado”. Ambos destinam-se a “produzir subsídios para aperfeiçoamento do setor aquaviário”.

O outro grupo de processos da Cadeia de Valor reúne o macroprocesso “Estratégia, Gestão e Suporte”. Sobre esses processos, grande parte dos seus resultados auxiliam ou

dão suporte aos macroprocessos citados acima para que possam ser executados com excelência. Em outras palavras não realizam serviços diretamente ao setor regulado e à sociedade na maioria das vezes no entanto são fundamentais para a Antaq conseguir funcionar diariamente. São eles: “Controle Institucional”; “Desenvolvimento Organizacional”, “Relações Institucionais e comunicação”; “Orçamento e Finanças”; “Gestão de pessoas”; “Tecnologia da informação”; “Administração e logística” e “Gestão da informação”.

Principais processos de trabalho e produtos que contribuem para alcance dos resultados e para a geração de valor:

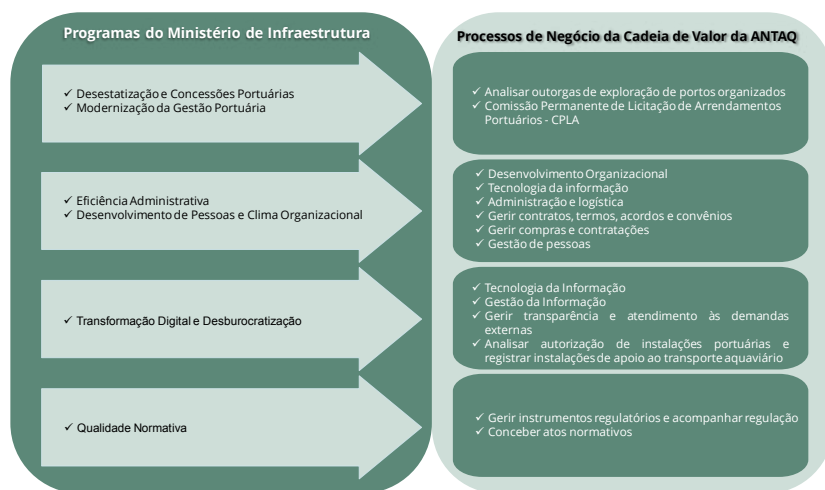
Modelo de Negócios da Antaq



Políticas e programas de governo

Em 2019, o Ministério da Infraestrutura estabeleceu novo Plano Estratégico, para o ciclo 2019-2022, desdobrando seus objetivos estratégicos em diversos programas. Os programas que dependem da atuação direta da Antaq (ou que refletem na Agência) são: “Programa de Desestatização e Concessões Portuárias”; “Programa de Modernização da Gestão Portuária”; “Programa de Eficiência Administrativa”; “Programa de Desenvolvimento de Pessoas e Clima Organizacional”; “Programa de Transformação Digital e Desburocratização” e “Programa de Qualidade normativa”.

Processos de Negócio da Antaq Relacionados aos Programas do MINFRA



Em que pese a Antaq ter desenvolvido várias ações associadas aos programas estratégicos orientados pelo Ministério de Infraestrutura, cumpre ressaltar as ações relacionadas ao Programa de Transformação Digital e Desburocratização, tendo em vista sua relevância no contexto das políticas públicas relacionadas à automatização dos serviços prestados à sociedade pelo setor público.

Nesse sentido, destaca-se a aprovação da norma que dispõe sobre o Sistema de Outorga Eletrônica (SOE), e institui os procedimentos para Requerimento Eletrônico de Outorga de Autorização para prestação de serviço de navegação de competência da Antaq. O SOE é o sistema de requerimento de outorga de autorização, que busca a otimização, a eficiência, a eficácia e a efetividade de atos processuais, em meio eletrônico. Surge com o objetivo de tornar mais fácil, rápida e transparente a apresentação de requerimentos de outorga de autorização por parte das empresas interessadas.

Outro resultado relevante associado ao Programa Transformação Digital do Minfra, refere-se ao Peticionamento e a Intimação Eletrônicos, que muda a dinâmica de relacionamento com a sociedade e o mercado regulado, haja vista que passará a ser

totalmente digital ao final do prazo estipulado para a sua implantação, se tornando mais célere, transparente e operacional.

Por sua vez, associado ao Programa de Qualidade Normativa do Ministério, a Antaq desenvolveu o projeto do Arrendamento Simplificado. Alinhada às orientações dispostas no Decreto nº 9.048/2017, trata-se de simplificação dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) do objeto do arrendamento ou da concessão. Busca-se, assim, nos casos específicos, agilizar os processos de concessão das áreas portuárias consideradas menos atrativas.

Ambiente externo

Sabe-se que 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.

Desde a edição do Decreto nº 8.033/2013, o transporte aquaviário vem passando por transformações substanciais. Vale destacar que essa norma estabeleceu competências à Antaq, como 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. Desde então, a Antaq vem executando suas funções com rigor, buscando sempre entregar à sociedade um serviço adequado, uma vez que o setor aquaviário tem dado respostas positivas às ações instituídas pela Agência.

Outro normativo relevante para as atividades da Agência é o Decreto nº 9.048/2017, que alterou o Decreto nº 8.033/2013. Resumidamente, o decreto trata da transferência da competência do Ministério da Infraestrutura para a Antaq, no que tange às análises de viabilidade locacional das autorizações de instalações portuárias privadas, impactando positivamente nas atividades providas pelo setor privado.

Vale salientar que a inserção da Antaq no cenário brasileiro é construída por meio do relacionamento com órgãos e entidades correlatos às atividades de transportes e à sua vinculação com o Ministério da Infraestrutura. São parceiros da Antaq, por exemplo: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), para trocas de informações referentes ao setor; Ministério das Relações Exteriores (MRE), no que concerne aos 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; as Agências Reguladoras, como a Agência Nacional do Petróleo (ANP), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); Agência Nacional de Águas (ANA); Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa); e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

Além da relação estreita com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, estende-se ainda aos sindicatos e representantes do setor regulado. Consideradas partes in-

teressadas 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 setor aquaviário.

Os normativos expedidos pela Agência, assim como a realização de diversos leilões em 2019, geraram importantes ganhos para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira e serão destacados ao longo deste relatório em capítulos específicos.

Cabe frisar outras ações positivas que fortaleceram o papel da Antaq no âmbito nacional. Trata-se da produção de estudos e acordos de cooperação técnica firmados. A título de ilustração, merecem destaque o “Vias Economicamente Navegadas – VEN 2018”, que, bianualmente, atualiza a matriz hidroviária de origem e destino das cargas e passageiros; o estudo comparativo dos valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no mundo; as análises sobre o “Transporte de contêineres na cabotagem”; e o estudo sobre as toneladas por quilômetro útil (TKU) nas navegações interior e de cabotagem.

Em 2019, a Antaq firmou diversos acordos de cooperação. São destaques o convênio Antaq/CADE, com foco no aperfeiçoamento das ações voltadas à defesa, fomento e disseminação da concorrência no âmbito dos serviços de transportes aquaviários, bem como o acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, cuja vigência de dez anos possibilitará o intercâmbio de informações para subsidiar a elaboração de regulamentos conjuntos entre as Agências Reguladoras

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.

Prova dessas parcerias exitosas é a participação de mais três servidoras da Antaq na 15ª Sessão do Programa de Treinamento “Mulheres em Gestão Portuária”, em Le Havre, França. Pelo segundo ano consecutivo, a Agência, em parceria com a embaixada francesa, envia servidoras para a capacitação.

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 às navegações marítima e fluvial.

Dada a notoriedade da Antaq 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 de reuniões em Londres, no ano de 2019, em duas oportunidades: em julho, na ocasião da 122ª Sessão do Conselho da IMO e em novembro/dezembro, quando ocorreram a 30ª Sessão Extraordinária do Conselho da IMO, a 31ª Sessão da Assembleia da IMO e a 123ª Sessão do Conselho da IMO.

Em 2019, o Brasil foi reeleito como membro da IMO, cuja representação brasileira se dá por meio da Marinha do Brasil, e a Antaq, desde então, dá todo o suporte técnico necessário para a participação e manifestação da delegação brasileira nas sessões do Conselho e da Assembleia da Organização.

Merece destaque a atuação da Antaq como membro qualificado 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. Em 2019, a Agência, na medida das suas competências, tem dado apoio à entidade que estuda fundar a Seção Nacional no Brasil. No âmbito desta Associação, a Antaq participou da Conferência *Smart Rivers*, dedicada à discussão da navegação interior, da Assembleia Geral Anual de 2019 e da 81ª Reunião do Conselho da PIANC.

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, desde 2018, estreitou laços com o governo chinês, por meio da sua embaixada, além de França e Noruega.

Ao longo de 2019, a Agência recebeu em sua sede, em Brasília, representantes dos BRICs para discutir modelos de parcerias, investimentos e desenvolvimento de portos nacionais, assim como membros do Comitê Intergovernamental dos Países da Bacia do Prata (CIC Plata), cuja pauta lançou as bases do Projeto de Porte Médio para a implementação do Programa de Ações Estratégicas da Bacia do Prata – PPM.

Além dessas atividades, a Antaq tem trabalhado conjuntamente com a SNPTA/Minfra, recebendo comitivas estrangeiras, destaque para a chinesa, com forte interesse em ampliar seus investimentos portuários no Brasil. A Agência vem conduzindo também as discussões entre a APPA e o governo da Bolívia quanto à possibilidade de cessão de área destinada ao depósito franco da Bolívia no Porto de Paranaguá.

Outra ação no âmbito internacional deflagrada pela Antaq em parceria com a ANTT e a ANAC de substancial importância foi a realização do 1º Seminário Internacional das Agências Reguladoras de Transportes (SIART), evento que contou com a participação de palestrantes nacionais e estrangeiros para abordar os temas de atração de investimentos e inovação.

No âmbito da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a Antaq participou do 12º Encontro da Rede de Reguladores Econômicos, no qual foi abordado em que medida as leis e regulamentos dos países estimulam a concorrência. Além disso, foi discutido como as novas tecnologias afetam a indústria e o mercado e o que isso representa para os reguladores, bem como as novas tecnologias e as soluções digitais que estão sendo usadas pelos reguladores para atingir melhores resultados.

Por fim, a Antaq tem atuado junto ao Ministério das Relações Exteriores com informações técnicas relevantes para a celebração de acordos bilaterais e memorandos de entendimento que versam sobre transportes marítimos com Libéria, Catar e

Singapura. Ademais, a Antaq participa dos Subgrupos de Trabalho nº 5 e nº 18 do Mercosul, que tratam, respectivamente, de transportes e da integração fronteiriça entre os países membros.

A Antaq mantém um estreito relacionamento com o Poder Legislativo, que se dá por meio de diversas atividades, tais como: atendimento aos pedidos de reuniões com a diretoria e as superintendências da Agência; participação em audiências públicas promovidas pelo legislativo; e resposta a questionamentos encaminhados pelos parlamentares por meio de ofícios, requerimentos, consultas.

Paralelamente, estabelece uma rotina de monitoramento do processo legislativo, de modo a subsidiar a própria autarquia, bem como o parlamento acerca do posicionamento técnico da Agência em relação ao aprimoramento das proposições relativas ao setor aquaviário.

Para estimular o alinhamento de posições e o esclarecimento sobre o setor aquaviário, em 2019, a Antaq participou de seis audiências promovidas pelas comissões temáticas do Congresso Nacional: Comissão de Infraestrutura do Senado Federal e a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Ao todo, 33 questionamentos foram encaminhados à Agência para apreciação, sendo 24 relacionados diretamente a projetos de Lei em tramitação nas casas legislativas.

Dado a esse convívio constante com os legitimados representantes da sociedade brasileira, ao longo de 2019, a Agência recebeu em sua sede notórios parlamentares, em reuniões específicas para tratar de casos diversos, como a construção do porto privado em Guajará-Mirim e Costa Marques, no estado de Rondônia; a crise do abastecimento de combustíveis dos municípios do estado do Acre, em virtude do acidente com embarcação na região; melhorias nas travessias intermunicipais, entre outros temas relevantes.

Por fim, vale salientar que a Antaq, desde a sua criação, auxilia o Poder Legislativo em temas afetos ao setor aquaviário nacional, por meio da promoção de reuniões realizadas em sua sede concedidas pelos dirigentes da autarquia a parlamentares e, sobretudo, a participação ativa do corpo técnico nas audiências realizadas nas casas do Congresso Nacional, bem como nas assembleias legislativas.

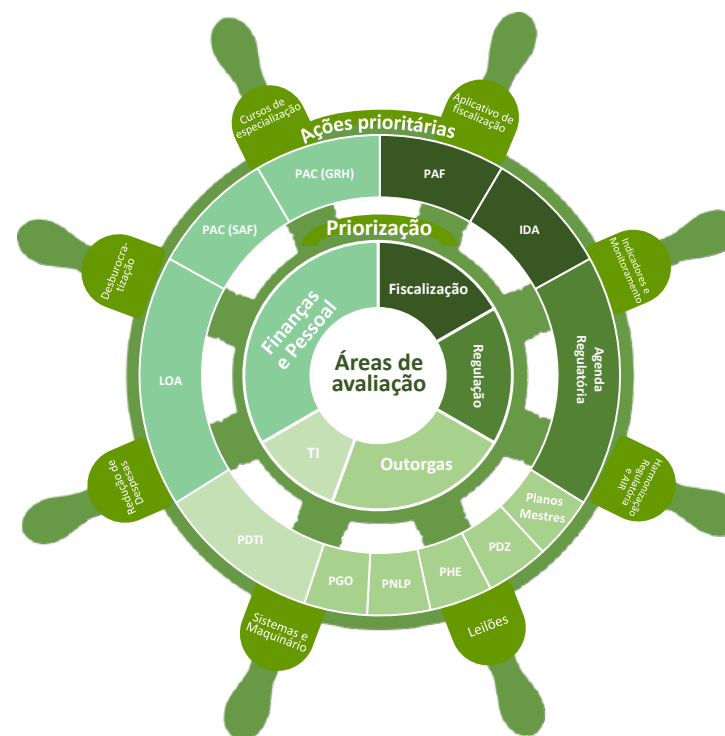
Determinação da materialidade das informações

A definição dos temas considerados relevantes desenvolvidos em 2019 teve como ponto de partida os objetivos estratégicos definidos no Planejamento Estratégico da Agência 2016-2020, alinhados, ainda, ao plano estratégico do Ministério da Infraestrutura - Minfra. 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.

Outros temas relevantes também foram inseridos na pauta das deliberações prioritárias da Agência em 2019, dadas as demandas urgentes oriundas do contexto político

e econômico que o país atravessou no ano anterior, considerando, ainda, as diretrizes e políticas públicas formuladas pelo ministério supervisor.

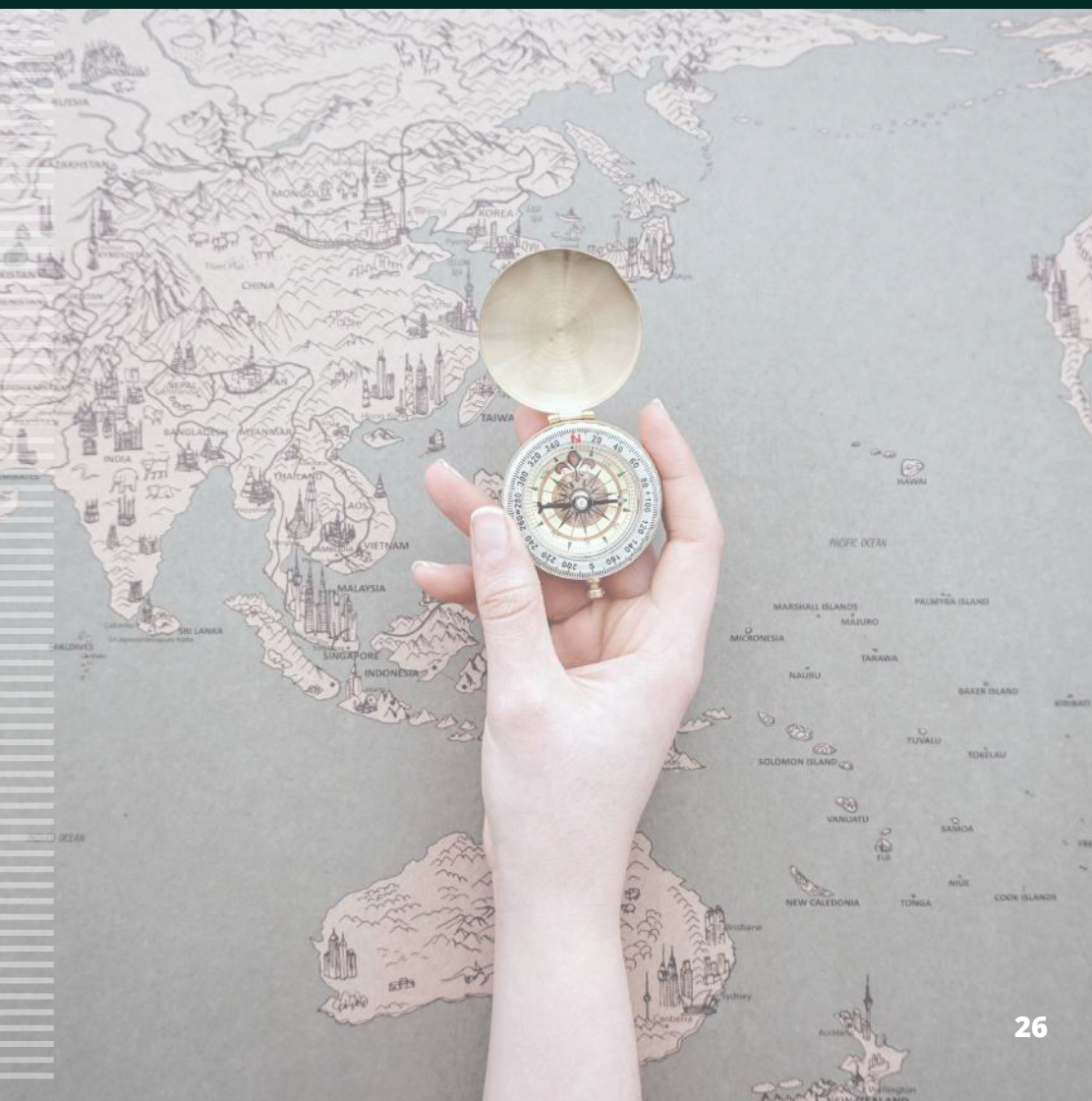
Sendo assim, apresenta-se a matriz de materialidade que norteou a construção do Relatório de Gestão 2019.



Legenda	
AIR	Análise de Impacto Regulatório
IDA	Índice de Desempenho Ambiental
LOA	Lei Orçamentária Anual
PAC (SAF)	Plano Anual de Contratação
PAC (GRH)	Plano Anual de Capacitação
PAF	Plano Anual de Fiscalização
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PGO	Plano Geral de Outorgas
PHE	Plano Hidroviário Estratégico
PDTI	Plano Diretor da Tecnologia da Informação
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária

Capítulo 2

Governança, estratégia e alocação de recursos



Estratégia e alocação de recursos

O Planejamento Estratégico da Antaq, aprovado pela Portaria nº 162/2016, é resultado da integração de esforços entre a diretoria colegiada da Agência, os superintendentes, gerentes e servidores para a construção de um planejamento estratégico participativo.

O Plano, referente ao quinquênio 2016-2020, consolida objetivos estratégicos, projetos e iniciativas necessárias à melhoria de performance da Agência, tendo como referência a missão e visão institucionais. É o instrumento direcionador para os planos tático e operacional.

A estratégia adotada pela Antaq está graficamente representada no seu Mapa Estratégico, que apresenta os 18 objetivos estratégicos e evidencia os desafios que a Agência pretende superar alinhados à sua missão e visão de futuro.

A longo de 2019, diversas ações foram executadas com o intuito de endereçar os objetivos estratégicos constantes do planejamento da Agência.

Registre-se ainda que a Agência realiza o acompanhamento das ações tático-operacionais a serem desenvolvidas pelas Unidades Organizacionais por meio do Plano de Gestão Anual – PGA.

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

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

↑
Processos Internos

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

↑
Aprendizado E Crescimento

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

Valores

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

A figura abaixo apresenta os resultados mais relevantes obtidos em 2019.

Mapa Integrado da visão, estratégias e resultados

- Principais Resultados da Antaq em 2019 -



Apoio da estrutura de governança à capacidade da Antaq de gerar valor

Com base na estratégia definida pela Antaq, toda a estrutura de governança da Agência empenhou-se, ao longo do ano de 2019, para que os processos da agência gerarem valor para a sociedade.

A figura ao lado ilustra a integração entre os diversos agentes que compõem a governança da Agência em apoio ao cumprimento dos objetivos estratégicos institucionais para a geração de valor.

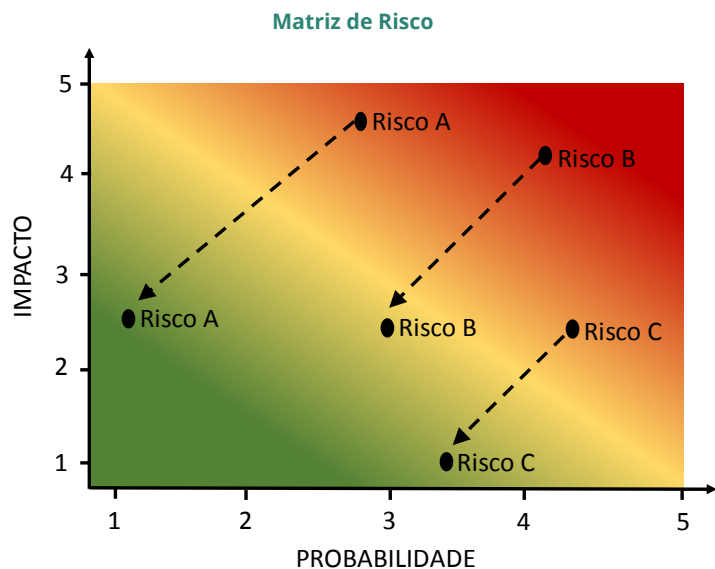


Gestão de Riscos

O gerenciamento de riscos é realizado de forma integrada, utilizando metodologia específica, baseada nas melhores práticas.

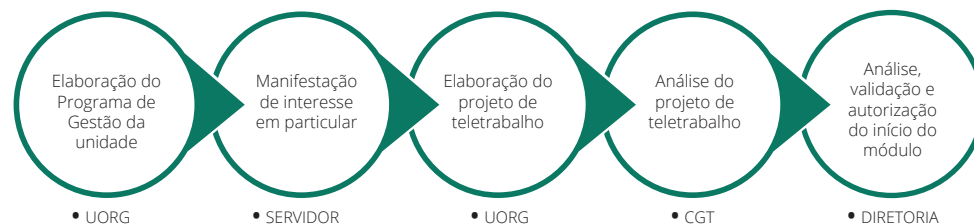
Os resultados da avaliação são consolidados na forma de uma matriz de riscos. Ela estabelece relações entre processos críticos e riscos associados de forma integrada, gerando um panorama geral sobre o grau de exposição ao risco.

Por meio dos dados apresentados na matriz de risco, os gestores devem avaliar a resposta apropriada (plano de tratamento) para cada risco identificado, com o objetivo de adequar a exposição a risco a níveis aceitáveis.



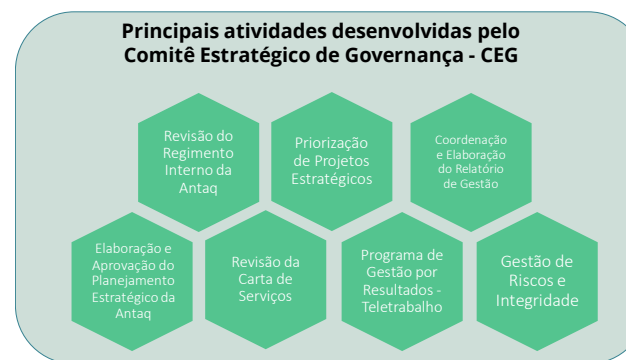
Programa do Teletrabalho

A experiência-piloto da Antaq em Programa de Teletrabalho, com base no § 6º do art. 6º do Decreto nº 1.590/1995, que foi instituída na agência por meio da Portaria nº 278/2017-DG/Antaq, completa dois anos de implementação em 31 de dezembro de 2019. Uma vez alcançado razoável maturação do programa e tendo cumprido o prazo mínimo de experiência-piloto instituído pela IN/SEGES/MP nº 01/2018, o Comitê Gestor do Teletrabalho (CGT), que é a instância de governança do programa na Antaq, produziu, em 2019, o relatório de acompanhamento do programa de gestão em experiência-piloto, concluindo estar apto para a conversão em programa de gestão em definitivo a partir de janeiro de 2020.



Comitê Estratégico de Governança

Instituído pela Portaria nº 277/2019-DG/Antaq, o Comitê Estratégico de Governança – CEG agregou em um só colegiado as competências do Comitê Interno de Governança - CIG e o Comitê de Governança, Gestão de Riscos e Controle – CGR, tornando-se a principal instância de apoio à governança da Agência, responsável por definir estratégias institucionais, de governança, de inovação, de planejamento, de risco, de integridade, de difusão de melhores práticas de gestão, de diretrizes estratégicas transversais e de eficiência na gestão administrativa.



Ainda sobre a estrutura do CEG, destaca-se a composição dos comitês temáticos vinculados ao comitê principal:

- ✓ o Comitê de Gestão de Tecnologia da Informação - CGTI, instituído pela Portaria nº 188/2011-DG/Antaq, alterada pela Portaria nº 265/2014-DG/Antaq;
- ✓ o Comitê Gestor de Segurança da Informação - CGSI, instituído pela Portaria nº 206/2011-DG/Antaq;
- ✓ o Comitê Gestor do Teletrabalho -CGT, instituído pela Portaria nº 281/2017-DG/Antaq.

Os comitês temáticos têm competência para formular políticas e diretrizes transversais na Antaq, além de promover iniciativas integradas entre as unidades da Agência relativas às suas áreas de atuação.

Atuação da Corregedoria da Antaq

Integrante da estrutura do Sistema de Correição do Governo Federal, a Corregedoria da Antaq é a unidade organizacional responsável pelos procedimentos correccionais, disciplinares e de responsabilização de entes privados. Em 2019, a Corregedoria promoveu ajuste na sua atuação, dedicando atenção especial à instrução prévia dos procedimentos disciplinares (juízo de admissibilidade), com foco na realização de diligências para a elucidação dos fatos e delimitação conclusiva sobre autoria e materialidade.

Com isso, observou-se a redução no prazo dos trabalhos das comissões, o que resultou em nenhuma ocorrência de prescrição durante 2019 e a aplicação de penalidade em todos os Processos Administrativos Disciplinares - PAD concluídos.

Em 2019, foram recebidos 17 procedimentos correccionais, dos quais um está em análise e 16 foram finalizados (12 arquivamentos por ausência de materialidade ou autoria, dois arquivamentos por extinção da punibilidade e 3 instaurações de Comissões de PAD). Foram concluídos três PADs, restando dois processos em julgamento e um processo na fase de inquérito (Comissão Disciplinar). Destaque-se, ainda, que não houve denúncias ou representações referentes à responsabilização de entes privados (Lei n.º 12.846/2013).

A área correccional possui como desafios para 2020 a redefinição das competências para julgamento de processos disciplinares, estabelecendo a Diretoria-Colegiada como instância recursal; e o aumento da quantidade de servidores da Agência capacitados em processos de responsabilização.

Comissão de Ética da Antaq

A Comissão de Ética da Antaq (CEA), regulamentada por seu Regimento Interno, é instância deliberativa vinculada à Comissão de Ética Pública da Presidência da República. Sua finalidade precípua é difundir os princípios da conduta ética do servidor no relacionamento com a sociedade e no resguardo do patrimônio público.

Os princípios éticos, as normas gerais de conduta ética e procedimentos aplicáveis ao processo ético no âmbito desta Agência encontram-se formalizados no Código de Ética da Antaq, aprovado em 22 de abril de 2003.

A Comissão de Ética possui atribuições relativas ao cumprimento da Lei de Conflito de Interesses, nos termos da Portaria nº 322/DG, de 11 de dezembro de 2014. Destacam-se entre elas a análise preliminar de pedidos de autorização e consultas dos servidores quanto à existência de potencial conflito de interesses entre as atribuições do cargo e atividade privada que desejam desempenhar, bem como a prestação de informações e orientações sobre como prevenir ou impedir esses conflitos. Dessa forma, a Comissão exerce importante papel na prevenção e mitigação de eventuais riscos à integridade.

Em 2019, foram recebidas duas denúncias de condutas antiéticas, as quais foram arquivadas por desistência dos interessados. Não foi instaurado nenhum processo de apuração de infração ética. Houve, também, duas consultas sobre conflitos de interesse.

Além disso, algumas ações constantes do Plano de Integridade da Antaq foram realizadas em 2019, como, por exemplo, a divulgação, no portal da Antaq, de informações e orientações acerca da Comissão de Ética e de seu funcionamento, bem como a elaboração da proposta de revisão do Código de Ética da Agência.

Atuação da Auditoria Interna da Antaq

A Auditoria da Antaq é unidade autônoma e independente, integrada ao Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal, que vem atuando de forma objetiva na avaliação e consultoria, desenvolvendo ações que visam a agregar valor e melhorar as operações institucionais, assessorando a organização a atingir seus objetivos estratégicos.

No ano de 2019, a equipe da Auditoria executou o Plano Anual de Auditoria Interna - PAINT 2019, elaborou o Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna - RAIINT 2018, além de planejar o PAINT para o exercício 2020, alinhado às melhores práticas promovidas pela ISO 31000, COSO e às orientações do Instituto de Auditores Internos - IIA. Atendeu, ainda, às demandas oriundas de órgãos de controle e realizou o monitoramento de 51 recomendações referentes aos achados de auditoria, além do assessoramento às próprias unidades organizacionais da Antaq.

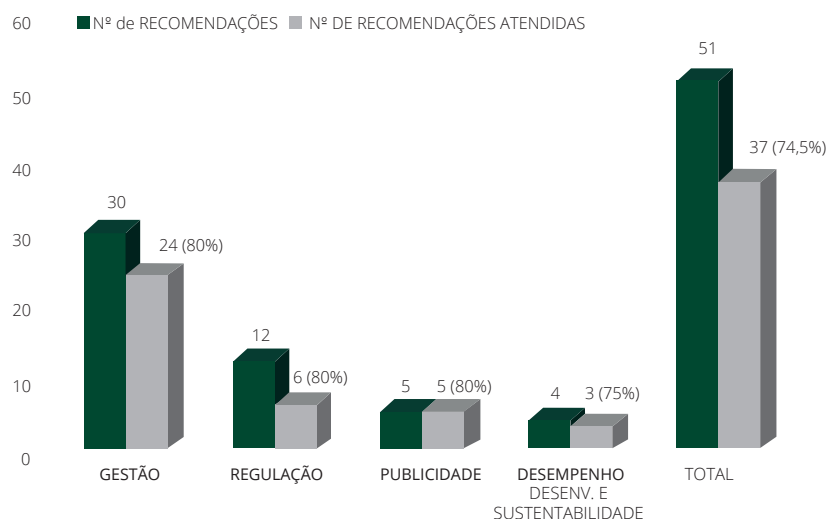
Em atendimento às medidas recomendadas pela Controladoria-Geral da União, no Relatório de Auditoria Anual de Contas (exercício 2018), a Auditoria Interna procedeu à elaboração de três instrumentos: Proposta de Alteração das competências da Auditoria no regimento interno da Antaq, Elaboração do Estatuto da Auditoria Interna e Manual de Conduta dos colaboradores da Auditoria Interna.

Encontram-se entre os principais resultados apurados por meio das atividades desenvolvidas pela Auditoria Interna:

a) Monitoramento dos achados de Auditoria.

Conforme determina a Instrução Normativa nº 09/2018 - CGU, a Auditoria Interna iniciou a etapa de monitoramento das recomendações advindas dos seus relatórios de auditoria produzidos a partir de 2018. Nesse sentido, a partir do mês de abril de 2019 foi criado um núcleo específico para acompanhamento desses achados e recomendações, após a conclusão dos respectivos relatórios de auditoria. Desta forma, foi desenvolvida uma metodologia de monitoramento que disponibiliza um relatório de monitoramento mensal, que é encaminhado à diretoria da Antaq e seus gestores, a fim de que sejam informados sobre a situação de cada processo de auditoria e o histórico do cumprimento das suas recomendações. Ressalta-se que, em 2019, das 51 recomendações monitoradas, 38 foram integralmente atendidas, correspondendo a um índice de aproximadamente 75% de atendimento. O resultado apresentado demonstra o comprometimento do corpo técnico da Agência com o aperfeiçoamento da governança e o atingimento dos objetivos institucionais.

RECOMENDAÇÕES ATENDIDAS POR MACROPROCESSO



b) Elaboração do PAINT 2020.

O Plano Anual de Atividade de Auditoria Interna - PAINT tem por finalidade estabelecer os temas e atividades a serem desenvolvidas pela Auditoria no exercício de 2020. Apresenta descrições sumárias dos objetivos propostos para cada atividade, definindo prazos, recursos humanos alocados, ações de monitoramento de achados e demandas externas. No sítio eletrônico oficial Antaq, na aba "Auditoria", a sociedade pode acompanhar todos os planos de auditoria desde o ano de 2013, bem como os relatórios de execução.

Link:

<http://portal.Antaq.gov.br/index.php/ acesso-a-informacao/institucional/a-Antaq/auditoria/>.

Para a elaboração do PAINT/2020, a Auditoria da Antaq optou por dar continuidade à metodologia desenvolvida para o ano anterior. Assim, utilizou-se como base para esse Plano a Matriz de Risco (2019 a 2022), desenvolvida pela Auditoria Interna. Além disso, frisa-se que foram atendidas as determinações normativas das IN 03/2017 e 09/2019 da Controladoria Geral da União.

c) Execução do PAINT 2019.

A Auditoria da Antaq desenvolveu as suas auditorias nas áreas de Gestão e Finalística da Agência, no intuito de aprimorar a gestão no alcance de seus objetivos estratégicos. Assim, foram planejadas 7 auditorias, sendo que três serão encerradas em janeiro de 2020.

Nº	Auditoria	Setores Envolvidos	Origem
01	Gestão Contábil, Patrimonial e Prestação de Contas	SAF/GOF	Matriz de Risco e Decreto CGU nº 3591/2000
02	Gestão de Plano de Dados Abertos (PDA) e Publicações de Atos no DOU e Portal	SGE/CAR/CAPA/CITAG	Matriz de Risco do Macroprocesso da Publicidade
03	Analisar Atos de Concentração e Condutas que Possam Configurar Infração à Ordem Econômica	SRG/GRI	Matriz de Risco do Macroprocesso de Regulação
04	Gestão das Análises dos Projetos Executivos referentes a prorrogações de contratos em andamento	SOG/GPO	Matriz de Risco de Outorga
05	Garantia da infraestrutura tecnológica adequada para suportar as soluções e serviços de TI (110 do mapeamento)	STI	Matriz de Risco do Macroprocesso Tecnologia da Informação
06	Fiscalização - Acompanhamento do Cumprimento do Cronograma de Investimentos previsto nas autorizações de Instalações Portuárias	SFC/URE	Matriz de Risco do Macroprocesso Fiscalização
07	Implementação da política de gestão de riscos da Antaq para tornar realidade a estrutura de governança de gestão de riscos e implementar a política	SPL/SAF/SOG/SDS/SFC/SRG	Matriz de Risco do Macroprocesso Planejamento

Algumas das recomendações da auditoria que agregaram valor aos processos de trabalho da Antaq foram as seguintes:

- A auditoria no Sistema Corporativo, prevista no PAINT 2018 e finalizada em 2019, que evidenciou a importância da ferramenta como fonte de informação primária para a atividade finalística da Agência. As recomendações foram no sentido de aprimorar o desenvolvimento do sistema, além de dar publicidade sobre as funcionalidades do Sistema Corporativo e sua importância para a Antaq prestar um bom serviço à sociedade, promovendo uma mudança cultural na Agência e incentivando os servidores a auxiliarem na atualização do banco de dados, além de aumentar a confiabilidade das informações consultadas no Sistema Corporativo e demais meios de consultas a dados disponibilizados por meio dele.

- Na auditoria "Gestão Contábil, Patrimonial, Financeira e Prestação de Contas", a Auditoria da Antaq recomendou que a Superintendência de Administração e Finanças - SAF providenciasse para a primeira linha de controle a adoção de um check-list como forma de padronizar e garantir uma checagem mínima dos documentos necessários para o atesto de notas fiscais referentes ao pagamento da prestação de serviço de mão de obra terceirizada, de forma a atenuar a exposição aos riscos.

- Os trabalhos realizados na auditoria "Gestão da Política de Dados Abertos e Transparência" evidenciaram que a Antaq vem apresentando eficácia no atendimento às Políticas de Transparência e Acesso à Informação da administração pública. No aspecto da trans-

parência passiva, o Painel “Lei de Acesso à informação”, da Controladoria Geral da União, demonstrou que no ano de 2018 a Agência respondeu a 100% dos pedidos de informação oriundos do e-SIC. No tocante à transparência ativa, foi constatado que a Antaq divulgava a maior parte das informações obrigatórias, mas ainda necessitava realizar ajustes pontuais nesse aspecto. Destaca-se que tais ajustes já foram integralmente sanados no ano de 2019.

- “Atos de Concentração e Condutas que possam configurar infração à Ordem Econômica” foi outro tema trabalhado pela Auditoria, que identificou que a Antaq realiza o monitoramento das práticas de mercado dos agentes regulados utilizando diferentes métodos, de acordo com o tipo de navegação abordada. Não há um normativo interno da Antaq definindo uma padronização e um fluxo de trabalho adequado para a apuração de infrações contra a ordem econômica. Dessa forma, a recomendação foi no sentido de padronizar e normatizar os processos de tratamento das denúncias e de encaminhamento para o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE; evitando a morosidade dos encaminhamentos, a perda do objeto analisado ou o arquivamento precoce, além de evitar a omissão das obrigações vinculadas à Lei 13.848/2019.

A Auditoria Interna da Antaq está em constante processo evolutivo e em amadurecimento institucional na Agência, buscando o aprimoramento ao longo dos próximos ciclos, com o apoio e suporte da Controladoria-Geral da União, inclusive para fins de capacitação dos colaboradores da setorial.

Procuradoria Federal junto à Antaq - PFA

Sobre a gestão das demandas judiciais que envolvam a Antaq, vale lembrar que essa atribuição é exercida pelos órgãos de representação judicial da Procuradoria-Geral Federal, cabendo à Procuradoria Federal junto à Antaq – PFA, elaborar os subsídios necessários à defesa da Agência em juízo, exercer a coordenação e orientação técnica dos órgãos de representação judicial e todas as demais atividades correlatas à representação da Antaq em juízo.

A coordenação e a orientação técnica a serem exercidas pela Procuradoria Federal junto à Antaq compreendem:

- i) a definição das teses jurídicas e estratégias processuais a serem observadas, quando o contencioso judicial envolver matéria específica de atividade fim da entidade;
- ii) a disponibilização dos elementos de fato, de direito e outros necessários à defesa judicial da entidade, incluindo a designação de prepostos;
- iii) a decisão acerca do ajuizamento de ações referentes à atividade fim da entidade, de ações civis públicas e de ações de improbidade administrativa, ou de intervenção da entidade nas mesmas, ou em ações populares; e,
- iv) a capacitação e o treinamento dos Procuradores Federais que atuam na representação judicial da respectiva entidade, inclusive dos que estejam em exercício nos demais órgãos de execução da Procuradoria-Geral Federal, se oferecidos pelas autarquias e fundações públicas federais.

Em razão disso, a estrutura de gestão e controle das demandas judiciais consiste no registro e acompanhamento das ações nas quais a Procuradoria Federal junto à Antaq foi provocada pelo órgão de representação judicial a exercer a coordenação e orientação técnica ou prestar subsídios para a defesa da Agência em juízo.

Relacionamento 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 Antaq disponibiliza os seguintes canais de comunicação direta com o cidadão:

- Página institucional disponível por meio do link <http://portal.Antaq.gov.br/>
 - Carta de Serviços da Agência disponível por meio do link <http://portal.Antaq.gov.br/>;
- 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.youtube.com/channel/UCXil11qX8SF3gvr15ijEsQw

www.facebook.com/Antaq.official

www.twitter.com/Antaq_oficial

Ouvidoria da Antaq

A Ouvidoria da Antaq é uma unidade setorial, regida pela Lei nº 13.460/2017 e regulamentada pelo Decreto nº 9.492/2018, que integra o Sistema de Ouvidoria do Poder Executivo Federal. A coordenação das atividades de ouvidoria desenvolvidas pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal (arts. 4º, 5º e 6º do Decreto nº 9.492/2018), é exercida pela Ouvidoria Geral da União – OGU/CGU.

O ano de 2019 foi marcado por vários acontecimentos que fortaleceram as atividades da Ouvidoria, trazendo mais transparência e efetividade aos serviços disponibilizados pela Antaq à sociedade:

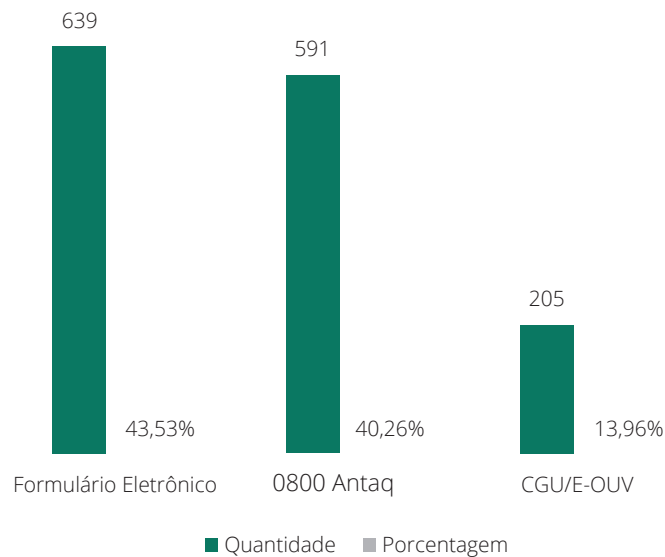


Os canais de comunicação utilizados pela Ouvidoria da Antaq, conforme dispõe o Parágrafo único do art. 6º da IN nº 2/2019, são:

- i) Sistema Informatizado de Ouvidorias do Poder Executivo Federal - Fala.BR, que poderá ser acessado diretamente no portal da Antaq/Ouvidoria, <http://portal.Antaq.gov.br/index.php/ouvidoria/>.
- ii) Central de Atendimento Telefônico Gratuito: 0800-6445001;
- iii) Correspondência – Endereço - SEPN Quadra 514, Conjunto “E”, Edifício Antaq, Térreo - CEP: 70760-545 – Brasília – DF;
- iv) Atendimento presencial na Ouvidoria - Endereço - SEPN Quadra 514, Conjunto “E”, Edifício Antaq, Térreo - CEP: 70760-545 – Brasília – DF.

Os principais meios de comunicação utilizados para registros de manifestações foram:

OUV 2019 - Principais meios de comunicação



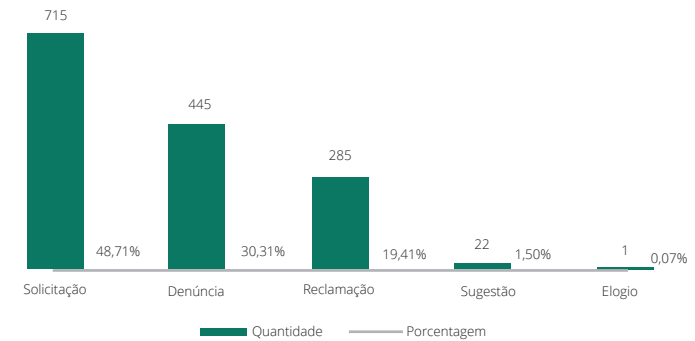
O Canal de Comunicação formulário eletrônico foi substituído por CGU/E-OUV em 6 de setembro de 2019, quando a Antaq formalizou sua adesão ao Sistema Informatizado de Ouvidorias do Poder Executivo Federal – o Fala.BR. Desde então todas as demandas oriundas do Portal Fala.BR passaram a ser cadastradas como CGU/E-OUV.

MANIFESTAÇÕES REGISTRADAS NA OUVIDORIA EM 2019

• TIPO DE MANIFESTAÇÃO:

As manifestações apresentadas à Ouvidoria podem ser na forma de denúncia, reclamação, solicitação, sugestão, elogio e Simplifique!, conforme descrito no inciso II do art. 3º da IN nº 2/2019.

OUV 2019 - Tipo de Manifestação



• QUANTIDADE DE MANIFESTAÇÕES

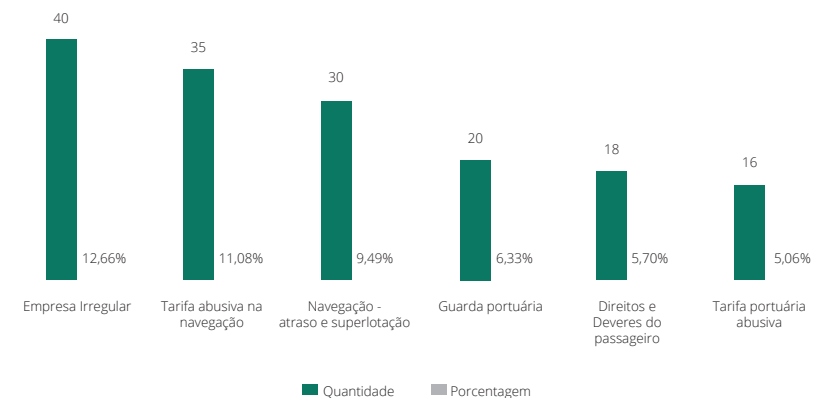
Em 2019, foram recepcionadas na Ouvidoria um total de 1.468 demandas.

• TEMPO MÉDIO DE RESPOSTA

No ano de 2019, todas as 1.468 demandas recepcionadas pela Ouvidoria foram concluídas dentro do prazo regulamentar (30 dias), com tempo médio de resposta de 4 dias. Permanecendo assim o mesmo tempo médio de resposta de 2018.

• ASSUNTOS MAIS DEMANDADOS

OUV 2019 - Assuntos mais Demandados



Principais eventos realizados pela Antaq

Ciente da importância de se estabelecer um diálogo aberto com a sociedade, a Antaq promoveu e apoiou, em 2019, diversos eventos, como seminários, congressos, workshops, como meio de contribuir para a construção de uma regulação sólida, uma infraestrutura portuária robusta e um transporte aquaviário eficiente.

Ano a ano, a Agenda Positiva (conjunto de reuniões com o setor regulado), instituída pela Antaq, vem ampliando seu escopo e promovendo diagnósticos precisos, bem como encaminhamentos acerca de questões de maior valor estratégico para o setor aquaviário. O diálogo contínuo com a sociedade tem gerado resultados positivos na gestão e no aperfeiçoamento de regulamentos acerca das atividades de prestação de serviços portuários e do transporte aquaviário.

A participação da Antaq nos eventos organizados por órgãos intervenientes no setor é parte da rotina de trabalho da Agência, que busca não apenas compartilhar conhecimento, mas, sobretudo, adquirir saberes para desenvolver melhores práticas internas. Nesse caso, destacam-se os eventos realizados pela 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 –; os workshops sobre melhoria regulatória organizados pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil, entre outros.

A Antaq se fez presente também em emblemáticos debates do setor, como o Seminário sobre Perspectivas e Desafios para a Infraestrutura Brasileira, promovido pela FGV, conjuntamente com o TCU; a Santos Export; os encontros dos conselhos de Infraestrutura da FIESP, FIESC, FIEC e FIEPA, onde a Antaq tem assento. Participou também dos fóruns de discussões promovidos pelas seccionais da Ordem dos Advogados (OAB), em especial, a Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/DF, de Santa Catarina, Rio de Janeiro, São Paulo, Santos e Maranhão. Prestigiu eventos de grande envergadura como o Encontro Nacional de Comércio Exterior (ENAEX/2019), promovido pela AEB.

Entre os eventos organizados pela Antaq em 2019, destaca-se a 3ª Edição do Prêmio Antaq. A premiação objetiva reconhecer iniciativas que contribuam para melhorar o serviço prestado pelas empresas de navegação e pelas instalações portuárias reguladas pela Agência, fomentar a produção técnico-científica e disseminar as boas práticas relacionadas à operação e gestão no setor aquaviário.

Na solenidade de premiação, foi lançada a primeira edição da “Revista Reflexões – Ensaios sobre a regulação do setor aquaviário brasileiro”, projeto esse desenvolvido pela Antaq, com o propósito de disseminar o conhecimento, promover um ambiente de debate de elevado nível acerca do setor regulado, a fim de contribuir com o desenvolvimento da infraestrutura aquaviária brasileira.

A Antaq, como é sabido, cultiva valores fundamentais, tais como a excelência técnica, o espírito de equipe, o comprometimento, a proatividade, a transparência, a responsabilidade social e a imparcialidade. Ao lançar a revista de periodicidade semestral, composta por artigos exclusivamente assinados por servidores de carreira, comprova a expertise de seu corpo técnico e o comprometimento da Antaq em perseguir seus valores e de ser reconhecida pela sociedade como indutora do desenvolvimento econômico e social do país.

Lei de Acesso à Informação (LAI)

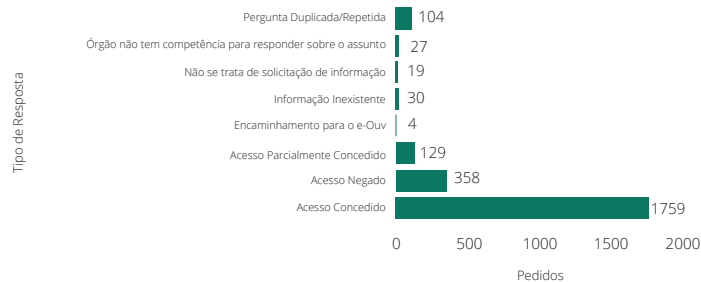
Em dezembro de 2019, foi implementada a abertura de dados da Antaq, em atendimento ao Decreto nº 8.777/2016 e em consonância com o Plano de Dados Abertos (PDA), reforçando a transparência ativa da Agência e possibilitando a criação de ferramentas práticas pela sociedade com o uso dos dados disponíveis. A Antaq cumpriu 100% das publicações previstas no PDA, sendo disponibilizadas em formato aberto informações sobre:

- ✓ Instalações Portuárias
- ✓ Afretamento de Embarcações
- ✓ Fiscalizações
- ✓ Navegação Marítima e Interior
- ✓ Movimentação das Instalações Portuárias
- ✓ Desempenho Ambiental
- ✓ Audiências Públicas
- ✓ Contratos Administrativos
- ✓ Normas e Legislações
- ✓ Sistema Eletrônico de Informações – SEI

Através dos canais de comunicação disponibilizados pela Antaq, os usuários podem relatar problemas técnicos ou inconsistências dos dados disponibilizados, os quais são encaminhados às áreas responsáveis para respostas e soluções, bem como enviar sugestões que servem como referência para o aperfeiçoamento e as revisões do Plano de Dados Abertos.

Por meio da Lei de Acesso à Informação – LAI (Lei 12.527/2011), em 2019, foram atendidas mais de 2.400 solicitações pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC), além das solicitações presenciais, via telefone e e-mail. Isso representa uma média de 203 pedidos atendidos mensalmente, com tempo médio de resposta de quatro dias. Esse resultado demonstra a eficácia do sistema e-SIC como instrumento 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 da Antaq.

Pedidos por tipo de resposta



Razões da negativa de acesso				
Descrição	Quantidade	%	% de pedidos	
Informação sigilosa de acordo com legislação específica	276	77,095 %	11,35 %	
Processo decisório em curso	34	9,497 %	1,40 %	
Pedido exige tratamento adicional de dados	15	4,190 %	0,62 %	
Informação sigilosa classificada conforme a lei 12.527/2011	12	3,352 %	0,49 %	

Fonte: <https://esic.cgu.gov.br/sistema/Relatorios/Anual/RelatorioAnualPedidos.aspx>

De acordo com o painel da Lei de Acesso à Informação – LAI disponibilizado pela CGU para apresentar ao público informações relacionadas aos números de pedidos e recursos, cumprimento dos prazos, perfil dos solicitantes, entre outros aspectos – a Antaq se destaca quando comparado a outros órgãos do Poder Executivo Federal nos quesitos número de pedidos e tempo médio de resposta de e-SIC, o que comprova a eficiência e qualidade da Agência quanto à solicitação de informações e contribui de forma efetiva na consolidação de uma imagem de transparência da instituição.

Comparativo entre as instituições quanto ao e-SIC em 2019:



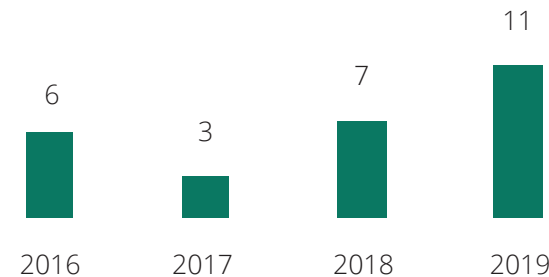
Fonte: <http://painéis.cgu.gov.br/lai/index.htm>

Audiências Públicas

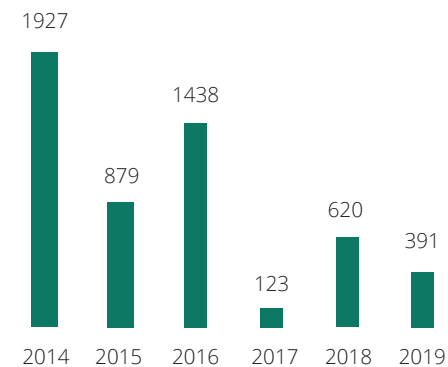
Promover a participação da sociedade nos processos decisórios é prioridade para a Antaq. Ao longo de 2019, a Agência realizou onze audiências públicas, relativas ao aprimoramento dos normativos abaixo elencados, das quais resultaram 391 contribuições.

Os gráficos abaixo apresentam a relação das audiências e o quantitativo de contribuições recebidas no ano de 2019, em comparação com anos anteriores:

Nº de Audiências



Contribuições recebidas pelo SISAP



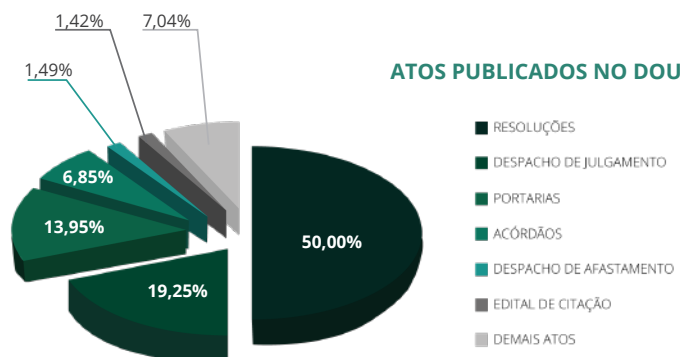
Acesso à biblioteca digital – plataforma SophiA e AntaqJuris

No intuito de promover o acesso à informação aos funcionários e sociedade em geral, a Antaq disponibiliza acesso ao sistema SophiA, que é o repositório de todos os atos e normativos da Agência, que pode ser acessado por meio do link <http://sophia.antaq.gov.br/>. O sistema SophiA versão web passou, em 2019, por uma grande atualização, o que tornou o sistema mais moderno e facilitou as pesquisas dos usuários.

Nessa plataforma foram publicados 2.985 atos no ano de 2019, entre os quais 1.548 também necessitaram de publicação no Diário Oficial da União (DOU). A platafor-

ma permite realizar pesquisa detalhada quanto ao conteúdo de cada ato, o que garante ampla publicidade e transparência. Nesse período, destaca-se a publicação de 774 resoluções, 298 despachos de julgamento e 216 portarias.

DIÁRIO OFICIAL - ANO 2019		
RESOLUÇÕES	774	50,00%
DESPACHO DE JULGAMENTO	298	19,25%
PORTARIAS	216	13,95%
ACÓRDÃOS	106	6,85%
DESPACHO DE AFASTAMENTO	23	1,49%
EDITAL DE CITAÇÃO	22	1,42%
AVISOS DE AUDIÊNCIA	20	1,29%
EXTRATO DE INSTRUMENTO CONVOCATÓRIO	16	1,03%
TLO	15	0,97%
COMUNICADO DE DIV. DE DECISÃO	13	0,84%
EDITAL DE NOTIFICAÇÃO	11	0,71%
RESOLUÇÕES NORMATIVAS	11	0,71%
EXTRATO DA COMISSÃO DE LICIT.	8	0,52%
RETIFICAÇÕES	7	0,45%
AVISOS DE LEILÃO	4	0,26%
DESPACHOS COMISSÃO DE LICITAÇÃO	3	0,19%
HTI	1	0,06%
EXTRATO DE CONTRATO DE ADESÃO	0	0,00%
EXTRATO DE TERMO ADITIVO	0	0,00%
AVISO DE CHAMAMENTO PÚBLICO	0	0,00%
Total	1548	100,00%



Em 2019, o sistema AntaqJuris passou por atualização. É a ferramenta de consulta aos atos decisórios da Antaq que utiliza referendas, links e tags para facilitar a leitura e a recuperação da informação. Seu acesso foi migrado para o endereço <http://citaq.com.br/AntaqJuris>, o layout foi modernizado e a busca aprimorada. Foram 5.236 acessos ao sistema em 2019, já na nova plataforma. No total, foram inseridos e indexados 1.446 atos e normativos no AntaqJuris. Entre essas publicações estão Resoluções, Resoluções Normativas, Acórdãos e Termos de Autorização.

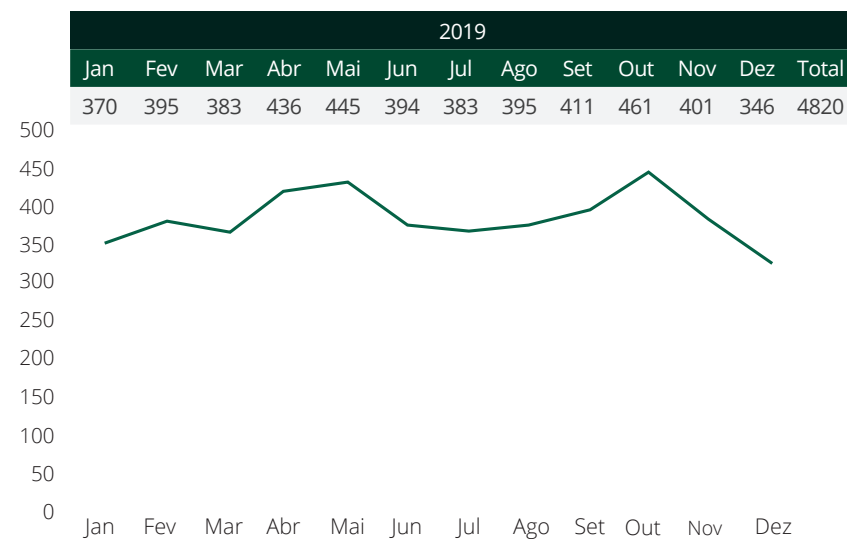
Reuniões Ordinárias de Diretoria Colegiada

Desde que foi iniciada a contabilização e criação de relatórios estatísticos das atividades que envolvem o assessoramento das Reuniões Ordinárias da Diretoria (ROD), 2019 foi o ano que apresentou um novo recorde de processos pautados na reunião do Colegiado. Houve um aumento de 19,7% de em relação ao ano anterior, demonstrando o comprometimento da Diretoria na celeridade do julgamento dos processos. Em respeito aos princípios da publicidade e da transparência, as Reuniões Ordinárias de Diretoria são transmitidas on-line, por meio sítio eletrônico oficial Antaq (portal.Antaq.gov.br/).

Protocolo

Os documentos externos gerados demonstram o volume de documentação protocolada na sede da Antaq. Há as etapas de recebimento, registro, digitalização e distribuição da documentação para regular trâmite. Com esse feito, garante-se o início da tramitação dos diversos pleitos dirigidos à Antaq em meio eletrônico, por meio do SEI, garantindo-se o exercício de direitos e cumprimento dos deveres do setor regulado e cidadãos, além da comunicação entre órgãos e entes de Estado, para o pleno exercício de suas competências, com agilidade e segurança.

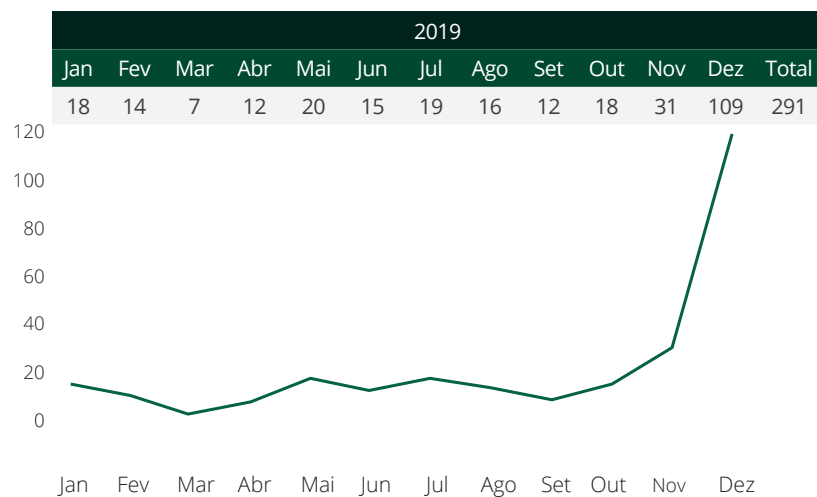
A quantidade de documentos protocolados no período está representada no gráfico abaixo:



Peticionamento Eletrônico

A viabilidade de peticionar e de ser intimado remotamente, por meio da internet, traz ganhos em agilidade, produtividade, transparência e redução de custos, garantindo vantagens e satisfação ao público usuário. A implementação do Peticionamento Eletrônico e da Intimação Eletrônica expandem a revolução digital iniciada na Antaq a partir da implementação do Sistema Eletrônico de Informações - SEI. Com a implementação do Peticionamento Eletrônico e da Intimação Eletrônica, o SEI viabiliza, efetivamente, que a Antaq ofereça serviços digitais para a sociedade, pois viabiliza que o peticionante apresente a documentação em meio eletrônico, bem como receba documentações da Antaq igualmente em meio eletrônico.

Usuários Externos Credenciados para Peticionar e Receber Intimação

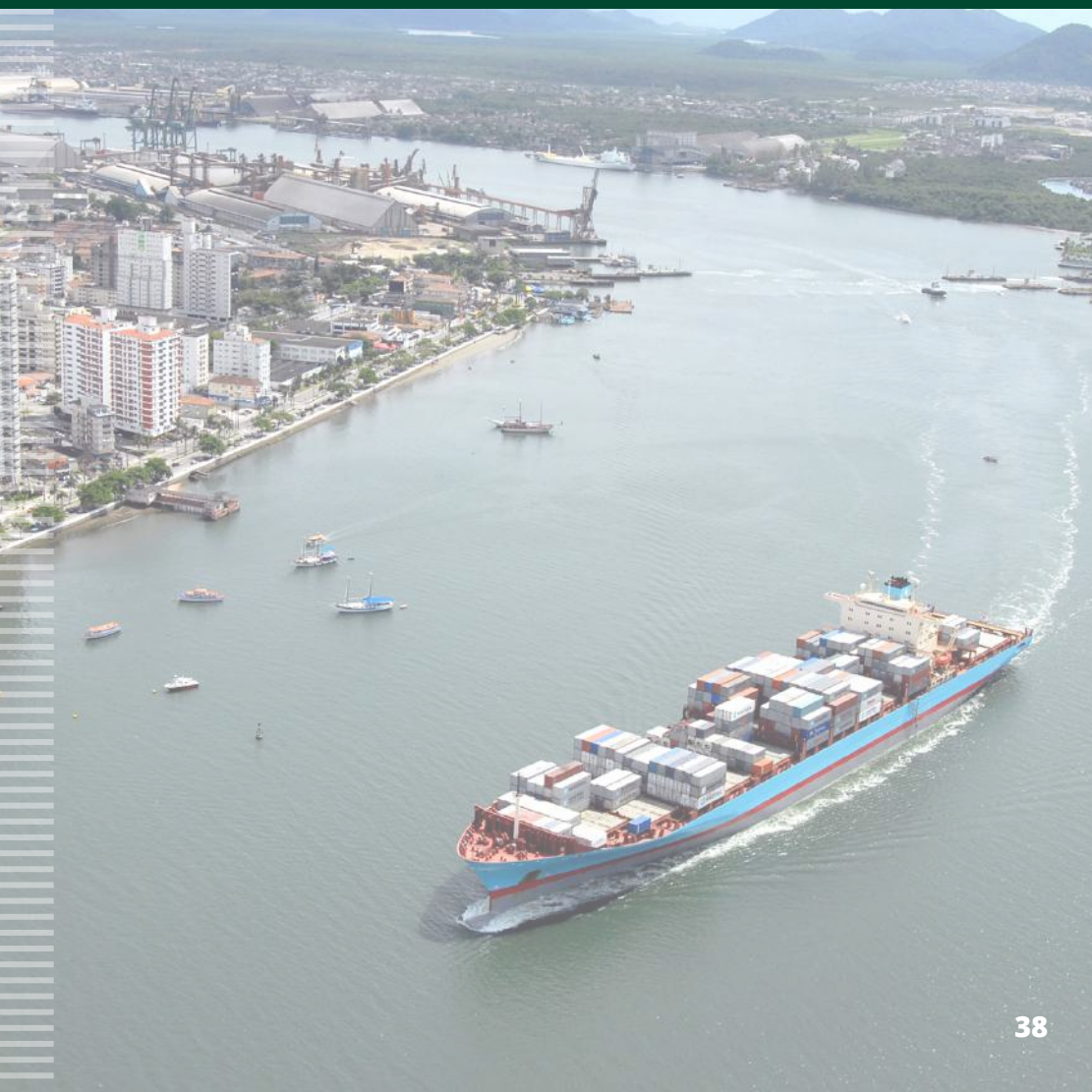


Visando a implementação desse importante projeto, a Antaq, em 2019, credenciou usuários externos que serão habilitados a peticionar e receber intimação, bem como parametrizou os tipos de processos a serem disponibilizados para peticionamento e os tipos de intimações disponíveis para serem expedidas. Dessa forma, estão disponíveis para o setor regulado 36 tipos de processos e 7 tipos de intimações para utilização.



Capítulo 3

Riscos, oportunidades e perspectivas



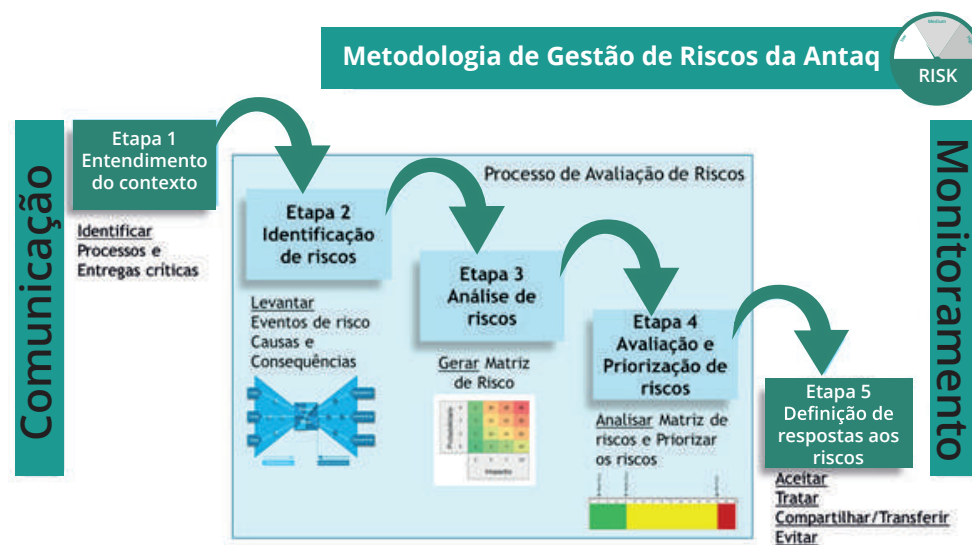
Gestão de riscos e controles internos

De forma geral, o Gerenciamento de Riscos é um instrumento de apoio gerencial por meio do qual se identificam eventos com potencial impacto negativo sob as atividades ou processos críticos de uma organização e que, portanto, possam ser tratados de forma apropriada e tempestiva, de modo a não prejudicar o atingimento dos objetivos ou metas institucionais. Além disso, a gestão de riscos busca subsidiar o processo decisório a ser adotado pela alta administração.

Na esfera federal, o marco regulatório que orienta os órgãos e as entidades públicas para institucionalizarem mecanismos de controles internos, gestão de riscos e governança é a Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 01/2016, apoiada pela Política de Governança da Administração Pública Federal, nos termos do Decreto nº 9.023/2017.

Já no âmbito da Antaq, a estruturação desses instrumentos ocorreu, inicialmente, por meio da aprovação da Política de Gestão de Riscos e Integridade, Portaria nº 71/2018-DG/Antaq. Em 2019, a política proposta tomou forma a partir da elaboração e aprovação da Metodologia de Gestão de Riscos e Integridade da Antaq, por meio da Portaria nº 446/2019-DG/Antaq, que tem como objetivo estruturar as etapas necessárias para a operacionalização da Gestão de Riscos, alinhado às diretrizes dispostas na Política de Gestão de Riscos, e com base no modelo COSO/ERM e na norma ISO 31000:2018.

A abordagem da gestão de riscos descrita na metodologia segue o fluxo apresentado na figura abaixo, cujas etapas são executadas na seguinte sequência: Etapa 1 – Entendimento do Contexto; Etapa 2 – Identificação dos Riscos; Etapa 3 – Análise dos Riscos; Etapa 4 – Avaliação e Priorização dos Riscos; Etapa 5 – Definição de Respostas aos Riscos; Comunicação e Monitoramento.



Os resultados do processo de avaliação de riscos são consolidados na forma de uma matriz, gerando um panorama sobre os graus de exposição da Antaq aos riscos identificados. Esses dados subsidiam a elaboração do plano de resposta aos riscos, que são monitorados pelos gestores da Agência.

A figura a seguir ilustra a estrutura de governança da gestão de riscos da Antaq adaptada do modelo de três linhas de defesa (Instituto dos Auditores Internos - IIA).

Vale ressaltar que, em 2019, a Antaq realizou seu primeiro experimento piloto de implantação da Metodologia de Gestão de Riscos na Gerência de Autorização da Navegação - GAN, que resultou na coleta e análise dos riscos associados aos processos daquela setorial e conseqüentemente, a elaboração do plano de resposta aos riscos daqueles processos.



Estrutura de Governança da Gestão de Riscos



Função:

1ª Linha: Gestão Operacional
Controles internos da gestão

2ª Linha: Gerenciamento de riscos e conformidade
Supervisão e monitoramento dos controles internos

3ª Linha: Auditoria Interna
Avaliação e supervisão da operacionalização dos controles internos

Principais oportunidades e riscos identificados

De forma preliminar, a partir da análise do ambiente interno e externo à Agência, com foco nas forças e fraquezas relacionados aos seus processos internos, bem como nas oportunidades e ameaças existentes à Antaq e, logo, ao setor aquaviário, foi possível identificar os seguintes riscos e oportunidades:

PRINCIPAIS RISCOS	MITIGAÇÃO	OPORTUNIDADES
 <p>CONTINGENCIAMENTO DE GASTOS</p> <p>A falta de autonomia financeira da Antaq a torna vulnerável a flutuações na arrecadação federal e variações da Lei Orçamentária Anual (LOA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Redistribuição orçamentária por unidade (UORG) • Mapeamento de competências e capacitação • Transformação digital de serviços • Redesenho de processos • Concepção de ferramentas de <i>Business Intelligence</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Parceria e Investimento (PPI) • Privatização de portos públicos • Expansão de arrendamentos portuários • Cobrança de taxa de fiscalização • Cooperação com outras entidades
 <p>IMPUGNAÇÃO DE NORMAS</p> <p>Apesar de toda alteração normativa passar por audiência pública, os regulados podem acionar órgãos de controle para contestar sua validade</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maior transparência em todas as etapas dos instrumentos normativos • Fortalecimento da relação com órgãos de controle • Análise de Impacto Regulatório (AIR) • Intermediação da Procuradoria Federal (PFA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Reforço nas audiências, consultas públicas e outros mecanismos de participação de interessados nas decisões da Antaq, após a Lei nº 13.848/2019 • Gestão do estoque regulatório da Antaq
 <p>LICITAÇÃO DESERTA</p> <p>Conjunturas econômicas e políticas podem inviabilizar a disponibilidade de recursos para novos empreendimentos e sustar processos licitatórios</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acordos de cooperação com CADE, Minfra e DNIT para análises de cenário do mercado aquaviário • Melhor adequação do edital à conjuntura • Controle externo do processo licitatório 	<ul style="list-style-type: none"> • Privatização de portos públicos estratégicos • Atualização dos Planos Mestres • Promoção da participação de entidades estrangeiras
 <p>OMISSÃO REGULATÓRIA E FISCALIZATÓRIA</p> <p>Assimetrias de informação inerentes ao sistema regulatório podem agravar práticas anticoncorrenciais ou fragilizar a eficácia regulatória da Antaq</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Levantamento do estoque regulatório • Atualização regulatória • Planejamento e Inteligência da Fiscalização • Aplicativo de fiscalização (SFIS Mobile) • Indicadores de desempenho 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de qualidade normativa e desburocratização • Arrendamento simplificado • Licenciamento 4.0 • Pesquisas de Satisfação do Usuário (PSU) para navegação e portos
 <p>CONFLITOS DE INTERESSE</p> <p>Falhas na supervisão dos agentes de mercado podem gerar assimetrias concorrenciais com prejuízos para os regulados e para a sociedade</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acionamento da corregedoria • Cooperação com o CADE • Monitoramento do setor específico • Autuação e processo sancionador/administrativo • Envolvimento do poder judiciário 	<ul style="list-style-type: none"> • Novos modelos de governança e gestão • Programa de integridade • Análise de Resultados Regulatórios (ARR) • Ampliação do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e de outros sistemas de consultas (e.g. e-SIC)
 <p>INDISPONIBILIDADE DE DADOS</p> <p>A ausência ou assimetria de dados confiáveis para certos setores fragiliza a capacidade analítica e decisória da Antaq em situações críticas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de sistemas e de estudos • Aquisição de bases de dados • Acordos de cooperação • Atualização de dados 	<ul style="list-style-type: none"> • Cooperação com outras entidades • Eventos (capacitação, seminários, workshops, etc.) • Implementação dos módulos do Sistema de Desempenho da Navegação (apoio marítimo/portuário) e de Acompanhamento de Preços Portuários (APP)

Desafios e próximos passos

A metodologia será implementada em todos os processos organizacionais da Antaq que impactem a capacidade da agência em atingir seus objetivos estratégicos. De acordo com o Plano de Gestão Anual 2020 da Antaq, espera-se, para o próximo ano, a identificação, análise e avaliação dos riscos que possam afetar os objetivos institucionais da Antaq em 25% de suas unidades organizacionais.



Capítulo 4

Resultados e desempenho da gestão



RESULTADOS ALCANÇADOS FRENTE AOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E ÀS PRIORIDADES DA GESTÃO

Harmonizar Interesses dos Usuários e do Setor Regulado



A harmonização dos interesses dos usuários e do setor regulado caracteriza-se como um valor público intangível. A atuação da Agência ocorre por meio de processos estruturados em quatro principais frentes interdependentes, enquadradas no Processo de Segundo 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. Isso 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, esse processo é retroalimentado por avaliações de resultado regulatório, que buscam melhorar a atuação da Agência. Agentes do mercado também enviam demandas de interpretação normativa que objetivam a pacificação do entendimento de questões referentes às 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.

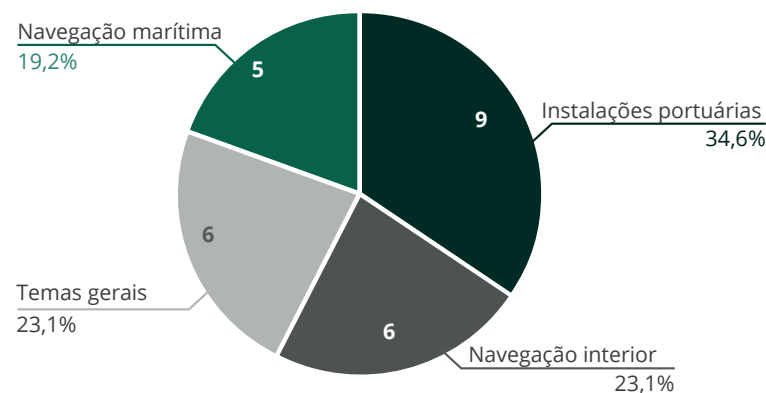
Regulação contábil, patrimonial e concorrencial

Há muitos aspectos dos interesses conflituosos dos usuários e do setor regulado vinculados com 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, debates, que, quando pacificados pela Agência, produzem um incremento no bem-estar social.

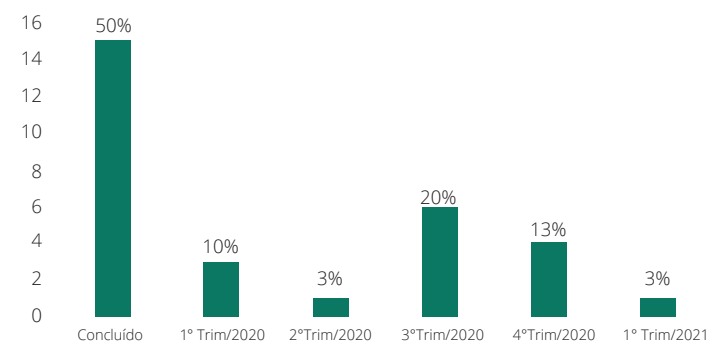
Resultados alcançados

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 ilegítimas. 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.

Quantidade de medidas cautelares administrativas no ano de 2019



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. Nesses casos, o apelo dos passageiros é por um serviço que seja prestado com qualidade e preço justo.

Por esse motivo, foram consolidados os procedimentos de análise de reajuste e revisão de preços, com a elaboração de metodologias para a tomada de decisão regulatória. O método permite indicar quais serviços prestados na navegação interior apresentam indícios de abusividade de preços ao consumidor tanto sob os aspectos concorrenciais (relação horizontal entre empresas) quanto aos aspectos consumeristas

(relação vertical entre a empresa de navegação e o usuário).

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; P4 - Fortalecer mecanismos de gestão e de decisão; e P5 - Aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos.

Navegação marítima

Foi efetivamente implementado o projeto referente ao envio de informações ao Sistema de Desempenho da Navegação (SDN) por parte das empresas de navegação de apoio portuário. A Antaq já disponibilizou ao setor o sistema para coleta periódica das informações e concluiu a etapa de cadastro das empresas.

Destaque-se que, como resultado da implementação da Resolução Normativa nº 18-Antaq, de 2017, foram registradas denúncias de representantes dos usuários com cobrança abusiva de taxas por parte das empresas de navegação, por exemplo: taxa emergencial de *bunker*, taxa de logística de exportação, taxa de emissão de BL, *overbooking* e cancelamento de escalas.

A partir da análise, foi elaborada proposta de regulamentação visando pacificar o entendimento sobre as referidas taxas, além de estabelecer premissas para a análise ou criação de taxa/sobretaxa, as quais devem expressar claramente fato gerador, serviço a que se refere, base de cálculo e período de incidência.

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);
- Estabelecimento de procedimentos padronizados de Contabilidade Regulatória dos portos organizados - Sistema CONTÁBIL; e
- Aprovação da Resolução Normativa de controle patrimonial, tratando dos bens reversíveis dos portos organizados - Sistema SisPAT.

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 portu-

ária. Além disso, 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 (p. 45) 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. Os sistemas eletrônicos já foram inaugurados durante o ano de 2019.

Temas gerais

Além dos temas específicos de cada área de regulação da Antaq, foram elencados seis temas gerais com alcance transversal dentro da Agência. Entre 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 regulatórios, 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. Em junho de 2019, foi publicada a Lei nº 13.848, que passou a exigir a obrigatoriedade de realização de AIR para as propostas normativas. Como reflexo, a Agência está desenvolvendo um normativo interno para reger os procedimentos relacionados.

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 2018/2019

Tema	Matéria	Situação na SRG	Previsão de conclusão na SRG	Próximos passos	Previsão de conclusão na Antaq
NAVEGAÇÃO INTERIOR					
1.1	Definição de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado no transporte de passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal.	Concluído	Concluído	Aprovado Guia com Diretrizes de Planejamento Estratégico de Indicadores e Sistema de Medição de Desempenho na Navegação Interior	Concluído
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	Aprovado Guia de Regulação de Preços na Navegação Interior (SEI nº 0768960), por meio da Resolução 6.821/2019 – Antaq	Concluído
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	Aprovado Guia de Regulação de Preços na Navegação Interior (SEI nº 0768960), por meio da Resolução 6.821/2019 – Antaq	Concluído
1.4	Revisão da norma de afretamento de embarcação para operar na navegação interior.	Concluído	Concluído	Submetido recentemente à Audiência e Consulta Públicas, em etapa final de submissão à Diretoria Colegiada para deliberação e publicação.	1º Trim/2020
1.5	Regulamentação do transporte de produtos perigosos na navegação interior.	Concluído	Concluído	Submetido à Diretoria Colegiada para aprovação e autorização para proceder com a Audiência e Consulta Pública	2º Trim/2020
1.6	Elaboração de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado na navegação de travessia.	Concluído	Concluído	Aprovado Guia com Diretrizes de Planejamento Estratégico de Indicadores e Sistema de Medição de Desempenho na Navegação Interior	Concluído
NAVEGAÇÃO MARÍTIMA					
2.1	Afretamento de embarcações de apoio marítimo por empresas que não sejam autorizadas na forma de Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).	Em análise das contribuições da Audiência Pública	1º Trim/2020	Submissão à análise jurídica e deliberação da Diretoria Colegiada	3º Trim/2020
2.2	Elaboração de normativo que discipline o conteúdo e a obrigatoriedade de envio de informações ao Sistema de Desempenho da Navegação (SDN) por parte das empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.	Módulo apoio portuário: Concluído Módulo apoio marítimo: Em análise pela Diretoria	Concluído	A área técnica encaminhou manifestação recomendando a não regulamentação do envio de informações por parte das EBN do setor de apoio marítimo	1º Trim/2020
2.3	Regulamentação das atividades enquadradas como obras de engenharia na Navegação de Apoio Marítimo.	Em análise das contribuições da Audiência Pública	1º Trim/2020	Submissão à análise jurídica e deliberação da Diretoria Colegiada	3º Trim/2020
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.	Concluído	Concluído	Foi aprovada a Resolução nº 7305/2019 declarando a desnecessidade de regulamentação da matéria	Concluído
2.5	Revisão dos critérios econômico-financeiros para manutenção de outorga na navegação marítima e de apoio	Em processo de consulta e audiência pública	2º Trim/2020	Análise das contribuições da Audiência Pública	4º Trim/2020

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA					
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	1º Trim/2020	Finalizada a consultoria externa. A minuta de Resolução Normativa está em fase final de elaboração, devendo ser em breve apreciada pela Diretoria Colegiada e submetida aos mecanismos de participação social.	3º Trim/2020
3.2	Regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra - OGMO do trabalho portuário avulso.	Em reanálise	2º Trim/2020	A GRP/SRG já elaborou a minuta da proposta normativa, contudo, Diretor-Relator do processo retornou o processo para esta setorial em face da última manifestação da FENOP que propôs à Antaq alguns critérios para o instrumento normativo a ser elaborado. Após a análise dessa manifestação e deliberação da Diretoria Colegiada, a proposta será submetida aos mecanismos de participação social.	4º Trim/2020
3.3	Regulamentação da forma de cobrança das tarifas portuárias por usuários que não atracam em portos públicos.	Concluído	Concluído	O tema já foi concluído com a publicação da Resolução Normativa nº 32/2019, de 10 de maio de 2019, que dispõe sobre a estrutura padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão de tarifas.	Concluído
3.4	Padronização das tabelas tarifárias de portos organizados, definição de diretrizes acerca de procedimentos de reajuste e revisão tarifária.	Concluído	Concluído	O tema já foi concluído com a publicação da Resolução Normativa nº 32/2019, de 10 de maio de 2019, que dispõe sobre a estrutura padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão de tarifas.	Concluído
	Procedimentos de Regulação Tarifária de Portos - PROREP (sistema eletrônico).	Concluído	Concluído	O tema já foi concluído. O sistema PROREP entrou em funcionamento no 3º Trimestre de 2019	Concluído
	Criação do Manual de Contabilidade Regulatória do Setor Portuário – MCRSP.	Concluído	Concluído	Concluído	Concluído
	Estrutura comum para demonstrações contábeis, além de Plano de Contas padrão para arrendatários e concessionários.	Concluído	Concluído	Esta etapa já foi concluída com a publicação da Resolução Normativa nº 28/2019, que dispõe sobre a Padronização das Demonstrações Contábeis dos Arrendatários.	Concluído
3.5	Definição de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado nos portos organizados e instalações portuárias.	Concluído	Concluído	Na subdivisão dos trabalhos as definições e os conceitos já foram concluídos. Será entregue pela GEA, no 4º trimestre de 2020, a integração do painel de indicadores com o SDP.	4º Trim/2020
3.6	Aperfeiçoamento do controle de bens da União sob a guarda das autoridades portuárias e dos arrendatários de instalações portuárias.	Concluído	Concluído	Esta etapa já foi concluída com a publicação da Resolução Normativa nº 29/2019, que estabelece os procedimentos e critérios para a reversibilidade de bens nos portos organizados, bem como a incorporação e desincorporação de bens da União	Concluído
	Desenvolvimento e implementação de sistema informatizado (SisPAT).	Concluído	Concluído	O SisPAT já entrou em funcionamento, estando na fase de cadastro das informações a serem enviadas pelos regulados até o 2º Trimestre de 2020.	Concluído
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.	Em andamento	2º Trim/2020	O projeto está em fase de elaboração do Relatório de AIR.	4º Trim/2020

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.	Concluído	Concluído	A análise da GRP/SRG concluiu que a continuidade da atividade deverá se dar por meio de informações prestadas diretamente pelas empresas reguladas, preferencialmente em um sistema eletrônico que permita o recebimento e a sistematização dos dados para análise pela área técnica competente da Antaq. Os autos foram submetidos à Diretoria Colegiada para que seja dado o cumprimento.	1º Trim/2020
3.9	Consolidação dos instrumentos e das práticas de governança patrimonial, econômica e financeira dos portos organizados e arrendamentos.	Concluído	Concluído	Tema concluído com a publicação da Resolução nº 7.121-Antaq.	Concluído
TEMAS GERAIS					
4.1	Regulamentação do procedimento administrativo para harmonizar conflitos de interesse entre os agentes que atuam nos setores regulados pela Antaq, prevendo soluções diligentes.	Em andamento	3º Trim/2020	Elaboração de AIR e posterior proposição de normativo. O processo passará por procedimento de participação social, com deliberação posterior pela Diretoria Colegiada.	1º Trim/2021
4.2	Aperfeiçoamento das análises concorrenciais dos mercados regulados.	Concluído	Concluído	Assinatura do acordo de cooperação técnica com o CADE	Concluído
4.3	Disciplinamento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC's, a serem celebrados junto a esta Agência	Em andamento	1º Trim/2020	O projeto está em fase de elaboração do Relatório de AIR e proposta normativa, para iniciar procedimento de participação social.	3º Trim/2020
4.4	Edição de norma sobre operações de transporte aquaviário de cargas vivas.	Concluído	Concluído	Considerada regulação inadequada após avaliação da área técnica.	Concluído
4.5	Aprimoramento e institucionalização do fluxo de elaboração normativa e do uso da ferramenta de Análise de Impacto regulatório - AIR.	Concluído	Concluído	Já existe minuta de norma e concordância da SRG, que encaminhou os autos para apreciação e manifestação do Diretor-Relator, recomendando a aprovação da minuta de Resolução para posterior submissão ao processo de Audiência e Consulta Públicas.	3º Trim/2020
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	Concluído	1º Trim/2020	A minuta inicial da proposta normativa já foi encaminhada pela GRP à SRG para as considerações necessárias e posterior encaminhamento para a submissão do texto aos mecanismo de participação social.	3º Trim/2020

Desafios e próximos passos

Navegação interior

Em relação à navegação interior, apresentam-se à Antaq os seguintes desafios:

- Reduzir instrumentos já editados em normas únicas, mais sintéticas e objetivas, focadas principalmente no destinatário da resolução e no tipo de transporte (e seu consequente regime jurídico), e não na modalidade da navegação.
- Organizar e disponibilizar informações de preços e das características das linhas do serviço público de transporte aquaviário, inclusive sobre a qualidade do serviço prestado; divulgar as informações públicas em serviços de planejamento de rotas (exemplo: *Google Maps Transit*). O projeto consiste em construir banco de dados para acompanhar os preços de mercado na navegação interior e gerar

informações à sociedade. O objetivo é aperfeiçoar a interação com os usuários dos serviços de transporte de passageiros e veículos na navegação interior e fornecer mecanismos de escolha para esses passageiros.

- Produzir conteúdos informativos em vídeos curtos, formato acessível e linguagem simples, abordando os principais temas do transporte hidroviário de passageiros, sobretudo na Região Amazônica. Os vídeos também constituirão ferramenta de atuação da fiscalização em ações educativas, inicialmente abordando a regulação de preços, gratuidades, regras de bagagens e segurança da navegação.

Navegação marítima

A Agência atuou durante o ano de 2019 na revisão dos normativos da Navegação Marítima e de Apoio Marítimo e Portuário, buscando modernizar e simplificar as suas

exigências, visando maior segurança jurídica e assertividade junto ao setor regulado. Em 2020, objetiva-se concluir esse processo de revisão e consolidação, após concluída a fase de análise das contribuições do setor regulado.

Serão concluídos em 2020 os processos de revisão das Resoluções Normativas da Navegação Marítima e de Apoio Marítimo e Portuário que disciplinam a outorga de autorização, o afretamento e os direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas que atuam na setor.

O desenvolvimento da navegação de cabotagem, que teve papel preponderante na agenda da Antaq ao longo do ano de 2019, continuará sendo tema prioritário da Agência em 2020. Nesse sentido, destaca-se a mudança do marco regulatório da cabotagem prevista para ser apresentada em 2020, que demandará a revisão das atuais normas que disciplinam a atividade no âmbito da Antaq.

Espera-se um maior incentivo para ampliação da participação da navegação de cabotagem no país, com estímulo à concorrência e redução de custo do transporte, contribuindo para o desenvolvimento econômico do país.

Instalações portuárias

Para aumentar a agilidade e produtividade dos processos internos (objetivo estratégico P5), em 2020, os sistemas eletrônicos implantados serão aperfeiçoados, 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 a revisão de tarifas sejam simplificados sensivelmente e tenham uma tramitação mais célere.

Com a finalidade de aperfeiçoar o marco regulatório (objetivo estratégico P1), os projetos normativos devem seguir fluxos de elaboração normativa redesenhados. Espera-se uma consolidação da utilização da ferramenta de Análise de Impacto Regulatório - AIR.

Com a edição do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e consolidação dos atos normativos inferiores a decreto, a Agência terá como desafio dar início em 2020 aos processos de revisão e consolidação de atos normativos da Agência. Tal demanda certamente exigirá uma grande atuação da Regulação com apoio das demais setoriais da Agência.

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”. Essas 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 do processo “Fortalecer o desempenho ambiental” é o acompanhamento e execução do Indicador de Desempenho Ambiental (IDA). Inicialmente, o IDA foi aplicado nos portos públicos, especificamente para autoridades portuárias, e, posteriormente, foi estendido aos terminais de uso privado (TUPs). Atualmente, a Antaq avalia o desempenho ambiental de 31 portos públicos e aproximadamente uma centena de TUPs, com expectativas de ampliação desses números. 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

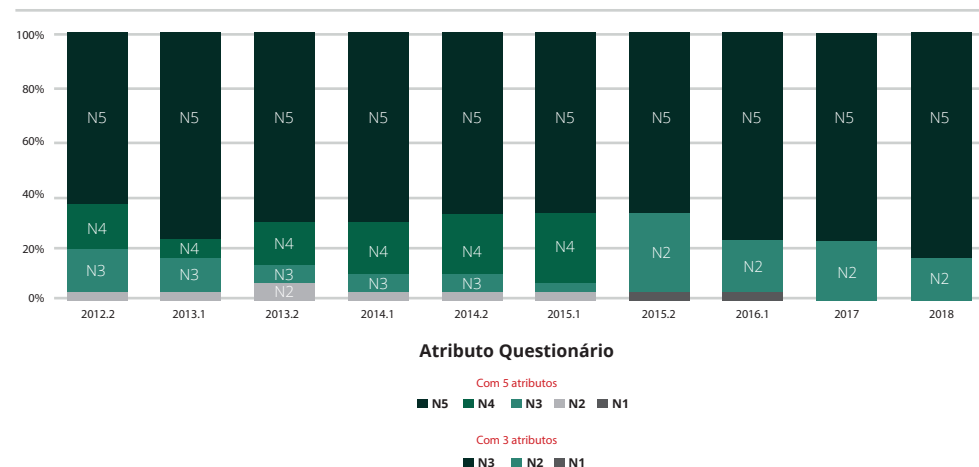
A Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária da Antaq, aprovada por meio da Resolução nº 6.093 - Antaq, de 6 de maio de 2018 e válida para o biênio 2018/2019, foi o grande norteador das ações da Agência no âmbito ambiental. A Agenda foi em grande parte cumprida, sendo que as ações que não puderam ser executadas foram reavaliadas e realocadas na Agenda referente ao biênio 2020/2021 (conforme Relatório de execução da referida Agenda).

Entre as ações estratégicas previstas na Agenda, destaca-se a aplicação do Índice de Desempenho Ambiental. Implementado desde 2012, o índice possibilita o correto diagnóstico da qualidade da gestão ambiental portuária, provendo informações que auxiliam tomadores de decisões e que estimulam 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 do 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.

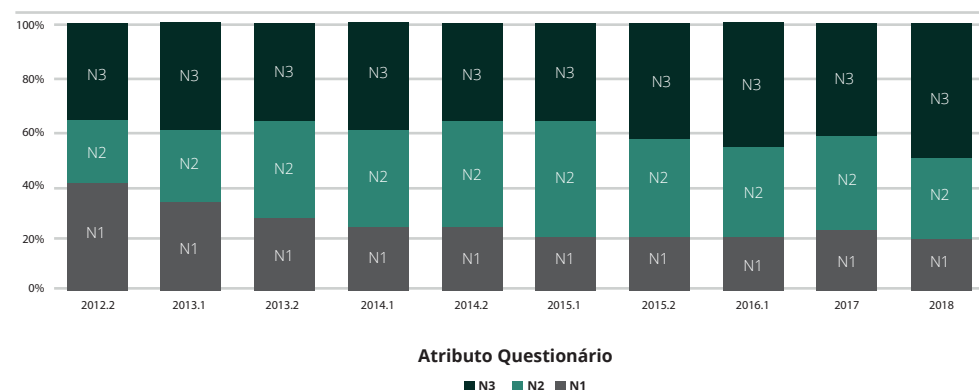
Atributos ao longo do tempo - Licenciamento Ambiental



Evolução do indicador "Licenciamento ambiental", referente à situação da licença de operação

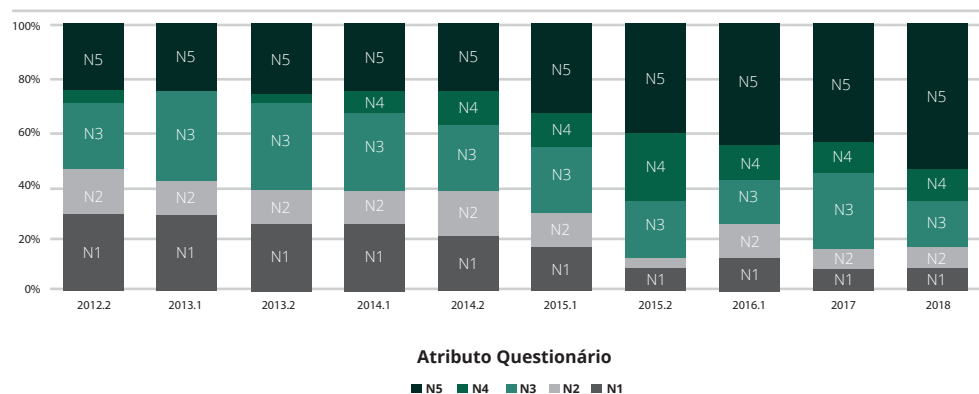
⚠ Licenciamento Ambiental a partir de 2015.2 começou a contar com apenas 3 níveis de atendimento

Atributos ao longo do tempo - Monitoramento de Fauna e Flora



Evolução do indicador Monitoramento de Fauna e Flora, referente ao levantamento da biota e ao monitoramento de bioindicadores nas instalações portuárias.

Atributos ao longo do tempo - Auditoria Ambiental dos Terminais



Evolução do indicador Auditoria Ambiental dos Terminais, referente à realização de auditoria ambiental nos terminais arrendados.

Vale considerar que os resultados apresentados são do ano de 2018, uma vez que avaliações realizadas em 2019 referem-se ao ano-base 2018.

A Agência avaliou também os estudos ambientais referentes a projetos de arrendamentos 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 2019, destacaram-se ainda as seguintes ações contempladas no arcabouço da Agenda Ambiental:

- Promoção de Agenda Ambiental Positiva, elaborada com a Cia Docas 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;
- Articulação inicial com órgãos e potenciais parceiros de Manaus para a execução de ações do “Projeto Coleta Seletiva nas embarcações da Navegação Interior da Amazônia” na cidade;
- Construção de diretrizes socioambientais para o setor portuário em oficina orga-

nizada pelo Minfra e com a participação de diversos atores intervenientes;

- Esboço de projeto piloto de contabilização de resíduos com vistas a elaboração de um sistema de dados de resíduos gerados pelas instalações portuárias e colatados de embarcações;
- 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 Resolução nº 398/2008 do CONAMA, referente ao Plano de Emergência Individual – PEI previsto na Lei nº 9.966/00;
- Acompanhamento da revisão da NR 29, que trata da saúde e segurança do trabalhador portuário, junto a Secretaria de Trabalho/Ministério da Economia;
- Participação em reuniões convocadas pelo Minfra para atualização do 2º Relatório de Monitoramento do Plano Nacional de Adaptação – PNA – 2017-2019;
- 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);
- Estruturação das informações das instalações portuárias privadas, públicas e arrendatárias para atualização do módulo de instalações de recebimento de resíduos do GISIS/IMO em conjunto com a Marinha do Brasil;
- 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);
- Participação no ECOBRASIL 2019, evento anual que conta com a colaboração da GMS há 15 anos, em que são discutidos com o setor regulado assuntos de interesse relacionados à gestão ambiental;
- Participação no V Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário, com o tema “Proteção do meio ambiente no transporte aquaviário – Planos de Emergência Integrados”;
- Participação no Cursillo Regional sobre Instalaciones Portuária de Recepción em Lima, Perú;
- Participação da elaboração de proposta de Cooperação Técnica com a Deutsche

Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) para a execução de estudos voltados à análise dos impactos e riscos potenciais das mudanças climáticas no setor aquaviário.

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 2020 as ações que permitam a integração e difusão de informações e dados ambientais. São elas:

- Fortalecimento da 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;
- 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;
- Realização de nova edição do projeto “Rio Limpo, Amazônia Viva” em Manaus;
- Concretização do estudo sobre consequências das Mudanças Climáticas sobre a atividade portuária em parceria com a GIZ;
- Acompanhamento da revisão da Norma Regulamentadora NR 29, referente ao trabalho portuário;
- Realização do encontro Cooperaportos com as Autoridades Portuárias no Porto de Itajaí;
- Fornecimento de 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;
- Projeto Coleta Seletiva nas embarcações da Navegação Interior da Amazônia” na cidade de Manaus; e
- Estabelecimento do projeto piloto de contabilização de resíduos com vistas a elaboração de um sistema de dados de resíduos gerados pelas instalações portuárias e coletados de embarcações.

Promover 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 emissão de Termo de Liberação de Operação - TLO, a realização do registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário, a administração de alterações no âmbito da exploração de instalações portuárias já autorizadas e 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 - IPTur.

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 o 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 2019, 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 mais 11 empreendimentos públicos federais do setor portuário, na forma de novos leilões 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 - REB 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, a Antaq 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 complemento 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.

Leilões realizados pela Antaq em 2019

	Porto	Nº Edital	Perfil de Carga	Capacidade Efetiva do Terminal	Investimento Previsto (R\$)	Valor da Outorga (R\$)
AI 01	Cabedelo	07/2018	Granel líquido	228.180 t/ano	-	6.021.000
AE 10	Cabedelo	08/2018	Granel líquido	200.903 t/ano	36.492.715	18.005.000
AE 11	Cabedelo	09/2019	Granel líquido	224.132 t/ano	34.939.857	30.503.000
VIX 30	Vitória	10/2018	Granel líquido	1.005.592 t/ano	128.222.992	165.000.000
BEL 02A	Belém	11/2018	Granel líquido	482.856 t/ano	43.838.808	40.006.500
BEL0 02B	Belém	12/2018	Granel líquido	520.678 t/ano	27.443.740	60.005.000
BEL 04	Belém	13/2018	Granel líquido	279.284 t/ano	11.643.584	87.121.000
BEL 08	Belém	14/2018	Granel líquido	574.536 t/ano	83.593.896	50.001.000
BEL 09	Belém	15/2018	Granel líquido e GLP	230.784 t/ano	128.742.569	30.283.000

VDC	Vila do Conde	16/2018	Granel líquido	698.413 t/ano	126.292.375	180.513.000
STS 20	Santos	01/2019	Granel sólido mineral	3.600.000 t/ano	219.524.000	112.500.000
STS 13A	Santos	02/2019	Granel líquido	805.298 t/ano	110.746.047	35.000.000
PAR 01	Paranaguá	03/2019	Carga geral	1.250.000 t/ano	87.002.023	1.000.000
Total				10.100.656	1.135.724.366	815.958.500

Destaca-se que todos os 13 leilões realizados ao longo de 2019 receberam propostas. Por meio desses procedimentos licitatórios, os portos organizados de Cabedelo, Vitória, Belém, Vila do Conde, Santos e Paranaguá receberão investimentos da ordem de R\$ 1,14 bilhão, de forma a promover a modernização e aumento de capacidade nas operações granéis líquidos combustíveis, de granéis sólidos minerais (fertilizantes e sais) e de papel e celulose, o que contribui para o aumento da competitividade do setor.

Constam em análise na Antaq, ainda, outras 14 áreas a serem ofertadas ao mercado. Caso essas ofertas sejam exitosas, representam investimentos no setor portuário na ordem de R\$ 2,45 bilhões, conforme tabela a seguir:

Leilões em andamento na Antaq

Terminal	Carga	Investimento Previsto (R\$)	
1	TMP Fortaleza	Movimentação de passageiros	1.621.552
2	MAC 10	Granel Líquido - Ácido sulfúrico	12.784.409
3	MCP 02	Granel Sólido Vegetal	41.350.761
4	ATU 18	Granel Sólido Vegetal	119.386.951
5	ATU 12	Granel Sólido Mineral	280.541.000
6	STS 14	Carga Geral - Celulose	133.901.000
7	STS 14A	Carga Geral - Celulose	145.926.000
8	IQI 03	Granel Líquido - Combustível	58.673.702
9	IQI 11	Granel Líquido - Combustível	63.709.362
10	IQI 12	Granel Líquido - Combustível	177.276.386
11	IQI 13	Granel Líquido - Combustível	178.502.725
12	PAR 12	Veículos	22.206.049
13	SUA01	Veículos	7.589.480
14	SUA05	Contêineres	1.205.170.524
Total		2.448.639.902	

Considerando os contratos de arrendamento já em vigor, a Antaq deliberou conclusivamente sobre seis pleitos de prorrogação contratual, os quais apresentam, conjuntamente, o aporte de investimentos da ordem de R\$ 837 milhões, conforme levantamento a seguir:

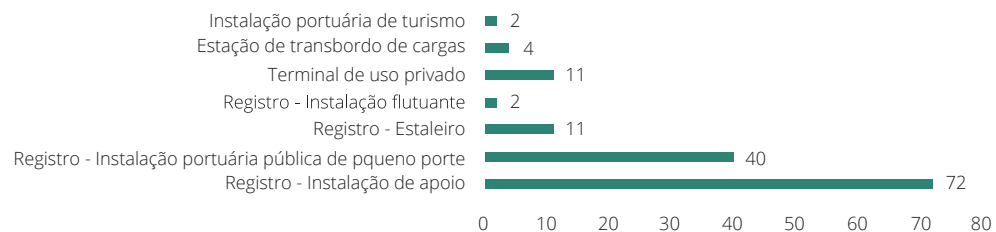
Prorrogações analisadas pela Antaq em 2019

Porto	Arrendatário	Estimativa de Investimentos (R\$)
Cabedelo	TECAB - Terminais de Armazenagens de Cabedelo	31.143.812
Paranaguá	Volkswagen do Brasil Ltda.	7.593.431
Santos	Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda.	259.874.227
Vitória	Terminal Vila Velha S/A - TVV	82.976.822
Santos	Ecoporto Santos S/A	453.870.770
Recife	Fertine - Fertilizantes do Nordeste Ltda.	2.239.361
Total		837.698.422

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 2019 com investimentos previstos de R\$ R\$ 1,3 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.

Quantidade de Autorizações e Registros autorizados pela Antaq em 2019



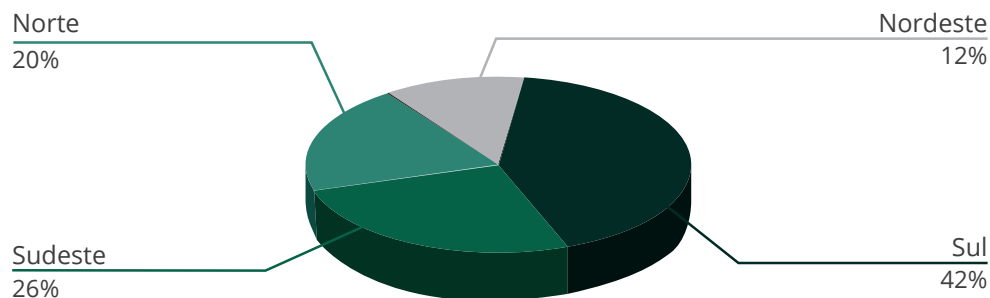
Valor de investimento previsto nas instalações autorizadas em 2019

Tipo de instalação	Valores de investimento
Terminal de uso privado	R\$ 908.603.455,98
Instalação portuária de turismo	R\$ 328.570.756,16
Estação de transbordo de cargas	R\$ 104.299.396,98
Total Geral	R\$ 1.341.473.609,12

Empresas autorizadas em 2019

Empresa solicitante	Tipo Instalação	Valor do investimento (R\$)
UTE GNA I GERAÇÃO DE ENERGIA S.A	TUP	324.006.955,00
PDBS - PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS PARTICIPAÇÕES LTDA.	IPTur	318.570.756,16
MAR AZUL LOGISTICA ARMAZENAMENTO TERMINAL E TRANSPORTE SA	TUP	200.000.000,00
POTÁSSIO DO BRASIL LTDA	TUP	184.884.411,65
BRASKEM S.A.	TUP	134.273.566,00
PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.	ETC	97.765.396,98
ADMINISTRADORA DE BENS DE INFRAESTRUTURA LTDA.	TUP	38.825.896,45
PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS	TUP	12.634.449,41
BONTUR - BONDINHOS AEREOS LTDA	IPTur	10.000.000,00
IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S/A	TUP	7.221.574,11
SALINOR - SALINAS DO NORDESTE S.A.	TUP	6.756.603,36
ADM ARMAZENS GERAIS LTDA	ETC	6.534.000,00
TOTAL		1.341.473.609,12

Neste campo, vale destacar a representatividade da região Sul, que foi responsável por atrair 42% dos investimentos previstos nessa modalidade de autorização deliberada na Antaq.



Atividade de outorgas nas EBN

NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO	Outorgas	Aditamentos	Extinções
NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO	9	7	7
NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	33	11	16
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	3	1	1
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO	1	0	2
TOTAL PARCIAL	46	19	26
NAVEGAÇÃO INTERIOR	Outorgas	Aditamentos	Extinções
TRANSPORTE LONGITUDINAL DE CARGAS	20	10	13
TRANSPORTE LONGITUDINAL DE PASSAGEIROS	5	3	2
TRANSPORTE LONGITUDINAL MISTO	13	28	7
TRANSPORTE DE TRAVESSIA	33	34	19
TOTAL PARCIAL	71	75	41
TOTAL GERAL	117	94	67

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. Ao longo de 2019 foram processados um total de 117 novas outorgas, 94 aditamentos e 67 extinções de outorga, além dos números expressivos de processos de alteração da empresa brasileira de navegação e/ou frota.

Atividade de outorgas nas EBN

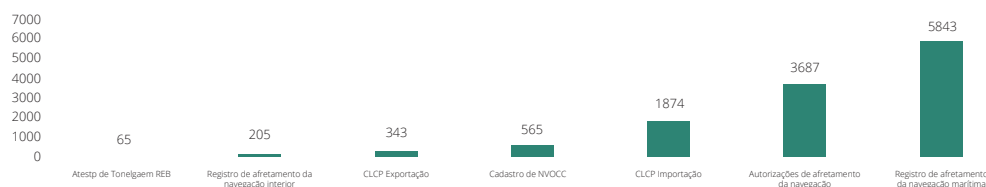
NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO	Outorgas	Aditamentos	Extinções
NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO	9	7	7
NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	33	11	16
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	3	1	1
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO	1	0	2
TOTAL PARCIAL	46	19	26
NAVEGAÇÃO INTERIOR	Outorgas	Aditamentos	Extinções
TRANSPORTE LONGITUDINAL DE CARGAS	20	10	13
TRANSPORTE LONGITUDINAL DE PASSAGEIROS	5	3	2
TRANSPORTE LONGITUDINAL MISTO	13	28	7
TRANSPORTE DE TRAVESSIA	33	34	19
TOTAL PARCIAL	71	75	41
TOTAL GERAL	117	94	67

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, ainda em 2018, o Sistema de Outorgas Eletrônicas - SOE. 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. Em 2018/2019 foram inseridos na plataforma os Requerimentos das EBNs que poderão solicitar processos de aditamentos, renúncias, comunicações e modificação de frota, tornando o peticionamento e a instrução processual totalmente *on-line*.

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.

Sobre o tema, cabe destaque para o principal sistema que contempla os afretamentos de embarcações nacionais e estrangeiras, o SAMA. A plataforma possui módulos para solicitação de Certificado de Liberação de Carga Prescrita - CLCP e de atesto de tonelagem para Registro Especial Brasileiro (REB). Em 2019, em todos os módulos do SAMA, houve 11.795 protocolos com diferentes níveis de atuação, uma redução na utilização do Sistema na ordem de 10%, se comparados com os 13.720 protocolos solicitados em 2018.

Afretamentos processados na Antaq em 2019



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, é fundamental para o transporte de passageiros e o escoamento de cargas.

Por outro lado, a construção, a ampliação e a 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, as seguintes ações se destacam para os próximos anos:

- 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;
- 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;
- Aperfeiçoar a interface dos usuários solicitantes do Certificado de Liberação de Carga Prescrita;
- Disponibilizar aos usuários e interessados de modo geral um Painel de Outorgas capaz de apresentar os dados trabalhados no âmbito da navegação, afretamento, instalações privadas e arrendamentos portuários.

Assegurar 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.

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

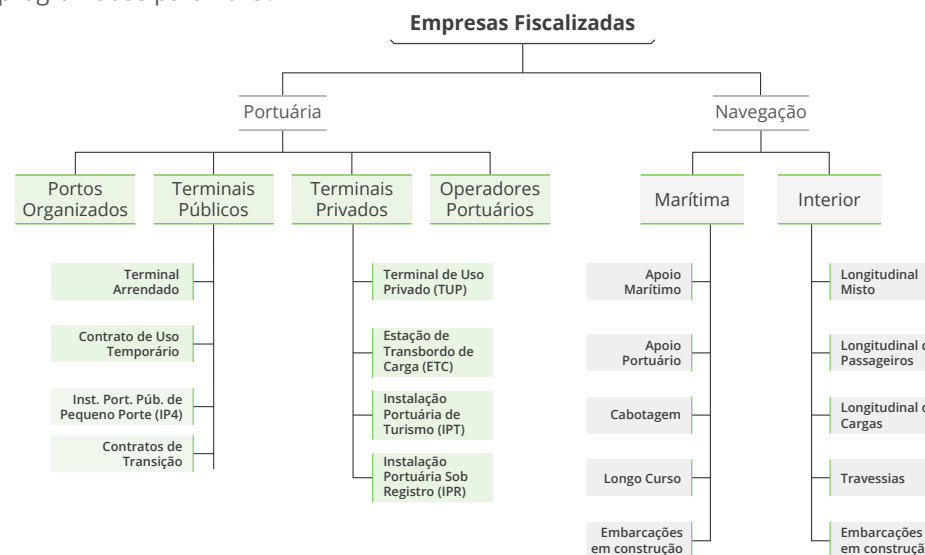
Quando identificadas irregularidades, a Agência dispõe de medidas coercitivas que visam reprimir práticas irregulares, bem como reestabelecer os níveis adequados de serviço, em cumprimento às normas e legislações vigentes. O processo sancionador tem seu início marcado pela lavratura do auto de infração 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

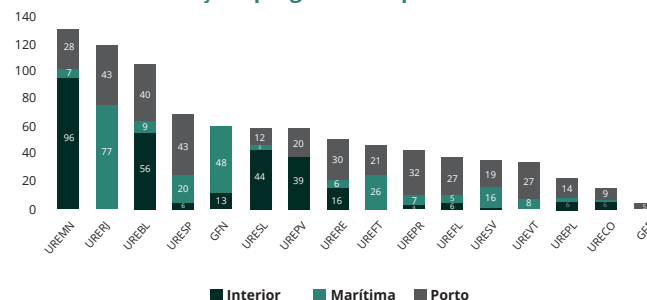
Na expectativa de uniformizar a atuação da fiscalização, garantindo uma atuação isonômica perante o setor regulado, há um trabalho de estabelecimento de padrões e orientações às unidades regionais da Antaq.

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 abaixo. O gráfico seguinte demonstra as fiscalizações programadas para 2019.



Fiscalizações programadas por unidade - PAF 2019



Planejamento da fiscalização

Foram previstas 899 ações no Plano Anual de Fiscalização (PAF) de 2019, distribuídas pelas três grandes áreas de fiscalização (navegação interior, navegação marítima e portuária) conforme o gráfico anterior. O planejamento das fiscalizações foi aperfeiçoado em 2019. A vigência do Plano Plurianual de Fiscalização (PPF) foi estendida em 1 ano e, a partir de 2020, será válido para um período de 4 (quatro) anos.

Além da vigência do planejamento das fiscalizações, a gestão de risco foi incorporada à modelagem fiscalizatória para que o comportamento histórico das empresas registrado pelas fiscalizações passadas da Antaq fosse levado em consideração na elaboração do Plano Anual de Fiscalizações (PAF). O contexto de relações mais complexas entre os diversos players; o crescente número de empresas reguladas (aumento de 35% entre 2016 e 2019); e a redução no contingente de agentes de fiscalização da Antaq motivaram esses aperfeiçoamentos estratégicos pela fiscalização da Antaq.

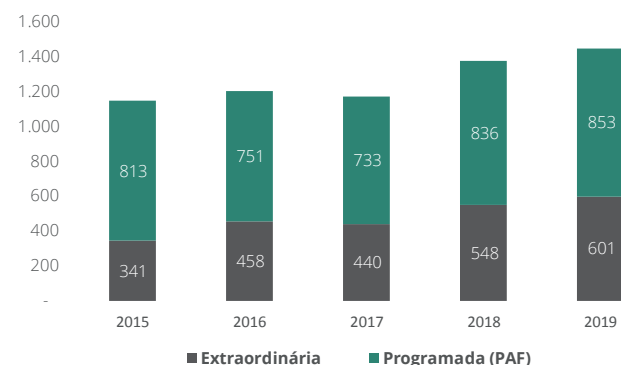
Além dos três principais grupos de risco (baixo, médio e alto), também foram incluídas no PAF as seguintes empresas:

- obtentoras de outorga no período de 01/11/2018 a 31/10/2019, no âmbito da navegação marítima, interior e de empresas portuárias;
- possuidoras de embarcações em construção no país e contempladas com algum benefício decorrente de tal fato;
- detentoras de instalações portuárias que gozem do benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI);
- possuidoras de arrendamentos com obrigação de realizar investimentos (prorrogações antecipadas ou ordinárias);
- cujos terminais privados estejam em construção;
- operadoras via contrato de transição e uso temporário, no caso dos arrendatários;
- operadoras de áreas arrendadas por força de decisão judicial (liminares);
- afretadoras de embarcações estrangeiras.

Dessa maneira, o planejamento fiscalizatório da Antaq foi reestruturado, a partir da gestão de riscos, para uma fiscalização mais responsiva, voltada para resultados, apresentando-se como uma importante inovação da Agência para 2020.

Execução da Fiscalização

A Antaq realizou 1.465 fiscalizações no ano de 2019, registrando um crescimento de 5,8% em relação a 2018. Desse total, 857 fiscalizações foram realizadas conforme previsão do PAF e 608 foram extraordinárias.



A Agência acompanha a execução de seu Plano Anual de Fiscalizações através do Índice de Execução do Plano Anual de Fiscalização (EPAF), um indicador vinculado ao objetivo estratégico P2 que permite aferir o percentual de execução das fiscalizações planejadas de janeiro a dezembro de determinado ano.

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

Quanto mais próximo de 1 (ou 100%), mais efetivo o cumprimento da fiscalização programada da Antaq. Em 2019, o EPAF foi de 94,8%, com a realização de 853 das 899 fiscalizações previstas.

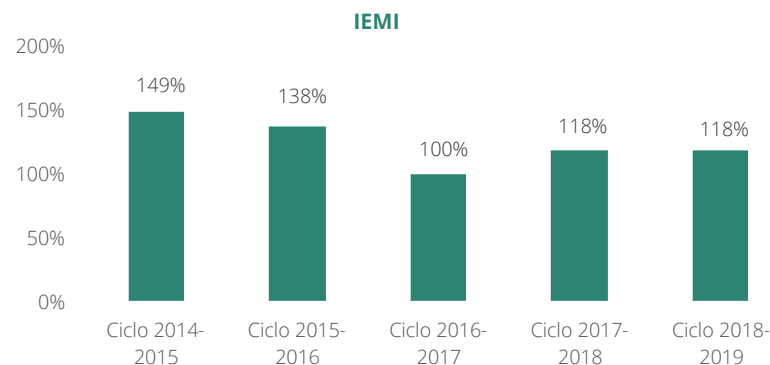
Também vinculado ao objetivo estratégico P2 e associado ao quantitativo de fiscalizações realizadas, o Índice de Execução da Meta Institucional (IEMI) permite aferir a execução das fiscalizações (ordinárias e extraordinárias) estimadas para o atingimento da Meta Institucional da Antaq. Esse indicador influencia diretamente no cálculo da gratificação de desempenho dos servidores do quadro específico, ou seja, aqueles que não recebem o subsídio único da carreira.

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

Quanto mais próximo de 100%, mais efetiva foi a fiscalização da Antaq no 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.

No gráfico abaixo, observa-se que a estimativa de execução das fiscalizações foi

superada nos últimos 4 (quatro) anos, motivando o atingimento da meta institucional no período.



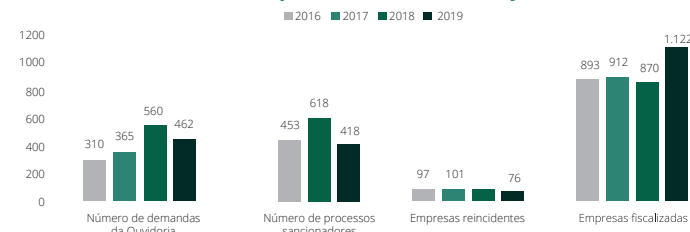
Outro esforço da Agência com o intuito de realizar um melhor acompanhamento dos serviços prestados pelos entes regulados foi a realização de fiscalizações de rotina que, como o próprio nome já indica, são inspeções simplificadas e expeditas praticadas ordinariamente pelas equipes de fiscalização na área portuária e de navegação interior, especialmente nos Postos Avançados da Antaq. Assim, os 14 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.

No ano de 2019 foram realizadas 1.532 fiscalizações de rotina, sendo que em apenas 46 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.

Outra ação na área de fiscalização é o atendimento às demandas de Ouvidoria, que acabam gerando procedimentos fiscalizatórios. No ano de 2019 foram atendidas um total 462 demandas registradas no sistema de Ouvidoria da Agência, apresentando uma redução de 17% em relação a 2018.

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 tem 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 dos níveis mínimos de serviço. A Agência tem como meta elevar o atendimento de 88,7% para 100% das demandas no prazo legal estipulado pela Lei de Acesso à Informação - LAI e pela Instrução Normativa nº 02/2015-Antaq.

Gestão de processos de fiscalização



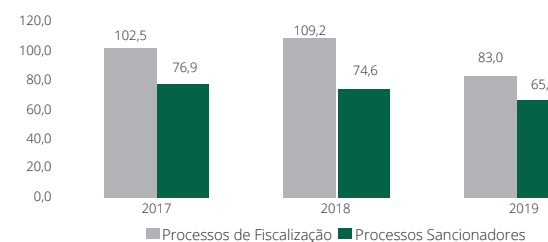
Outro indicador que também está associado à melhoria na eficácia da fiscalização, que justificou o aumento do número de procedimentos fiscais no decorrer de 2019, foi o Tempo Médio de Tramitação do Processo de Fiscalização (TMTF). O cálculo desse indicador, que se vincula ao objetivo estratégico P5, consiste na média do tempo transcorrido entre o início e o final da fiscalização (considerada no ato de arquivamento dos autos sem irregularidade ou no ato da lavratura do Auto de Infração). O indicador é calculado conforme a expressão a seguir:

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

O tempo médio de instrução dos processos de fiscalização no ano de 2019 foi de 85 dias, registrando um decréscimo de 22,5% em relação a 2018. Essa redução no tempo médio pode ser justificada pela melhoria dos procedimentos internos e pelo aumento da produtividade dos servidores devido ao teletrabalho.

No decorrer de 2019, os cálculos desse indicador e do Tempo Médio de Tramitação de Processos Sancionadores - TMTS foram aperfeiçoados e passaram a ser calculados diretamente no painel de Business Intelligence (BI), possibilitando cálculos mais precisos e com atualização diária. Tal aumento de produtividade está devidamente atrelado à melhoria de procedimentos internos (redução da burocracia) e a utilização de soluções de tecnologia nas fiscalizações em campo, com destaque para o SFIS Mobile, um aplicativo desenvolvido para dispositivos móveis, 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.

Tempos médios dos processos (em dias)



Execução dos processos sancionadores

Em 2019, foram instaurados 444 processos sancionadores, uma redução de 28% em relação ao ano de 2018. Um dos fatores que justifica esse desempenho é a redução do rol de infrações notificáveis frente às infrações identificadas pelos fiscais passíveis de correção, sem a necessidade de lavratura de auto de infração.

Apesar do aumento do número de fiscalizações observado, acredita-se que a atuação contínua e regular das fiscalizações de rotina dos Postos Avançados da Antaq esteja contribuindo fortemente para a redução das infrações.

O indicador que afere o tempo médio de instrução dos processos sancionadores da Agência é o Tempo Médio de Tramitação de Processos Sancionadores (TMTS), vinculado ao objetivo estratégico P5, consiste na média do tempo transcorrido entre a ciência do Auto de Infração e a produção do Parecer Técnico Instrutório (PATI), conforme a expressão a seguir:

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

Em 2019, o tempo médio de instrução dos processos sancionadores foi de 68,9 dias, apresentando um decréscimo de 9% em relação a 2018. Trata-se de indicador de grande relevância, uma vez que tempos excessivos entre a realização da fiscalização e a aplicação de penalidades geram a sensação de impunidade no setor, o que pode impactar na qualidade do serviço prestado pelas empresas reguladas. Assim, para assegurar a prestação de serviços adequados à população, os prazos de apuração de penalidades devem ser os mais curtos possíveis, possibilitando uma atuação coercitiva mais eficaz da fiscalização.

Outro indicador associado à prestação de serviço adequado é o Índice de Permanência de Irregularidades (IPI). O cálculo deste indicador, vinculado ao objetivo estratégico P2 leva em consideração o número de irregularidades idênticas cometidas por determinada empresa em dois anos consecutivos:

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

O indicador reflete que, quanto mais próximo de zero, mais regulados aderem ao efetivo cumprimento das normas da Antaq, demonstrando a efetividade da fiscalização e da regulação da Antaq em determinado ano. Percebe-se uma tendência representativa de queda desde 2016, com uma redução de 21,6% do IPI no comparativo de 2016 e 2019.

Empresas que permanecem com irregularidades do ano anterior



Observa-se que cerca de 7% do universo de empresas fiscalizadas (76 de 1.122 empresas em 2019) incorreram em infrações idênticas às cometidas no ano anterior. O acompanhamento deste indicador permite 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 próximos passos estratégicos para 2020 será 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. Similarmente, para acompanhamento das fiscalizações, busca-se o aprimoramento dos painéis de Business Intelligence (BI).

Outro desafio será a difusão, entre as Unidades Regionais, da utilização de quadricópteros tipo drone em suas fiscalizações de campo, com o intuito de permitir a visualização de locais de difícil acesso, como costados de embarcações ou acompanhamento do cumprimento de esquemas operacionais na navegação interior. Nesse sentido, a Antaq já está capacitando seus fiscais e adquirindo novas aeronaves provenientes de doação da Receita Federal. Em matéria de cooperação, busca-se maior proximidade com órgãos do SISBIN para garantir a eficácia nos resultados das fiscalizações.

Por último, a implementação da nova metodologia do PPF 2020-2023, que nesta última versão sofreu significativas alterações em comparação à elaboração dos anteriores. Além da ampliação do prazo para 4 (quatro) anos, o PPF 2020-2023 foi construído baseado no Modelo Quantitativo de Risco, que se caracteriza por ser um modelo de fiscalização responsiva que considera o histórico comportamental dos agentes fiscalizados. Espera-se que, com a aplicação deste novo modelo de fiscalização responsiva juntamente com a dilação da abrangência do plano, um novo cenário seja delineado, no qual altere-se a discussão dos termos “cultura de esforços” para uma “cultura de resultados”.

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



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.

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.

Resultados alcançados

Provimento de dados e informações do setor aquaviário

Para o correto tratamento dos dados, a Agência gerencia números do setor e produz informações fáceis de serem usadas pelo Governo, pelo mercado regulado e por outros setores da sociedade, tais como pesquisas e estudos. Nesse aspecto, integram-se às bases da Antaq uma série de dados obtidos de outros órgãos, de forma complementar. Entre as informações que a Antaq recebe direto do setor regulado, pode-se mencionar: cargas, tempos operacionais, tarifas da autoridade portuária, atracções de navios e passageiros embarcados/desembarcados.

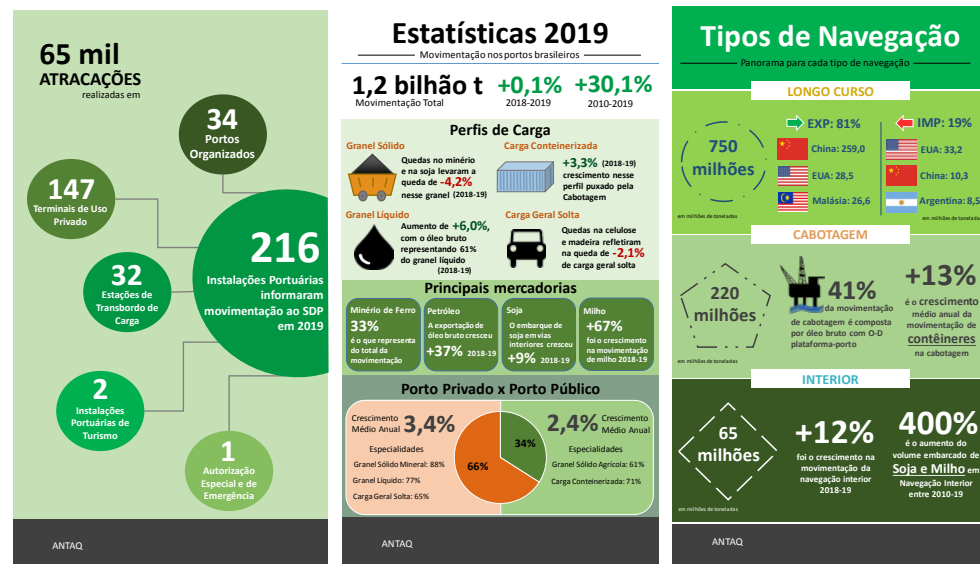
A partir dos dados disponíveis, a Antaq disponibiliza publicações atualizadas periodicamente, tais como o Estatístico Aquaviário, disponível em <http://web.Antaq.gov.br/anuario> e os Boletins Aquaviários Trimestrais.

Em 2019, os grandes números da movimentação portuária estão representados na figura a seguir. Observa-se que a variação anual, considerando-se o ano de 2019 (até novembro) em relação ao de 2018, teve um comportamento negativo com uma queda de 1,80%, gerando uma movimentação total 1,0 bilhão de toneladas.

Os quatro principais produtos movimentados foram o minério de ferro, petróleo, soja e milho, demonstrando mais uma vez o comportamento típico das cargas relacionadas às commodities brasileiras. Por fim, as cargas containerizadas, reconhecidamente de maior valor agregado, são ainda mais movimentadas em portos públicos, muito embora, haja forte tendência de maiores crescimentos nos portos privados.

O infográfico abaixo demonstra a utilização de cada um dos tipos de navegação brasileira. Vê-se facilmente que a principal navegação no Brasil é a de Longo Curso. É por ela que nossas

exportações e importações são escoadas, representando quase que a totalidade do comércio exterior brasileiro, quando se usa tonelada como métrica de verificação. Porém, a navegação de cabotagem é considerada como prioritária, principalmente porque possui capacidade de redução do custo logístico brasileiro, integrando-se e compondo a distribuição de modais de transporte.



Desenvolvimento de estudos

Em 2019, a Antaq alterou sua estratégia quanto à produção de estudos pela Agência, utilizando-se, prioritariamente, de sua equipe técnica para a execução dos estudos realizados, em detrimento da utilização de Termos de Execução Descentralizados - TED com Universidades. Os estudos podem ser acessados na Central de Conteúdos, área de estudos, no sítio da Agência (<http://portal.Antaq.gov.br/index.php/estudos/>).



Estudo de Viabilidade Técnica-Econômica e Ambiental da Travessia Manaus-Careiro

O estudo tem por objetivo subsidiar o processo seletivo para exploração de serviço de transporte de navegação interior de veículos na travessia localizada na diretriz de rodovia federal BR-319 (AM), entre os municípios de Manaus (AM) e Careiro da Várzea (AM).

O estudo de viabilidade buscou identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela prestação de serviços, a partir de avaliação multidisciplinar, que abrange variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

Como resultado do estudo, tem-se o estabelecimento de parâmetros mínimos

a serem atendidos pelos interessados na prestação dos serviços, os quais passarão a prestar os serviços de transporte de travessia, atendendo ao esquema operacional mínimo proposto, bem como os preços a serem cobrados dos usuários.



Vias Economicamente Navegadas

A Agência atualiza, bienalmente, desde 2011, a matriz hidroviária de origem e destino (O/D) das cargas e passageiros em trânsito nas vias aquaviárias interiores economicamente navegadas – aquelas nas quais há ocorrência de transporte por Empresa Brasileira de Navegação (EBN) ou empresa estadual, na prestação de serviço longitudinal de cargas, de passageiros, ou misto (passageiros e carga). Para tanto, a Antaq utiliza dados, primordialmente, do Sistema de Desempenho Portuário – SDP, da Agência, bem como do sistema Mercante e de informações da Agência Nacional de Águas (ANA). As simulações para aferição da extensão das vias navegadas são realizadas pelo Sistema de Informações Georreferenciadas da Antaq – SIGTAQ.

O estudo, que atualizou a extensão das vias economicamente navegadas para 2018, indicou que tal extensão foi de 18.616 quilômetros, 4,4% inferior à extensão auferida em 2016. A Região Hidrográfica Amazônica, com 15.014 km navegados, representou aproximadamente 81% do total de vias economicamente navegadas, seguida pela Região Hidrográfica Tocantins-Araguaia (7,2%) e Paraná (6,8%).

Estudo Comparativo dos valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no Mundo

Este estudo foi desenvolvido em atendimento à determinação do Tribunal de Contas da União - TCU contida no item 9.3.11 do Acórdão nº 1.439/2016 – com redação dada pelo Acórdão nº 923/2019 – TCU e teve por objetivo geral comparar os valores da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge – THC divulgados pelos transportadores marítimos internacionais (CMA-CGM, ONE, HAPAG-LLOYD E HAMBURG SÜD) e associados aos terminais de contêiner do Brasil, com aqueles associados aos demais portos do mundo selecionados para o estudo.

A Taxa de Movimentação no Terminal, mais conhecida como Terminal Handling Charge – THC, é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de carga entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação.

Foram analisados dados dos 40 principais portos internacionais envolvidos no comércio exterior brasileiro, os quais representaram, para o ano de 2018, 80% da movimentação portuária, na importação ou exportação. Os portos/complexos portuários brasileiros considerados foram: Santos, Itajaí-Portonave, Paranaguá-Antonina, Rio Grande, Itapoá-São Francisco do Sul, Manaus, Suape-Recife, Pecém-Fortaleza, que juntos, representaram 85% da movimentação de contêineres do país em 2018. Além disso, a análise considerou o tipo de contêiner utilizado na operação, abar-



cando contêineres secos e refrigerados (20' dry, 40' dry, 40' high cube dry, 20' reefer e 40' reefer).

Como principal resultado do estudo verificou-se que, via de regra, os preços medianos divulgados para o THC nos terminais brasileiros são inferiores àqueles informados para os demais portos da América Latina, América do Norte e Europa e levemente superiores aos da África e Ásia. Quando se analisa porto a porto é possível perceber que para o principal complexo portuário brasileiro na movimentação de contêineres, Santos, os transportadores marítimos informam valores de THC, variando entre US\$164 a US\$212 por contêiner dependendo do armador, sistematicamente inferiores a outros portos do mundo, tais como Buenos Aires, Roterdã, Antuérpia, Hamburgo, Singapura e Hong Kong.



Estudo sobre o transporte de contêineres na cabotagem

Este estudo foi desenvolvido visando subsidiar o debate regulatório sobre a competição no mercado de transporte de cabotagem de contêineres no país e atender ao disposto no item 9.1.4 do ACÓRDÃO Nº 1383/2019 - TCU – Plenário, que determina que a Antaq realize estudos sobre o mercado de navegação de cabotagem de contêiner, com o objetivo de encontrar opção regulatória para o fomento à competição no setor nos termos do art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001.

A partir de dados do Sistema de Desempenho Portuário – SDP da Antaq, foi possível aferir um crescimento de 28% na cabotagem, de 2010 a 2018, tendo o transporte de contêineres se destacado no período, crescendo sistematicamente desde 2010, e atingindo a participação de 18,1% em 2018, e se consolidando como a segundo maior perfil de carga transportado na cabotagem, atrás apenas dos granéis líquidos e gasosos.

A partir dos dados da frota de porta-contêineres disponível atualmente para o transporte de cabotagem, o estudo calculou a utilização da capacidade da frota existente, chegando ao valor de 76,2% em agosto de 2019. Tal valor, considerado elevado pela Agência, pode ocasionar, no curto prazo, problemas de absorção da demanda, do aumento do valor do frete e da piora da qualidade do serviço prestado aos usuários do serviço, se constituindo, portanto, em um problema regulatório a ser enfrentado. Possíveis opções regulatórias foram abordadas.

Diagnóstico Logístico 2010-2018 - EPL

Coordenado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), este estudo teve contribuição da Antaq, que se responsabilizou pela elaboração das análises contidas na seção referente ao diagnóstico logístico do modal aquaviário. O estudo pode ser acessado em <https://www.ontl.epl.gov.br/diagnostico-logistico1>.



Estudo TKU na Navegação Interior e de Cabotagem - 2018

O estudo apresentou a atualização da estimativa da demanda de transporte aquaviário de cargas, expressa pelos indicadores de tonelada útil - T e toneladas quilômetro útil - TKU, realizada durante o ano de 2018 nos corredores hidroviários brasileiros dos rios Solimões-Amazonas, Ma-

deira, Tocantins-Araguaia, Paraguai, Paraná-Tietê, São Francisco e Hidrovias do Sul, e nas principais rotas ao longo da costa, individualizada pelos principais pares de origem e destino da navegação interior de percurso longitudinal e de cabotagem. Esse cálculo é feito anualmente pela Antaq.

Boletim Aquaviário

O Boletim Aquaviário é uma publicação trimestral que apresenta os principais dados e informações referentes ao setor portuário nacional, buscando contextualizar econômica e operacionalmente as principais variações e tendências observadas ao longo do tempo, nas dimensões instalações portuárias públicas e privadas, perfis de carga e tipo de navegação.

Foram elaborados quatro boletins ao longo de 2019 (4º tri/2018, 1º tri/2019, 2º tri/2019 e 3º tri/2019).

Desafios e próximos passos

Sabendo-se que, sem o conhecimento e a manutenção de sólidas bases de dados, corre-se o risco de imposição de regulação ineficiente, 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 do Ministério da Economia, por meio dos dados de comércio exterior. Similarmente, a ausência de dados em outros modais (principalmente dos pares Origem-Destino internos e seus fretes), a uniformização de nomenclaturas e metodologias existentes entre os dados da RFB, Minfra, Antaq e ME e a inexistência de plano logístico único para o setor, 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 Comercio Exterior (ME). Além dessas ações, destaca-se também a implantação do APP (Acompanhamento de Preços Portuários) que, apesar de estar apto a receber as informações desde setembro de 2019, ainda não está recebendo em sua plenitude os dados do setor regulado, em função de demandas judiciais. Nesse quesito, o próximo passo será a construção de uma base de dados sobre preços de serviços portuários que será de grande valia para ampliar a capacidade de análise da Agência sobre o mercado regulado.

O principal desafio, portanto, que se impõe à Agência, no âmbito da produção de subsídios para aperfeiçoamento do setor regulado, é a execução das agendas de trabalho definidas no Plano de Gestão Anual 2020. Assim, para o ano de 2020, consideram-se os seguintes desafios:

- Realizar estudo sobre a eficiência dos terminais portuários brasileiros;
- Realizar pesquisa de satisfação dos usuários dos serviços de transporte de travessia;
- Implantar nova versão do Sistema de Cadastro Portuários – SCP.
- Realizar estudo sobre tonelagem por quilômetro útil (TKU) no transporte aquaviário;
- Elaborar boletins aquaviários trimestrais;
- Atualizar e publicar mensalmente as informações do Estatístico Aquaviário;
- Apresentar os resultados da movimentação portuário 2019 e 1º semestre de 2020.

Demonstração da eficiência e conformidade legal de áreas relevantes de gestão que contribuíram para o alcance dos resultados da Antaq no exercício

A Superintendência de Administração e Finanças da Antaq tem como competência a Gestão Orçamentária e Financeira; a Gestão de Pessoas; a Gestão Patrimonial e de Infraestrutura e a Gestão de Licitações e Contratos da Antaq-Sede e apoia 14 Unidades Regionais da Antaq (UREs) e 13 Postos Avançados (PAs) nessas temáticas. As ações da SAF em 2019 seguiram as diretrizes do Planejamento Estratégico da Antaq para 2016-2020, e visam o alcance, via Programa de Gestão Anual (PGA) e projetos Estratégicos, dos seguintes objetivos estratégicos previstos no mapa estratégico: 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).

De forma concisa, este capítulo apresentará as ações desenvolvidas pela Agência com vistas ao aprimoramento da governança nas áreas de aquisições e gestão de pessoas, abordando assim as seguintes iniciativas: mapeamento e redesenho de processos na área de compras/contratos, criação de indicadores de desempenho tanto para compras quanto para contratos; elaboração do Plano de Contratações Anual; Implantação de sistema de gestão de contratos e orçamento; elaboração de Manual de boas práticas em Gestão e Fiscalização de Contratos; Pesquisa de percepção junto aos fiscais de contratos; plano de treinamento contínuo para a equipe de compras; treinamento em gestão de riscos para equipe de compras e fiscais de contratos; treinamento presencial para os fiscais de contratos; ações de treinamento focado para gestores sucessores; recrutamento e seleção por meio de Editais de Seleção externo/interno.

Além das ações acima mencionadas, vale destacar as demais frentes de trabalho desenvolvidas pela SAF em 2019, conforme apresentado a seguir:



Gestão orçamentária e financeira

O planejamento orçamentário da Antaq em 2019 foi realizado com olhar para os macroprocessos estabelecidos na Cadeia de Valor: Normatização e Orientação do Setor Regulado, Gestão de Outorgas, Fiscalização, Produção de Conteúdo Aquaviário e Estratégia, Gestão e Suporte.

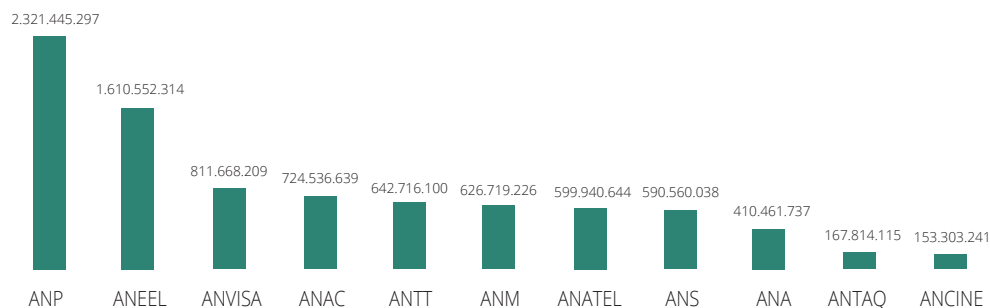
Nesse contexto, foram seguidos os Planos aprovados pela Diretoria Colegiada da Antaq, dos quais cabem citar o Plano Anual de Fiscalização das empresas reguladas, Agenda Regulatória, Plano de Desenvolvimento de Tecnologia e Informação, Plano Anual de Contratação, Plano Anual de Capacitação, Agenda de Licitações da Comissão Permanente de Licitações de Arrendamentos Portuários, etc. Adicionalmente, foi observado pela administração a necessidade de recursos para continuidade dos contratos administrativos de manutenção da Antaq Sede, das 14 Unidades Regionais e 13 Postos Avançados, levando em consideração os reajustes anuais pelos índices oficiais.

No quadro abaixo apresentamos sinteticamente a execução orçamentária de 90,54%, que só não foi próximo de 100% por conta da evasão de servidores e servidores cedidos no ano, bem como pela economia gerada com a negociação de alguns contratos, como é o caso da locação do edifício SEDE da Agência e a realocação de unidades regionais instaladas em prédios alugados para instalações públicas. Além disso, o cancelamento de estudo contratado e alguns investimentos em TI postergados para 2020, explicam o índice de execução.

Despesa	LOA 2019	Empenhado	%
Gastos com Pessoal	122.814.115,00	114.648.440,78	93,35
Custeio	41.000.000,00	34.087.826,58	83,14
Investimentos	4.000.000,00	3.207.659,37	80,19
TOTAL	167.814.115,00	151.943.926,73	90,54

Em comparação às demais Agências Reguladoras, a Antaq ocupa a 10ª posição em relação à dotação orçamentária aprovada em 2019, conforme demonstrado no quadro abaixo:

AGÊNCIAS REGULADORAS - DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2019



Além dos gastos com pessoal, que são essenciais para o êxito dos objetivos da Antaq, e que representam 75% das despesas totais, é importante salientar que nas despesas com custeio, além da manutenção das unidades (Sede, 14 Unidades Regionais e 13 Postos Avançados), estão incluídos os Programas de Trabalho: Fiscalização dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura do Transporte Aquaviário e Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura do Transporte Aquaviário, os quais demandam recursos orçamentários na forma de diárias, passagens e veículos para cumprimento do Plano Anual de Fiscalização, Análise e concessão de outorgas e Agenda Regulatória.

Programa/Ação	Empenhado 2019 (R\$)
Fiscalização dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura do Transporte Aquaviário	1.153.068,36
Concessão e Regulação dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura do Transporte Aquaviário	753.038,65

Com os recursos alocados nos respectivos programas, a Antaq cumpriu o Plano Anual de Fiscalização, realizando 1454 fiscalizações e analisando e concedendo 117 outorgas, além da edição e revisão de normativos. Estes resultados foram acima das metas estabelecidas na LOA 2019, em que se estimava a execução de 1250 fiscalizações e 100 outorgas.

Execução Orçamentária

O orçamento consignado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, aprovado pela Lei nº 13.808, de 15 de janeiro de 2019 (publicada no DOU de 16/01/2019), previu originalmente R\$ 167.814.115,00 sendo R\$ 122.814.115,00 para as despesas obrigatórias e R\$ 45.000.000,00 para as despesas discricionárias. Da dotação de R\$ 167.814.115,00 foram empenhadas R\$ 151.943.926,73, liquidadas R\$ 146.232.989,41 e pagas despesas no montante de R\$ 138.304.905,27, pelas razões anteriormente mencionadas.

Do valor empenhado em 2019, R\$ 151.943.926,73, 75,45% foram direcionados para pagamento de despesas com pessoal, encargos sociais e benefícios, 22,43% para despesas correntes e 2,11% para despesas de investimentos.

Despesa	2019					2018					Valores em R\$	
	Dotação Atual (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	Varição % (l)=d/i
Gastos com Pessoal	122.814.115,00	114.648.440,78	114.132.307,22	106.690.564,31	7.373.559,80	119.433.735,00	116.870.377,56	116.359.274,93	108.611.332,81	7.246.071,78	(1.920.768,50)	-1,77
Custeio	41.000.000,00	34.087.826,58	30.195.160,54	29.708.819,31	500.713,89	40.261.635,00	34.734.450,56	30.462.008,94	30.335.038,48	77.431,21	(626.219,17)	-2,06
Investimentos	4.000.000,00	3.207.659,37	1.905.521,65	1.905.521,65	0,00	4.000.000,00	4.000.000,00	1.026.565,57	1.026.565,57	0,00	878.956,08	85,62
TOTAL	167.814.115,00	151.943.926,73	146.232.989,41	138.304.905,27	7.874.273,69	163.695.370,00	155.604.828,12	147.847.849,44	139.972.936,86	7.323.502,99	(1.668.031,59)	(1,19)

Fonte: Balanço Financeiro - SIAFI (31/12/2019)
* RP Pago (Fonte: Tesouro Gerencial (10.01.2020))

Despesas da Antaq

Gastos com Pessoal: agrupados em gastos com auxílios (transporte, alimentação, pré-escolar, funeral), benefícios, indenizações e ajudas de custo, além das despesas com pessoal e encargos sociais.

Despesas de Custeio: despesas essenciais para a manutenção da Antaq Sede e Unidades Regionais/Postos Avançados, para a prestação dos serviços de fiscalização, regulação, concessão de outorgas e realização de estudos, bem como para capacitação dos servidores.

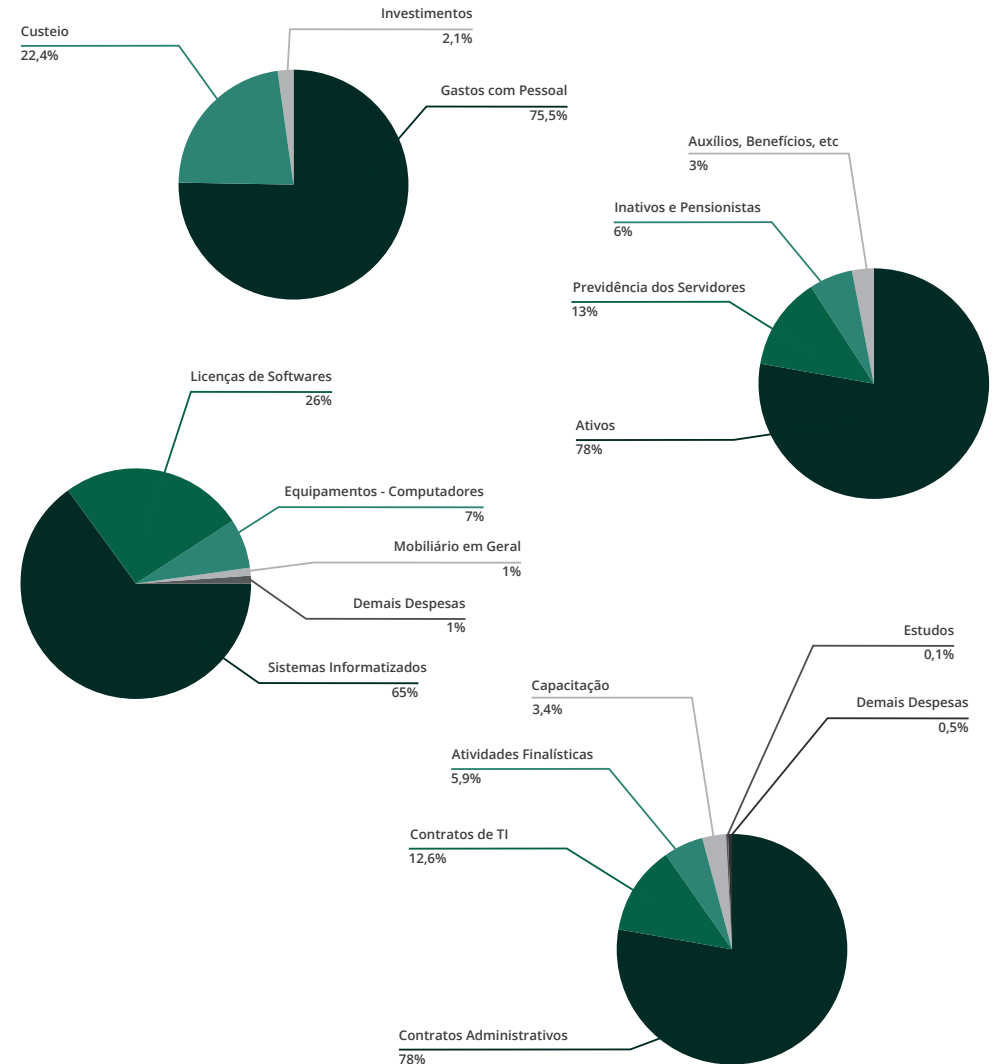
Os contratos administrativos ocuparam 78% desta categoria, para a manutenção da Sede, das 14 Unidades Regionais e dos 13 Postos Avançados, incluindo aluguel, condomínio, limpeza, energia, água, telefone, vigilância, brigada, secretariado, transporte, recepção, EBC, serviços de TI, etc.

Para os contratos com tecnologia da informação foram destinados 13% das despesas de custeio, tais como: serviços de sustentação e suporte de infraestrutura de redes, administração de redes de longa distância, sala cofre, entre outros.

Foram gastos 6% do valor de custeio com as despesas de diárias, passagens e veículos, que foram destinados ao cumprimento do Plano Anual de Fiscalização; realização de audiências públicas para debate sobre a proposição de normas e sobre a realização de leilões de arrendamentos portuários.

Em relação às despesas com capacitação, foram executadas 3% do custeio, as quais serão abordadas na parte específica de Gestão de Pessoas. Quanto às despesas com Estudos, foram executados apenas 0,06% do orçamento previsto, tema que será abordado na seção Outras Informações Relevantes.

Investimentos: dotações aplicadas no ativo imobilizado e intangíveis, como desenvolvimento, evolução e aquisição de softwares, fundamentais para a consecução das atividades finalísticas/estratégicas da Agência; aquisições de computadores (desktops); mobiliário em geral; e outros. Importante salientar que diferente de 2018, quando 100% da dotação orçamentária destinada para investimentos foram empenhadas, em 2019 o índice ficou em 80%, fato explicado, em parte, pelo deslocamento das licitações de infraestrutura de TI e de fábrica de software para o exercício de 2020.



Contingenciamento de Despesas

Nos primeiros meses de 2019 houve um contingenciamento de R\$ 10.782.270 dos recursos aprovados na LOA 2019 de R\$ 45.000.000 para as despesas discricionárias. Após tratativas junto ao Ministério da Infraestrutura houve a recomposição de R\$ 6.900.000, restando um limite de empenho de R\$ 41.117.729,72. Já no mês de novembro, a SOF informou a liberação do limite total aprovado na LOA, R\$ 45 milhões para as despesas discricionárias, as quais foram suficientes para a execução orçamentária no exercício de 2019, considerando as economias contratuais e a baixa execução em estudos.

Receitas da Antaq

No orçamento da Antaq, 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 de Recursos Detalhada	Natureza Receita	TOTAL
129	Receita de Concessão Infraestrutura de Transporte Aquaviário	R\$ 247.994.516
174	Multas Previstas em Legislação Específica	R\$ 6.877.186
Total Geral		R\$ 254.871.703

Ambas receitas, provenientes de concessões e multas, podem ser utilizadas para despesas de custeio, no entanto, limitadas a um valor definido na LOA. No caso da receita com concessões o limite era de R\$ 5.101.150, tendo sido utilizado R\$ 4.465.543. Já no caso das receitas com multas, o limite foi de R\$ 6.588.061 e o utilizado de R\$ 3.625.985, pelos motivos já detalhados.

Contudo, ao comparar as receitas de 2018, na ordem de R\$ 14.877.133, com as receitas de 2019, no montante de R\$ 254.871.703, cabe registrar o elevado incremento das receitas de concessão de infraestrutura portuária, que deverão seguir o mesmo patamar nos anos subsequentes, uma vez que além do pagamento de 25% do valor de outorga, na maioria dos casos registrados em 2019, restam ainda 5 parcelas anuais de 15%.

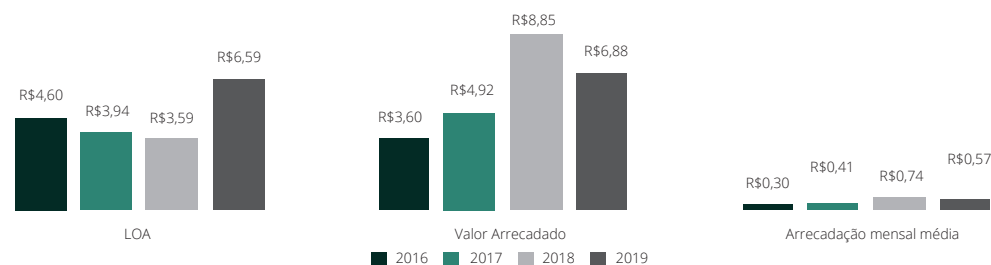
Entre as principais receitas de 2019 com concessões, destacam-se as áreas STS 13 e STS 20, situadas no Porto de Santos, no valor de R\$ 52.500.000 e R\$ 28.130.000, respectivamente; VDC 12, situada no Porto de Vila do Conde, no valor de R\$ 45.130.000; e VIX 30, situada no Porto de Vitória, no valor de R\$ 41.250.000, todas se referem aos 25% do valor de outorga proposto pelo vencedor da licitação. Para maiores informações, acesse o sítio da Antaq, na

seção Leilões em Andamento.

Verifica-se uma arrecadação maior do que a estimada na LOA 2019, embora menor do que a realizada em 2018. É importante destacar que em 2018 foi implantado o sistema eletrônico de emissão de GRU, no sítio da Antaq; implementou-se de novas rotinas; descentralizou-se a cobrança dos créditos da Gerência de Orçamento e Finanças para a Coordenadoria de Finanças; e foi zerado o estoque de processos para encaminhamento de cobrança judicial. Em 2019 foi concluído o módulo de parcelamento de multas, o que tem facilitado a gestão das cobranças das multas parceladas nos termos da Resolução Normativa nº 4-Antaq de 4 de agosto de 2015.

Dos 185 processos de multas aplicadas em 2019, 124 efetuaram o pagamento ou parcelaram, o que equivale a 67% 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\$ 11.361.014,20, sem considerar juros e multas. E o valor arrecadado, sem considerar juros e multas foi de R\$ 5.015.468,30, o que demonstra um percentual de recolhimento de multas de 44%.

Importante registrar que em 31/12/2019 eram 61 processos de multas parceladas, sendo 47 processos calculados via sistema de arrecadação e outros 14 processos calculados manualmente, que seguem tanto o normativo interno da Agência, Resolução Normativa nº 4-Antaq, de 4 de agosto de 2015, bem como outros normativos que balizam o parcelamento realizado pela Advocacia Geral da União. No exercício em análise não há processos pendentes para inscrição no CADIN.



Multas Previstas em Legislação Específica - Fiscalização (em milhões)

Em 2019, foram 20 multas canceladas em instâncias administrativas, o que corresponde a R\$ 1.291.829,10 ou 6,8% do total de infrações julgadas com penalidade de multa. Com relação à prescrição, ocorreu em apenas um processo fiscalizatório.

Com relação a risco de prescrição em instância judicial, cumpre informar que as inscrições e gestão dos créditos da Antaq em Dívida Ativa são realizadas pela AGU, por meio da Equipe Nacional de Cobrança - ENAC, instituída por meio da Portaria PGF nº

614, de 31 de agosto de 2016, vinculada à Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos da Procuradoria-Geral Federal.

Desafios e Oportunidades:

- Recompôr a Força de Trabalho da equipe;
- Manter o orçamento autorizado na LOA 2020, sem contingenciamentos;
- Implantar painéis sobre dados orçamentários e financeiros;
- Implantar indicadores de gestão orçamentária;
- Auxiliar a Agência na consecução de novas fontes de receitas por meio dos Relatórios de Custos com base na Cadeia de Valor; e
- Implantar o módulo de integração entre o sistema de arrecadação e o SAPIENS/SAPIENS Dívida e o desenvolvimento do módulo de relatórios e painéis de indicadores.

Gestão de pessoas

Conformidade Legal

A Antaq observa o conjunto de regras e diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, acompanha as normas publicadas pela Secretaria de Gestão do Ministério da Economia, Órgão Central do SIPEC, 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, no Programa de Gestão Anual – PGA e outros indicadores internos.

Avaliação da Força de Trabalho

A Força de Trabalho da Agência está subdimensionada para desempenho das competências institucionais e apoio às atividades do Ministério da Infraestrutura dado que há considerável rotatividade nas carreiras. Do quadro de servidores efetivos aprovado pela Lei 10.871/2004 dos 470 cargos, 364 estão ocupados, representando 77% da força de trabalho prevista em Lei. Com vistas a suplantarem essa situação, a Diretoria-Geral solicitou realização de novo concurso ao Ministério da Economia, registrado no processo nº 03154.002353/2018-16.

A recomposição do quadro visa fortalecer e agilizar os procedimentos necessários à realização das licitações de arrendamentos portuários previstos no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI do Governo Federal; oferecer condições de atender com celeridade e eficiência as competências institucionais sensivelmente 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 atividade de fiscalização desta Autarquia.

Após negativa do ME, a Antaq buscou outras alternativas publicando Edital

de interesse para movimentação de servidores de outros órgãos para a Agência, por meio da Portaria nº 193/2018. Foram recebidos 193 currículos, dos quais 91 servidores foram entrevistados e 36 selecionados, sendo que apenas um foi cedido à Agência até o momento. Os demais processos aguardam decisão do Ministério da Economia. A Agência também realizou 5 (cinco) processos seletivos para ocupação de cargo comissionado técnico, aumentando o nível de transparência e de meritocracia.

Composição do quadro de pessoal da Antaq		
Tipologias dos Cargos	Quadro de Vagas Autorizado em Lei	Quadro Efetivo (Cargos ocupados)
1. Servidores em Cargos Efetivos	470	364
2. Servidores de carreira vinculada ao órgão (quadro específico)	-	14
3. Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	7
4. Servidores de carreira em exercício provisório	-	3
5. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	-	20
6. Servidores sem vínculo com a administração pública	-	7
Total de Servidores	470	415

Fonte: SIAPE. Situação apurada em 31/12/2019.

A distribuição de servidores efetivos por faixa salarial em relação à remuneração bruta, sem gratificação ou cargo comissionado:

Faixa Salarial em Salários Mínimos (SM)	Quantidade de Servidores
Mais de 20 Salários (acima de R\$ 19.960,01)	82
Mais de 10 a 20 Salários (de R\$ 9.980,01 a R\$ 19.960,00)	210
De 4 a 10 Salários (de R\$ 3.992,00 a R\$ 9.980,00)	82
Total	374

Fonte: SIAPE. Situação apurada em 31/12/2019.

Observação: 4 (quatro) servidores estavam sem receber remuneração.

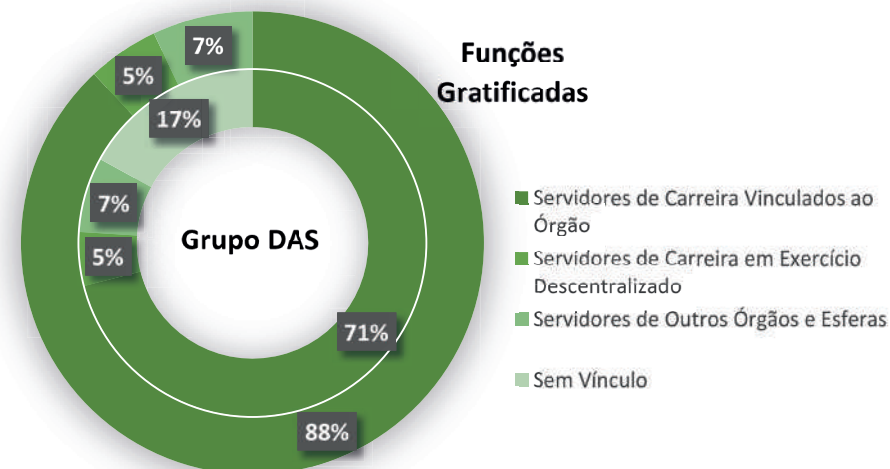
Índice de Turnover (Rotatividade)

ENTRADA	SAÍDA	Ativos em 31/12/19	(Entrada + Saída)/2/Ativos*100
4	30	415	4,1

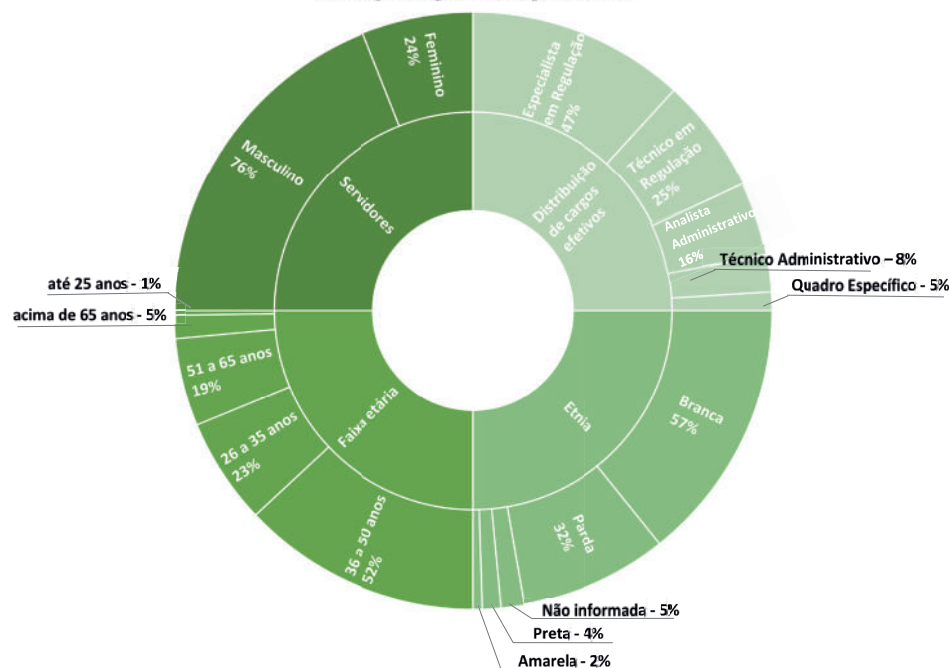
Fonte: SIAPE. Situação apurada em 31/12/2019.

A ocupação de cargos comissionados do grupo de direção e assessoramento superior e de funções gratificadas foi composta, em sua maioria, por servidores de carreira.

Ocupação de cargos comissionados



Composição de pessoal



Aposentadorias

Em 2019, 12 servidores se aposentaram, todos do quadro específico, registrando o maior número de aposentadorias em um único exercício desde a criação da Agência. Na projeção dos próximos três anos, 24 servidores estarão aptos a se aposentarem, o que representa 6,5% do quadro efetivo.

Quantidade de Aposentadorias passíveis para o período de 2020 a 2023

CARGO	2020	2021	2022	2023	TOTAL POR CARGO
Específico nível superior (ESPs)	6	1			7
Específico nível médio (ESPm)					0
Analista Administrativo (A.A.)	3	1	1		5
Técnico Administrativo (T.A.)					0
Especialista em Regulação (E.R.)	7			2	9
Técnico em Regulação (T.R.)	1		1	1	3
TOTAL	17	2	2	3	24

Quantidade de Aposentadorias em 2019

CARGO	2019
Específico nível superior (ESPs)	6
Específico nível médio (ESPM)	6
Analista Administrativo (A.A.)	0
Técnico Administrativo (T.A.)	0
Especialista em Regulação (E.R.)	0
Técnico em Regulação (T.R.)	0
TOTAL	12

Recomposição da Força de Trabalho

Como mencionado anteriormente, a Agência não conseguiu autorização para novos concursos públicos. Espera-se aproveitar melhor a capacidade atual dos servidores por meio de projeto para dimensionamento da força de trabalho, que está em fase de reavaliação no atual Ministério da Economia.

Com relação aos empregados terceirizados, são 167, sendo 114 na sede e 53 nas UREs. Os terceirizados prestam serviços continuados dos contratos de limpeza, vigilância, brigada, secretariado, transporte, etc.

Estratégia de recrutamento e alocação de pessoas

Recrutamento

A realização de concursos depende de autorização do Ministério da Economia e contratação de banca examinadora para realização do certame, inclusive para o provimento de vagas decorrentes de aposentadorias e vacâncias para assumir outro cargo público. A solicitação de concursos é coordenada pela Superintendência de Administração e Finanças (SAF), após análises de alocação de pessoal realizadas pelas unidades da Antaq. Desde 2017 a Agência vem solicitando, sem sucesso, autorização para suprir as vagas remanescentes previstas em Lei.

Plano de Remoção e Alocação de Servidores

A Antaq realiza concurso amplo de remoção interna às vésperas de realização de concurso público com vistas a adequar a força de trabalho a real necessidade de servidores e dimensionar melhor o quadro de vagas disponíveis, vale ressaltar a publicação do Edital de Remoção nº 10 de 2019, especificamente para os Postos Avançados de Cabedelo, Suape e Imbituba, cujo resultado será publicado em 2020. Em 2019 houve também pequenos ajustes na força de trabalho por necessidades específicas de algumas Unidades Organizacionais, resultando na efetivação de 12 remoções internas com mudança de sede e outras sem mudança de sede.

Detalhamento da despesa de pessoal

Despesa com pessoal	
ANO	VALOR
2018	R\$ 116.870.377,56
2019	R\$ 114.648.441,52

Nesse cálculo estão incluídos os servidores ativos do quadro permanente e específico, cargos comissionados sem vínculo com a Administração Pública, aposentados, pensionistas, auxílios, benefícios, indenizações, ajudas de custo, encargos sociais e etc. Maiores detalhes sobre o gasto com pessoal podem ser vistos na seção Gestão Orçamentária e Financeira.

Avaliação de desempenho:

Do total da força de trabalho da Agência, 77% (364) são compostos pelo quadro efetivo, criado pela Lei nº 10.871/2004. Em 2016 a remuneração da carreira foi convertida para subsídio, com isso a avaliação de desempenho desvinculou-se da remuneração do servidor por tratar-se de carreira típica de estado. Já o quadro específico representa aproximadamente 4% da força de trabalho (14 servidores) e continua com a avaliação de desempenho atrelada à remuneração.

Nesse contexto, a Agência tem atuado de forma mais estratégica e instituiu o Plano de Gestão Anual, muito antes da previsão da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, por unidade organizacional, permitindo a mensuração de resultados da equipe. Além disso, em 2019 houve a continuidade do projeto piloto do teletrabalho, o qual enseja na individualização de metas trimestrais aos servidores. No último trimestre de 2019, referente ao 8º módulo do mencionado projeto, 127 servidores da Agência participaram do regime de teletrabalho, na modalidade parcial (maioria), integral e também por tarefa.

Progressão e Promoção:

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. É por meio da progressão e da promoção que ocorre o desenvolvimento do servidor nas carreiras (ou cargos). No exercício de 2019, 266 servidores fizeram jus à progressão ou promoção.

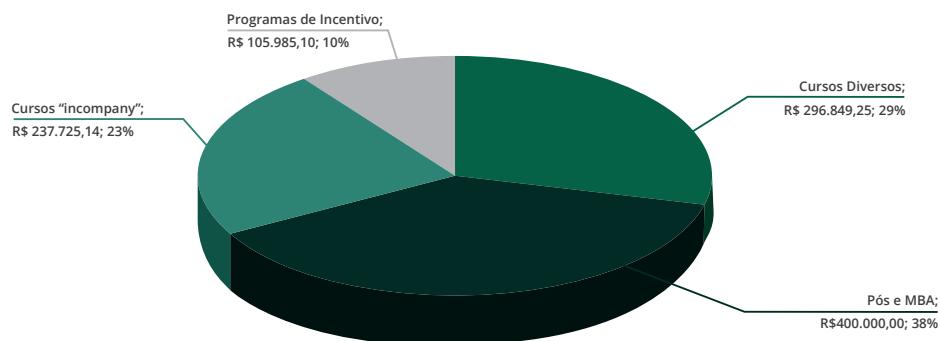
Estágio Probatório:

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 2019 correspondem a 7 avaliações (servidores que ingressaram na Agência nos exercícios de 2016 e 2017).

Capacitação:

O Plano Anual de Capacitação (PAC 2019) estabeleceu as ações de capacitação a serem desenvolvidas nas diversas unidades da Antaq, no exercício de 2019.

Com um orçamento para capacitação de R\$ 1.530.000,00 em 2019, R\$ 1.161.897,34 foram empenhados e R\$ 1.040.559,49 liquidados, correspondendo



a 68% do orçamento previsto, com 227 participações em ações de capacitação.

O orçamento de capacitação foi executado, conforme os dados e gráfico, em destaque.

- Programas de incentivo educacional (idioma, graduação e pós-graduação)
- Cursos de Pós-Graduação (63 servidores), ressaltando os cursos de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário; MBA Executivo em Economia e Gestão (Regulação em Transporte); MBA Executivo em Business Analytics e Big Data; e MBA - Defesa da Concorrência e Direito Econômico
- Capacitação gerencial – Programa de Liderança (60 servidores)
- Treinamento em Sistema de Desempenho Portuário
- Curso sobre Análise de Impacto Regulatório
- Curso de fiscalização de contratos administrativos
- Curso de fiscalização
- Capacitação em Avaliação de Desempenho Portuário
- Diversos cursos de aperfeiçoamento

O Programa de Incentivo Educacional contemplou o quantitativo de servidores conforme a seguir: Incentivo a Graduação assistiu 6 servidores, foram concedidas também 30 bolsas de Idioma Estrangeiro e 11 bolsas de Pós-Graduação.

A quantidade de servidores capacitados através de cursos remunerados por GECC totalizou 142 servidores, em 5 cursos, custando R\$ 31.547,00, o que resulta em uma economia estimada de aproximadamente R\$ 394.453,00, ao simular um custo de R\$ 3.000,00, por aluno caso tivesse sido contratado no mercado:

Participantes em cursos de GECC	Nº Servidores Capacitados
Sistema Conta	18
Workshop metodologia científica (ANTT)	10
Curso de Fiscais - SFC	69
Avaliação de Desempenho de Indicadores Portuários	5
Curso de Fiscais - GLC	40
TOTAL	142

Desafios e Oportunidades

O principal desafio em Gestão de pessoas consiste na adequação da força de trabalho da agência às demandas da Sociedade e do Setor Regulado, e envolve as seguintes ações:

- Obter aprovação para realização de concurso público com a finalidade de recompor a força de trabalho e assim completar o quadro previsto em lei ainda não preenchido;
- Implementar ações de governança e estratégia em gestão de pessoas visando melhoria dos indicadores da Agência e aprimorar a gestão de talentos da Agência;
- 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 elevar a satisfação no trabalho pelos servidores por meio de adequada alocação de servidores com base em competências;

Gestão de licitações e contratos

Conformidade Legal

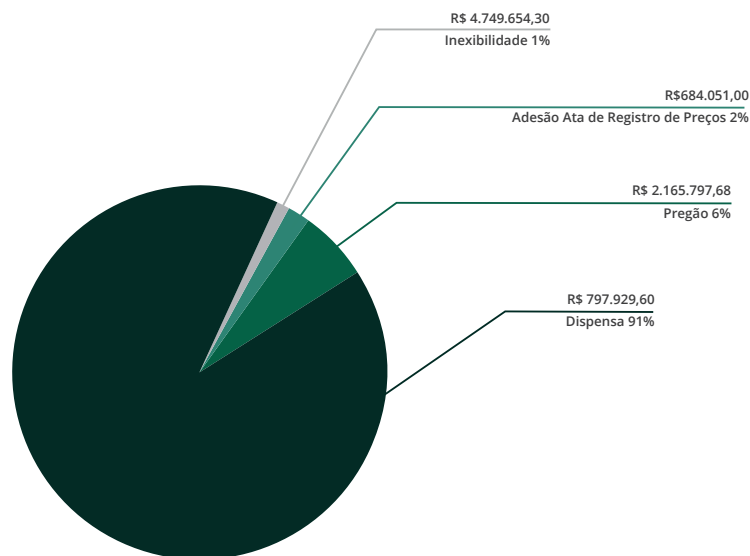
A Antaq realizou seus atos de Licitações e Contratos em conformidade com as normas emanadas pelo Governo Federal: Leis 8.666/1993 e 10.520/2002, Orientações do Ministério da Economia, em especial as IN 1/2018, IN 5/2017 e IN 4/2014.

Detalhamento dos Gastos das Contratações

A Agência apresentou elevação em 14% (26 contratações) com base no ano anterior, ocorrendo em maior grau nas dispensas de licitação, motivada em parte pelo aumento no limite legal. A maior parte das contratações diretas foram direcionadas a cursos de curta duração e pequenos serviços de manutenção predial.

O prazo médio de contratação entre o recebimento do processo na Gerência de Licitações e Contratos (GLC) e a publicação do resultado da licitação foi de 231 dias, em 2019, frente a 150,5 dias em 2018. Esse dado leva em consideração apenas os processos licitatórios (Pregão Eletrônico) finalizados com sucesso. Dos 12 pregões abertos em 2019, 11 (92%) foram concluídos com adjudicação ao vencedor. O expressivo aumento no tempo médio de contratação via pregão deve-se ao tempo extenso da fase de planejamento de duas licitações: contratação de operador de mídia audiovisual (395 dias) e contratação de empresa de organização de eventos (409 dias).

Contratação por Modalidade 2019



Contratações mais relevantes

- Contratação de prestação de serviços especializados de consultoria e assessoria técnica para a padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres.
- Contratação da B3 S.A. prestação de serviços especializados de consultoria e assessoria técnica às licitações, visando a realização de leilões de arrendamentos de instalações portuárias
- Contratação de Empresa de Eventos via Pregão para Registro de Preços, obtendo maior versatilidade na execução contratual.
- Importante salientar que não houve contratações de consultores para projetos de cooperação técnica com organismos internacionais, nem contratações de mão de obra temporária, assim como não houve contratação de serviços de publicidade.

Modalidade de Licitação/ANO	2019	2018
Pregão	12	19
Dispensa	196	144
Inexigibilidade	2	15
Adesão Ata de Registro de Preços	4	9
Chamamento Público	0	1
Total	214	188

Desafios e Oportunidades

- Recompôr a Força de Trabalho da equipe
- Melhorar índices de Gestão e Governança em Contratações
- Reduzir o tempo médio das licitações
- Implantar o sistema de gestão contratual – CONTAS
- Iniciar a medição sistemática de indicadores de desempenho
- Implantar o Sistema de Planejamento e Gerenciamento da Contratações, em especial o Plano Anual de Contratações (PAC)

Gestão patrimonial e infraestrutura

Conformidade Legal

A Antaq realizou seus atos de Gestão Patrimonial e Infraestrutura em conformidade com as normas emanadas pelo Governo Federal: Leis 8.666/1993 e 10.520/2002, Orientações do Ministério da Economia, em especial IN 1/2018, IN 5/2017 e IN 4/2014, Portaria MPOG nº 303/2001 (Cotação Eletrônica), o Decreto nº 9.373/2018 (Doações), Instrução Normativa nº 05/2014 e demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial e de infraestrutura na Administração Pública.

Principais Investimentos de Capital

Os principais investimentos de Capital englobam aquisições e contratações de TI, entre elas destacam-se: renovação do parque tecnológico pela aquisição de computadores, renovação de licenças e desenvolvimento de softwares, mais detalhes sobre essas contratações estão no tópico Gestão de Tecnologia da Informação.

Desfazimento de Ativos

Em 2019, foram realizados seis processos de doações/transferências, totalizando R\$ 76.102,51 para as seguintes instituições: Programando o Futuro - OSCIP, CNPJ nº 05.014.680/0001-16, no valor de R\$ 44.922,84; Universidade Federal do Pará, no valor de R\$ 19.245,44; Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia-CENSIPAM, no valor de R\$ 1.591,34; Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, no valor de R\$ 9.285,09; e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, no valor de R\$ 1.057,80. Entre eles destacam-se equipamentos de informática, aparelhos de ar condicionado e material de expediente. Em respeito às restrições ao desfazimento de bens públicos em ano eleitoral, foram favorecidos vários órgãos públicos.

Locações de Imóveis

Como já detalhado anteriormente, a Antaq está sediada em Brasília/DF e presente em 14 Estados brasileiros, por meio de 14 Unidades Regionais (UREs). As UREs estão instaladas em imóveis locados, exceto as Unidades URERJ, UREMN e URECO, instaladas em imóveis cedidos pela União. Além das UREs há presença da Antaq em 13 Postos Avançados (PAs) vinculados às UREs. O gasto com locação em 2019 representou 18,5% (R\$ 6.294.129,64) do orçamento de custeio da Agência.

Mudanças e Desmobilizações Relevantes

Estão em curso a regularização de cessão de uso de imóveis, sem custos para a Antaq, dos Postos Avançados de Santarém (PA-STM), de Imbituba (PA-I-

BB), de Itajaí (PA-ITJ), de São Francisco do Sul (PA-SFS), do Rio Grande (PA-RIG), de Paranaguá (PA-PR), 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 há pagamento de aluguel e a manutenção no imóvel é realizada pela Autoridade Portuária de cada localidade, em atendimento ao que dispõe a Portaria nº 170/2016 da Antaq.

A Unidade de Corumbá em 2019 foi transferida para o Porto Fluvial de Corumbá (instalação pública) o que gerará uma redução estimada em R\$ 270 mil reais anuais ou R\$ 2,7 milhões ao longo de 10 anos. Há procedimentos avançados para a realocação para instalações públicas das Unidades Regionais de Porto Velho, Fortaleza e Curitiba e tratativas iniciais para Porto Alegre e Florianópolis. O Posto Avançado de Santos foi transferido para uma instalação em melhores condições pertencente à Secretaria do Patrimônio da União. Houve redução na prestação de serviços à Unidade de Porto Velho, o que resultará em uma economia estimada em R\$ 260 mil reais anuais ou R\$ 2,6 milhões em 10 anos. 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 concluído os deslocamentos citados, a Antaq passará a ter 68% das suas sedes ocupadas em estruturas públicas, ou seja, sem gastos com aluguéis e outros serviços, uma vez que todos os postos avançados e ainda as unidades regionais do Rio de Janeiro, Manaus e Corumbá, já estão em ocupações públicas, reforçando a política adotada por esta Agência de otimização dos recursos públicos. Na Sede da Antaq, em Brasília, o valor do contrato também foi revisto, sendo que após negociação iniciada no primeiro semestre de 2018 o valor do aluguel era de R\$ 520 mil/mês foi reduzido para R\$ 450 mil/mês, e, por fim, em 2019, após nova negociação, foi reduzido para R\$ 355 mil/mês. A redução significa uma economia de quase R\$ 2 milhões anuais e R\$ 19,8 milhões ao longo dos 10 anos de contrato, o que corresponde a quase 50% do orçamento de custeio da Agência para o exercício de 2019.

Principais Desafios e Ações Futuras

- Elaborar os normativos internos de regras de acesso predial e serviço de telefonia
- Elaborar e executar o projeto de acessibilidade aos Portadores de Necessidades Especiais – PNE, além de implantar o sistema de comunicação visual
- Realocar as unidades administrativas regionais que iniciaram o processo de migração para edifícios públicos em 2019

Gestão da tecnologia

De modo a garantir a conformidade legal da Gestão de Tecnologia da Informação, a Antaq 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, há constante evolução 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:

- Instrução Normativa nº 01/2019 que dispõe sobre atualizações do Plano Anual de Contratações (PAC) de bens, serviços, obras e soluções de tecnologia da informação, e altera etapas da elaboração do Plano e da operacionalização do Sistema de Planejamento de Gerenciamento de Contratações (PGC).;
- 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 01/2019, do Ministério da Economia/Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital/Secretaria de Governo Digital;
- Acordão nº 2471/2008–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:

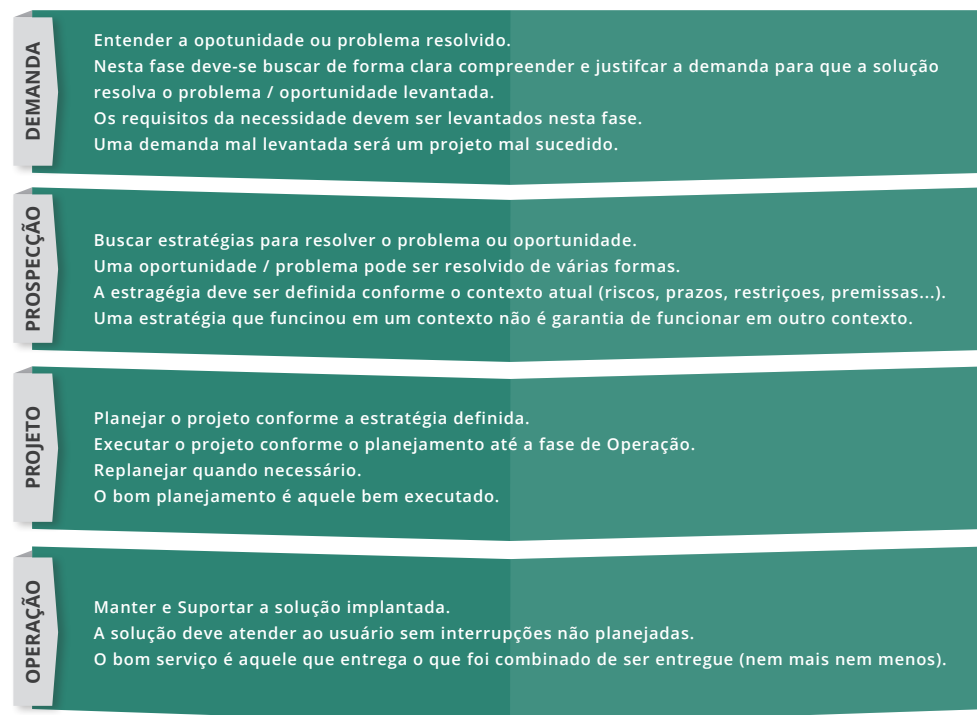
- Guia de Boas Práticas em Contratação de Soluções de Tecnologia da Informação V 3 0 SETIC/MPOG (2017);
- Estratégia de Governança Digital – EGD 2016/2019 da SETIC/MPOG

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. Nesse 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.

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



Montante de recursos aplicados em TI

O montante utilizado pela Tecnologia da Informação no ano de 2019 representa R\$ 7.496.663,98. Considerando o orçamento global da Agência para investimentos, os recursos tecnológicos representaram 78,9% da alocação (R\$ 5.166.031,95) e as despesas de custeio, os serviços de TI correspondem a 12,6% (R\$ 2.330.632,03) do total gasto.

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.

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 solução de Firewall em substituição ao legado;
- Renovação do licenciamento das estações de trabalho e atualização para Windows 10, garantindo o compliance dos equipamentos utilizados pelos usuários;
- Renovação e ampliação do Parque de Descoberta de Dados garantindo maior acesso interno e externo aos painéis de dados das áreas meio e fim da Agência;
- Aquisição de Segurança de Tecnologia da Informação – Trend Office – AntiSpam e Antivírus em substituição ao legado.

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 2019 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.

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. O maior desafio para adoção e implantação continuada de serviços e tecnologias é a dependência de fornecedores, tendo em vista o reduzido quadro de pessoal, o que prejudica a retenção de conhecimento na organização, fragiliza e torna crítica a gestão da tecnologia da informação.



Gestão de custos

Conformidade legal

Na legislação aplicada, destacamos a Lei nº 4.320/64, Decreto-Lei 200/1967, Decreto 93.872/1986, Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), Lei nº 10.180/2002, Normas Brasileiras de Contabilidade NBC T SP 16, Portarias STN/MF nº 157/2011 e 716/2011, e Portaria STN nº 518/2018 (Manual de Informações de Custos do Governo Federal - MIC).

O Art. 50, § 3º, da Lei Complementar nº 101/2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), determina à Administração Pública manter sistema de custos que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial. A Lei nº 10.180/2001, que organiza e disciplina o Sistema de Contabilidade Federal do Poder Executivo, estabelece que compete à Secretaria do Tesouro Nacional (STN) tratar de assuntos relacionados à área de custos na Administração Pública Federal.

Nesse sentido, a STN, por meio da Portaria nº 157/2011, criou o Sistema de Informações de Custos do Governo Federal (SIC) que se utiliza da extração de dados dos sistemas estruturantes com o objetivo de evidenciar os custos dos programas e das unidades da administração pública federal.

A Agência definiu a metodologia a ser aplicada ao Centro de Custo em meados de 2019 e iniciou a coleta de dados a partir dos pagamentos realizados em setembro de 2019. Com isso, a Antaq passou a pertencer a um restrito grupo de órgãos que tem o Centro implantado, com destaque ao fato de que a implantação dessa sistemática na Antaq está baseada na cadeia de valor da Autarquia, algo que representa uma inovação no serviço público, uma vez que permitirá um olhar crítico dos gestores e da sociedade sob a execução dos gastos da Agência, bem como facilitará a análise da relação custo/benefício por macroprocesso.

Estimativa de custos por área de atuação, demonstrando a distribuição dos recursos consumidos entre as áreas finalísticas e de suporte



Estimativa de custos por programa governamental, demonstrando em que medida eles se relacionam com o alcance da missão institucional da Antaq

A estimativa de custo obedece ao princípio contábil da competência da variação patrimonial diminutiva, ou seja, valores que geram ativos imobilizados somente agre-

gam custo quando da depreciação, intangíveis geram custo quando ocorre a amortização e o almoxarifado quando há o consumo do material, portanto, o momento da alocação do custo difere do momento do registro orçamentário da despesa. A tabela abaixo demonstra o valor empenhado em 2019 para os programas governamentais.

Programa		Ação Governo		Programa de Trabalho	DESPESAS EMPENHADAS
0910	Operações especiais: gestão da participação em organismos e entidades nacionais e internacionais	000Q	Contribuições a organismos internacionais sem exigência de programação específica	Contribuições a organismos internacionais sem exigência de programação específica	10.356,92
0089	Previdência de inativos e pensionistas da União	0181	Aposentadorias e pensões civis da União	Aposentadorias e pensões civis da União	2.152.363,57
2126	Programa de gestão e manutenção do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	09HB	Contribuição da União, de suas autarquias e fundações para o custeio do regime de previdência dos servidores públicos federais	Contribuição da União, de suas autarquias e fundações para o custeio do regime de previdência dos servidores públicos federais	15.005.378,46
		2000	Administração da unidade	Capacitação de servidores em processo de qualificação e requalificação	1.161.897,34
				Administração da unidade	3.207.659,37
					22.724.953,02
					4.465.543,16
					3.625.985,92
		2004	Assistência médica e odontológica aos servidores civis, empregados, militares e seus dependentes	Assistência médica e odontológica de civis - complementação da união	857.577,28
				Exames periódicos - civis	
		2088	Concessão e regulação dos serviços e da exploração da infraestrutura	Concessão e regulação dos serviços e da exploração da infraestrutura do transporte aquaviário	753.038,65
		2090	Fiscalização dos serviços e da exploração da infraestrutura	Fiscalização dos serviços e da exploração da infraestrutura do transporte aquaviário	1.153.068,36
		20TP	Ativos civis da União	Ativos civis da união	88.962.073,30
		20UC	Estudos, projetos e planejamento de infraestrutura de transportes	Estudos, projetos e planejamento de infraestrutura de transportes	19.617,59
		212B	Benefícios obrigatórios aos servidores civis, empregados e militares	Assistência pré-escolar aos dependentes de servidores civis e de empregados	314.098,50
				Auxílio-transporte de civis	11.404,12
Auxílio-alimentação de civis	2.122.371,99				
216H	Ajuda de custo para moradia ou auxílio-moradia a agentes públicos	Ajuda de custo para moradia ou auxílio-moradia a agentes públicos	53.530,29		
			173.365,62		
Total					151.943.926,73

Principais desafios e ações futuras para alocação mais eficiente de recursos e melhoria da qualidade dos gastos públicos

- Mensurar os seus custos de acordo com a metodologia estabelecida
- Implantar equipe específica de mensuração de custos conforme orientações do MIC (Portaria STN nº 518/2018)
- Analisar a alocação de recursos públicos e sugerir melhorias que possam impactar a qualidade dos gastos públicos
- Proporcionar à administração da Agência informações úteis para a tomada de decisões

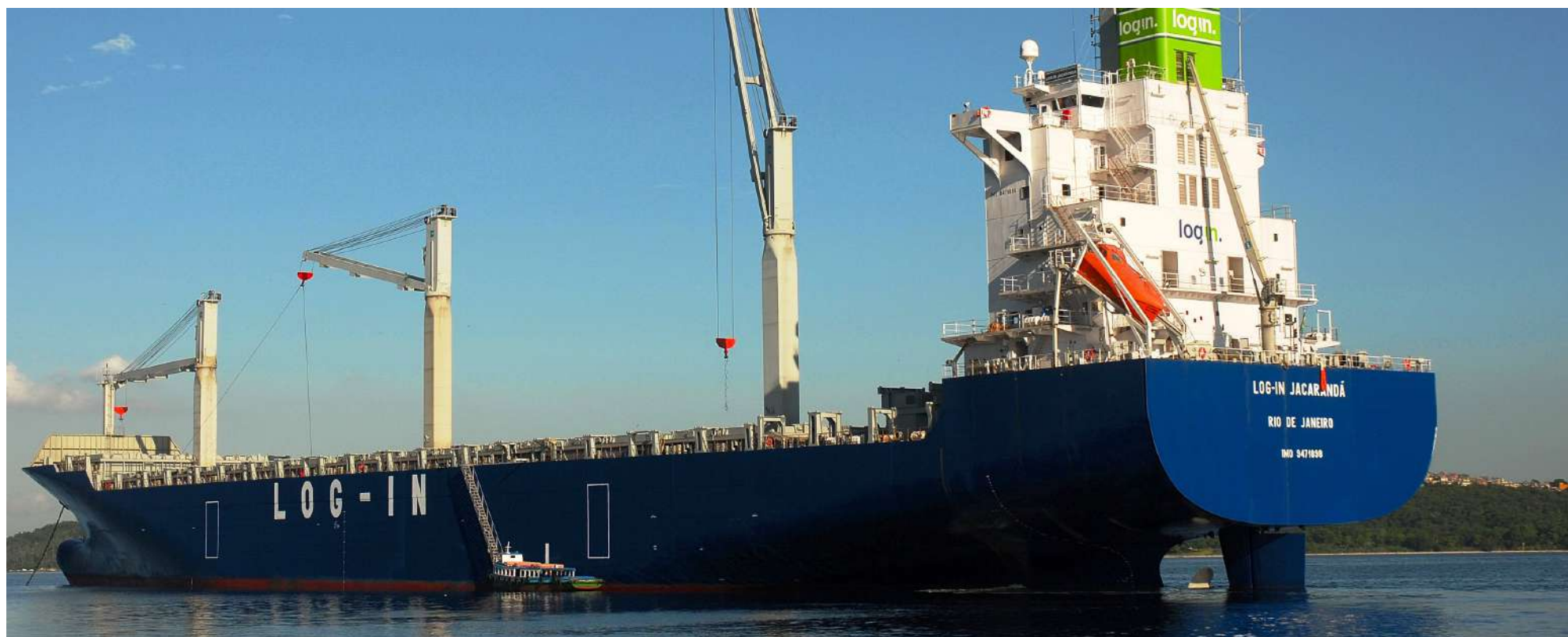
Sustentabilidade ambiental

A Antaq, no âmbito da gestão ambiental, vem atuando de forma a agregar os preceitos da sustentabilidade ambiental em suas aquisições de materiais e contratações de serviços terceirizados. Em 2019, os contratos aderentes ao critério de sustentabilidade foram inseridos em seus documentos editalícios regras de sustentabilidade ambiental, nos preceitos da IN 01/2010 e da IN 05/2017.

Em 2019, inovamos na confecção do Termo de Referência para prestação de serviço de Manutenção Predial onde inserimos a Logística Reversa em seu corpo, ou seja, em qualquer reforma que acontecer nas instalações da Sede/ Antaq, a contratada deverá destinar os resíduos para reaproveitamento e/ou destino correto.

Continuamos atendendo ao Decreto nº 5.940/2006 – onde destinamos nossa separação dos resíduos recicláveis à COOPERATIVA RECICLO DF, de catadores de materiais recicláveis.

Imperioso ressaltar que 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.



Capítulo 5

Informações orçamentárias, financeiras e contábeis

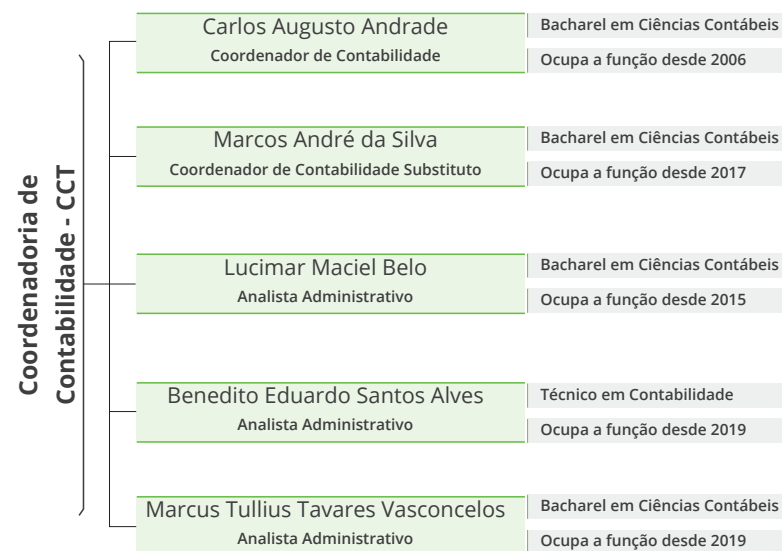


A Coordenadoria de Contabilidade - CCT integra a estrutura da Gerência de Orçamento e Finanças, subordinada a Superintendência de Administração e Finanças, que, conforme o artigo 6º da Resolução nº 663-Antaq de 17 de novembro de 2006, exerce competências definidas e outras importantes atribuições mapeadas, nos termos a seguir:

Art. 6º da Resolução nº 663-Antaq de 17 de novembro de 2006, a Coordenadoria de Contabilidade – CCT, compete:

- i) Efetuar os registros e escriturações contábeis;
- ii) Conciliar e analisar as contas e registros contábeis;
- iii) Efetuar a liquidação (contabilização) das despesas;
- iv) Elaborar e analisar os balancetes, o balanço geral e as demais Demonstrações Contábeis;
- v) Apoiar a elaboração da prestação de contas anual;
- vi) Utilizar os sistemas específicos do governo referentes à sua área de atuação;
- vii) Propor normas referentes à sua área de atuação.

Estrutura do Setor de Contabilidade da Antaq



As demonstrações contábeis apresentadas a seguir referem-se ao exercício financeiro de 2019 e representam a posição econômico-financeira da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). As demonstrações contábeis foram elaboradas em conformidade com a Lei nº 4.320/1964, com as Normas Brasileiras de Contabilidade e com o Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público.

Os atos e fatos contábeis são registrados no Sistema Integrado de Administração Financeira (SIAFI), que conta com equações contábeis que realizam cruzamento das informações registradas. A revisão analítica operada pelo sistema gera relatório de desequilíbrios, que são acompanhados diariamente e ajustados quando necessário.

Mensalmente, o contador da Agência aplica o procedimento denominado conformidade contábil, que visa assegurar a conformidade das demonstrações contábeis com as normas contábeis, em aspectos relevantes, bem como aferir se as demonstrações apresentam inconformidades perante tais normas, resultando em distorções relevantes que prejudicam a tomada de decisões e as avaliações nelas baseadas. Em breve resumo, a conformidade contábil dos atos e fatos da gestão orçamentária, financeira e patrimonial consiste na certificação de que as demonstrações contábeis geradas pelo SIAFI estão de acordo com as normas.

Adentrando nas informações técnicas, passamos a apresentar de forma resumida as informações contábeis, abordando a situação financeira contábil da Antaq (saldos das principais contas e/ou grupos de contas, resultados, receitas e despesas) etc.

No Ativo Circulante, a conta Caixa e Equivalentes em Moeda Nacional apresentou um decréscimo de -33,57% no exercício 2019 em relação ao saldo existente em 31/12/2018. Esse grupo totalizou um saldo final de R\$ 11.213.525 (onze milhões, duzentos e treze mil e quinhentos e vinte e cinco reais), e correspondeu a 43,37% do total do Ativo, que é representado pelas contas contábeis: Demais Contas - Caixa Econômica Federal (R\$ 2.016.330) que se trata de cauções recebidas; e Limite de Saque (R\$ 9.197.195), que são recursos liberados pelo Tesouro Nacional.

Entre as cauções registradas, R\$ 47.835,85 são para assegurar a execução dos contratos administrativos e R\$ 1.968.493,70 são relacionadas aos portos.

Em R\$				
GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	DECRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
CAIXA E EQUIVALENTES EM MOEDA	11.213.525	16.880.515	-5.666.990	-33,57%

Outra variação relevante identificada no Ativo Circulante diz respeito ao saldo do grupo de contas Demais Créditos e Valores a Curto Prazo – Outros Créditos a Receber e Valores a Curto Prazo no valor de R\$ 1.712.904 (um milhão, setecentos e doze mil e novecentos e quatro reais) e está relacionado com as seguintes contas contábeis: Adiantamento de 13º Salário e de Salário concedido a pessoal (R\$ 589.154) e Termo de Execução Descentralizada (R\$ 1.123.750, sendo R\$ 660.000 do

Termo de cooperação com a Marinha do Brasil, referente Programa de rastreamento de embarcações que operam nas navegações reguladas pela Antaq e R\$ 463.750 do Termo de Execução Descentralizada com a Fundação Universidade de Brasília, referente estudo sobre dimensão econômico regulatória da navegação-marítima no Brasil: diagnóstico, percepção dos usuários, indicadores de desempenho e proposições regulatórias).

Em R\$				
GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	ACRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
DEMAIS CRED... A REC. E VRS. A C/PRAZO	1.712.904	1.242.240	470.664	37,89

No grupo de contas Estoque, é importante revelar que a metodologia de avaliação e mensuração desse estoque é feito com base no valor de aquisição, ou 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 4.320/64.

Em 31/12/2019, o saldo no valor de R\$ 77.337 (setenta e sete mil, trezentos e trinta e sete reais) de Estoque/Almoxarifado apresentou-se 12,31% menor em relação a 31/12/2018. A variação decorreu de aquisições e consumos em geral.

Em R\$				
GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	DECRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
ESTOQUE/ALMOXARIFADO	77.337	88.197	-10.860	-12,31

Ainda no Ativo Circulante, o grupo de contas Variação Patrimonial Diminutiva Pagas Antecipadamente apresentou saldo de R\$ 1.022.089 (um milhão e vinte e dois mil e oitenta e nove reais) em 31/12/2019, com um decréscimo de 15,91% em relação ao exercício anterior. Esse saldo contábil compreende pagamentos antecipados de variações patrimoniais, cujo benefício ou prestação de serviço à entidade ocorrerão no futuro e que, em obediência ao princípio da competência, somente impactará o resultado patrimonial no momento que ocorrer de fato. São exemplos desses fatos contábeis: prêmios de seguros, assinaturas de jornais e revistas, licenças de softwares e outros.

Em R\$				
GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	DECRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
VPD PAGAS ANTECIPADAMENTE	1.022.089	1.215.454	-193.365	-15,91

No Ativo não Circulante, o imobilizado/bens móveis é mensurado ou avaliado com base no valor de aquisição, produção ou construção. Ocorreu uma variação positiva de 12,36% no exercício de 2019. A maior parte dessa variação é justificada pelo recebimento de 102 ultrabooks, 102 dock stations e seus respectivos acessórios, e ainda, 160 computadores desktops. O saldo dos bens móveis em 31/12/2019

era de R\$ 16.399.932 (dezesesseis milhões, trezentos e noventa e nove mil e novecentos e trinta e dois reais), conforme demonstrado no quadro abaixo:

Em R\$

GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	ACRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
BENS MÓVEIS	16.399.932	14.595.310	1.804.622	12,36

A metodologia aplicada para o cálculo da depreciação é das cotas constantes e há aplicação do valor residual para cada bem, conforme orientações da Secretaria do Tesouro Nacional - STN. A taxa para cálculo da depreciação mensal é o resultado da divisão de 1 (um) inteiro pela quantidade de anos da vida útil de cada bem, dividido por 12 meses.

Durante o exercício de 2019, ocorreu um acréscimo de R\$ 1.548.803 (um milhão, quinhentos e quarenta e oito mil e oitocentos e três reais), decorrente da apropriação contábil regular mensal, conforme consta no quadro abaixo:

Em R\$

GRUPOS DE CONTAS	31/02/2019	31/12/2018	ACRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
DEPRECIÇÃO ACUMULADA/BENS MÓVEIS	-9.129.980	-7.581.177	-1.548.803	20,43

O valor contábil do Imobilizado da Agência é de R\$ 7.269.952, que é o valor de registro inicial menos o valor da depreciação acumulada.

Os bens intangíveis são mensurados ou avaliados com base no valor de aquisição ou de produção. Durante o exercício de 2019, houve um acréscimo de R\$ 3.189.289 (três milhões, cento e oitenta e nove mil, duzentos e oitenta e nove reais), correspondente a 20,43% em relação a 31/12/2018, sendo este relacionado à aquisição e ao desenvolvimento de softwares, conforme demonstrado na tabela abaixo:

Em R\$

GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	ACRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
INTANGÍVEIS/SOFTWARES	18.797.833	15.608.544	3.189.289	20,43

O saldo de amortização acumulada teve um acréscimo de cerca de 10,56% no exercício de 2019, em relação ao saldo de 31/12/2018, que correspondeu a R\$ 1.363.879 (um milhão, trezentos e sessenta e três mil, oitocentos e setenta e nove reais). O cálculo da amortização é baseado no valor bruto do bem, ou seja, considera o valor residual zero, conforme preceitua o MCASP – Manual de Contabilidade Aplicado ao Setor Público. A vida útil dos bens intangíveis é de 3 (três) anos, de acordo com o entendimento da Secretaria de Tecnologia da Informação - STI da Antaq. O registro contábil da amortização é realizado mensalmente, em quotas constantes, até que o bem intangível tenha valor residual igual a zero.

Em R\$

GRUPO DE CONTAS	31/12/2019	31/12/2018	ACRÉSCIMO	VARIAÇÃO %
AMORTIZAÇÃO ACUMULADA/SOFTWARES	-14.283.981	-12.920.103	-1.363.879	10,56

No Passivo Circulante, ocorre a contabilização de obrigações a pagar no momento do fato gerador, em cumprimento ao princípio da competência. A provisão de um terço constitucional de férias mais remuneração no período de férias e do 13º salário a pagar é calculada de acordo com a média remuneratória dos últimos 12 meses dos servidores e lançada mensalmente como Variação Patrimonial Diminutiva - VPD, em contrapartida ao respectivo passivo.

Pontua como relevante o saldo no valor de R\$ 12.503.734 (doze milhões, quinhentos e três mil, setecentos e trinta e quatro reais) no grupo de contas Obrigações Trabalhistas, Previdenciárias e Assistenciais (salários a pagar de dezembro de 2019, no total de R\$ 6.730.903; férias a pagar de R\$ 5.484.787 e precatórios de R\$ 178.263), representando 79,44% do total do Passivo Exigível e apresentando uma variação de 1,39% em 2019, em relação ao exercício anterior de 2018.

Os depósitos de cauções de R\$ 2.016.330 relatados no grupo de contas Caixa e Equivalentes em Moeda Nacional do ativo circulante também refletem no passivo circulante, pois tratam-se de ingresso extraorçamentário e uma obrigação de devolver esse recurso ao final da execução contratual.

O Patrimônio Líquido representa o saldo acumulado de superávits patrimoniais da Agência.

A Demonstração das Variações Patrimoniais é composta por dois quadros, sendo que o primeiro é obrigatório e apresenta as variações quantitativas, onde há o confronto das Variações Patrimoniais Aumentativas - VPAs e Variações Patrimoniais Diminutivas - VPDs e a apuração do Resultado Patrimonial do Período. Já o segundo quadro, segundo o Manual de Contabilidade Aplicado ao Setor Público - MCASP, é facultativo e demonstra as variações qualitativas, o qual não foi adotado pela União.

As Variações Patrimoniais Aumentativas devem ser registradas obedecendo ao princípio da competência, ou seja, a receita patrimonial sofre contabilização quando ocorre o fato gerador, mesmo que ainda não tenha ocorrido o recebimento. Porém, ainda existem algumas dificuldades sistêmicas que impedem o cumprimento total desse princípio pelo governo federal, relacionadas à adaptação da rotina de controle e registro dos atos e fatos que antecedem a arrecadação.

No exercício de 2019, nas Variações Patrimoniais Aumentativas - VPAs, constata-se um incremento significativo na receita de Exploração e Venda de Bens, Serviços e Direitos, decorrentes das arrecadações de outorgas de arrendamentos, na ordem de R\$ 242.144.516 (duzentos e quarenta e dois milhões, cento e quarenta e quatro mil, quinhentos e dezesseis reais), em relação ao exercício de 2018. O montante arrecadado resultou no saldo de R\$ 247.994.516 (duzentos e quarenta e sete milhões, novecentos e noventa e quatro mil e quinhentos e dezesseis reais) em 31/12/2019.

Ainda em relação às VPAs, identifica-se como relevante a arrecadação de R\$

6.602.518 (seis milhões, seiscentos e dois mil e quinhentos e dezoito reais) no exercício de 2019, decorrentes da aplicação de multas administrativas, próprias da atividade finalística da Antaq.

As Variações Patrimoniais Diminutivas – VPDs são registradas respeitando o princípio da competência, independentemente da fase de execução da despesa orçamentária. Como fato relevante nesse exercício de 2019, destaca-se que o grupo de contas Pessoal e Encargos acumulou um saldo em 31/12/2019 de R\$ 108.712.741 (cento e oito milhões, setecentos e doze mil, setecentos e quarenta e um reais), representando 26,58% do total das Variações Patrimoniais Diminutivas (VPDs). Em relação ao exercício de 2018, ocorreu uma redução significativa de R\$ 8.774.325 (oito milhões, setecentos e setenta e quatro mil, trezentos e vinte e cinco reais), correspondendo a uma variação negativa de -7,47%. Diferentemente, o grupo Benefícios Previdenciários e Assistenciais, relacionados com as contas con-

tábeis Aposentadorias e Reformas, Pensões e Outros Benefícios Previdenciários finalizou com um saldo de R\$ 7.138.735 (sete milhões, cento e trinta e oito mil, setecentos e trinta e cinco reais) em 31/12/2019. Esse saldo, em relação a 2018, apresentou um aumento de 31,20%.

Também no grupo de VPDs, sobressai o saldo acumulado de Transferências e Delegações concedidas (transferências intragovernamentais) no montante de R\$ 255.546.813 (duzentos e cinquenta e cinco milhões, quinhentos e quarenta e seis mil, oitocentos e treze reais) que se trata de transferência ao Tesouro Nacional de recursos arrecadados por Guia de Recolhimento da União (GRU), representando 62,48% do saldo total das VPDs em 31/12/2019.

O resultado patrimonial em 31/12/2019 foi negativo e apresentou um déficit de R\$ 2.703.118,94 (dois milhões, setecentos e três mil, cento e dezoito reais e noventa e quatro centavos).

As demonstrações contábeis e notas explicativas podem ser acessados em sua íntegra por meio do endereço:

<http://portal.Antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/prestacao-de-contas/demonstracoes-contabeis-e-notas-explicativas-2019/>



Outras informações relevantes



Gestão dos Termos de Execução Descentralizada - TEDs Celebrados pela Antaq

Conforme disposto na Diretriz 02/2014 da Comissão Gestora do Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse – SICONV, a prestação de contas aos órgãos de controle, por meio do Relatório de Gestão, deve ser realizada pela Unidade Descentralizadora no que se refere à consecução dos objetivos pretendidos com a descentralização. Para atender a este objetivo, a Diretoria Colegiada delibera sobre a conclusão de cada projeto descentralizado.

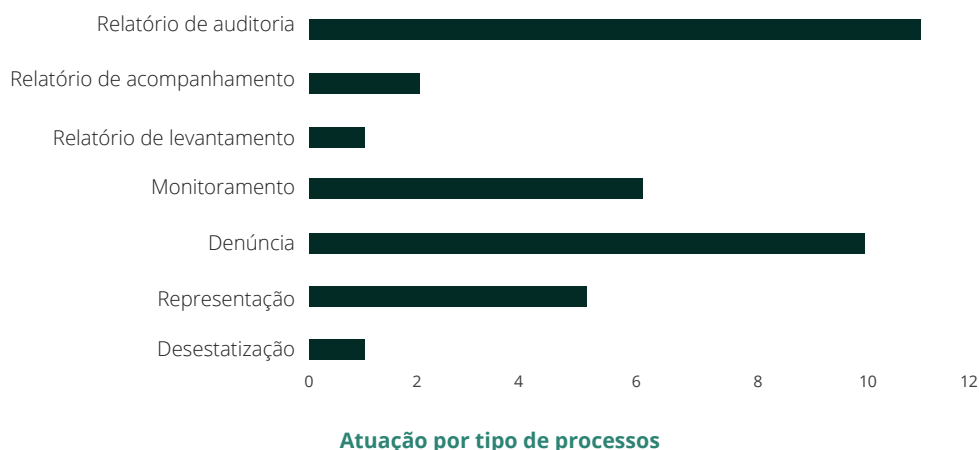
A tabela ao lado detalha os Termos de Execução Descentralizadas – TED´s geridos pela Antaq que tiveram sua prestação de contas concluída em 2019, incluindo breve relato sobre os resultados práticos da utilização dos produtos desenvolvidos por meio deste tipo de instrumento. Como consequência de novas formas de desenvolver os estudos da Antaq, não houve repasses financeiros nem novos Termos em 2019. Os processos em 2019 não foram contemplados no PAINT 2019.

Nº do Processo	Objeto	Relatório Técnico Final Antaq	Deliberação da Diretoria	Resultados para sociedade
50300.001066/2013-33	Termo de Execução Descentralizada – TED (TERM-SAF-Antaq Nº 01/2014, SEI nº 0006487, págs. 297-301) celebrado em 28.8.2014 entre a Antaq e a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, para o desenvolvimento do “Estudo sobre a Composição de Custos e Receitas para Proposição de Metodologia de Cálculo de Preço de Equilíbrio Econômico Financeiro na Prestação de Serviço de Transporte Aquaviário Longitudinal de Passageiros e Misto na Navegação Interior”.	Relatório Técnico nº 1/2019/GDE/SDS (SEI 0679209) – Relatório Técnico Final de Acompanhamento da Execução Física do TERM-SAF-Antaq Nº 01/2014	PORTARIA Nº 21/2020-DG/Antaq “Art. 1º Certificar o cumprimento integral do objeto do Termo de Execução Descentralizada - TED TERM-SAF-Antaq Nº 01/2014, firmado junto à UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC, inscrita no CNPJ sob o nº 83.899.526/0001-82, eis que atingidos os fins pretendidos com a aludida contratação”.	Em decorrência dos resultados obtidos no estudo, foi possível contribuir com a área de regulação da Agência com uma metodologia própria de precificação e com uma base para eventual sistema de coleta de dados para subsidiar o cálculo do já desenvolvido Sistema de Desempenho da Navegação (SDN). As fotos das visitas técnicas realizadas para elaboração do estudo, serviram como registro do estado do transporte aquaviário à época. Além disso, o estudo propiciou: - O aprofundamento do conhecimento sobre a estrutura de custos e receitas do transporte aquaviário longitudinal de passageiros e misto na navegação interior na região amazônica; - O conhecimento das dificuldades e informalidades do setor; - A possibilidade de criação de indicadores para acompanhamento mensal da operação; - A possibilidade de criação de cenários que visem a modicidade tarifária, de tal forma que o transporte de carga da região contribua para subsidiar o preço pago pelos passageiros.
50300.000555/2015-31	Termo de Execução Descentralizada TED TERM-SAF-Antaq Nº 02/2014, celebrado em 18/09/2014, entre esta Agência e a Universidade Federal do Pará – UFPA, tendo por objeto o estudo denominado “Acompanhamento da Oferta e da Demanda de Transporte Aquaviário Longitudinal de Passageiros e Misto na Região Amazônica”.	Relatório Técnico nº 7/2019/GDE/SDS (SEI nº 0726962) - Relatório Técnico de Encerramento da Execução Física do TERM-SAF-Antaq Nº 02/2014	PORTARIA Nº 398/2019-DG/Antaq (SEI nº 0900146) “Art. 1º Certificar o cumprimento integral do objeto do Termo de Execução Descentralizada TED TERM-SAF-Antaq Nº 02/2014, firmado junto à UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ - UFPA, inscrita no CNPJ sob o nº 34.621.748/0001-23, eis que atingidos os fins pretendidos com a aludida contratação”.	Os resultados do estudo foram amplamente divulgados por meio: - de duas apresentações que ocorreram em Brasília/DF e em Belém/PA, nos dias 22/10/2018 e 06/12/2018, respectivamente; - do portal da Agência (http://portal.Antaq.gov.br/index.php/caracterizacao-da-oferta-e-da-demanda-do-transporte-fluvial-de-passageiros-na-regiao-amazonica/) - além do atendimento a e-sics (Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão) relacionados ao estudo. Além disso, o estudo também propiciou: - A atualização do banco de dados referente ao estudo “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica”; - A obtenção de informações mais detalhadas sobre o transporte aquaviário na Região Amazônica; - A colaboração do estudo no “Projeto de Corredores Logísticos Estratégicos - Passageiros” do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil e na produção de artigos científicos; - A possibilidade de contribuição para o desenvolvimento de estudos sobre o setor aquaviário, ao prover dados e informações sobre o mercado regulado; - Além de subsidiar a área de fiscalização da Agência, possibilitando a apuração de indícios e irregularidades das embarcações que operavam nos percursos regulados pela Antaq.

50300.001419/2015-67	Termo de Execução Descentralizada TERM-SAF-Antaq nº 01/2015, celebrado em 11/02/2015 entre a Antaq e a Universidade Federal do Paraná - UFPR, tendo por objeto a elaboração de "Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do acordo da Hidrovia Paraguai - Paraná".	Relatório Técnico nº 4/2019/GDE/SDS (SEI nº 0701363) - Relatório Técnico de Encerramento da Execução Física do TERM-SAF-Antaq nº 01/2015	PORTARIA Nº 354/2019-DG/Antaq (SEI nº 0868009) "Art. 1º Certificar o cumprimento integral do objeto do Termo de Execução Descentralizada TERM-SAF-Antaq nº 01/2015, firmado junto à Universidade Federal do Paraná - UFPR, eis que atingidos os fins pretendidos com a aludida contratação."	Os resultados alcançados com o estudo foram amplamente divulgados por meio do: Seminário Internacional, em que participaram representantes da Antaq, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), do Ministério das Relações Exteriores (MRE), do Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes (Dnit) e das embaixadas do Paraguai e dos Países Baixos; do portal da Agência (http://portal.Antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/09/RELATORIO-EXECUTIVO-FINAL.pdf) - de respostas aos e-sics (Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão) relacionados ao estudo. Ademais, o estudo possibilitou: - O intercâmbio de informações, como o banco de dados dos arquivos geográficos da matriz de transportes dos países estudados, e a integração das metodologias de estimativa de fluxos de cargas, alocações de viagens e composição de custos logísticos entre a UFPR e a EPL, contribuindo para a elaboração do Plano Nacional de Logística Integrada; - A produção de conhecimento técnico e científico sobre a demanda de transporte aquaviário relativa à hidrovia; - A obtenção de informações para subsidiar revisões normativas desta Agência; - A obtenção de subsídios para a atuação da área de fiscalização da Agência, no que tange a apuração de informações relativas à operação de instalações portuária.
50300.012758/2018-11	Termo de Cooperação TERM-SAF-Antaq Nº 02/2010, celebrado entre a Universidade Federal de Santa Catarina e a Antaq (SEI nº 0567753, pp. 83-133), em 06/09/2010, para o desenvolvimento de estudos e análises das Hidrovias Brasileiras e suas instalações portuárias com implantação de base de dados georreferenciada e Sistema de Informação Geográfica - Plano Nacional de Integração Hidroviária - PNIH.	Parecer Técnico nº 19/2018/GDE/SDS (SEI nº 0610293) - Parecer Técnico da Prestação de Contas do TERM-SAF-Antaq Nº 02/2010	RESOLUÇÃO Nº 7139-Antaq (SEI nº 0839162) "Art. 1º Certificar o cumprimento integral do objeto do Termo de Cooperação Técnica nº 002/2010-Antaq (SEI nº 0553539), eis que atingidos os objetivos pretendidos com a contratação por meio do instituto da descentralização."	Os resultados alcançados com o estudo foram amplamente divulgados por meio do portal da Agência, item "PNIH - Plano Nacional de Integração Hidroviária" (http://portal.Antaq.gov.br/index.php/estudos/) Na referida página da internet, é possível acessar os relatórios do PNIH que são apresentados para seis bacias hidrográficas, e nos quais foram apresentadas as potencialidades de utilização do modal hidroviário, terminais e vias para o transporte de cargas para os cenários temporais de 2015, 2020, 2025 e 2030. No portal da Agência, também é possível fazer o download dos relatórios executivos, dos relatórios técnicos, do relatório de metodologia e do estudo de macrolocalização de terminais hidroviários no Brasil. Ademais, também está disponível para download a base de dados georreferenciada, com arquivos de hidrovias e portos no formato shapefile, além de informações adicionais, como tabelas e quadros. Entre os principais benefícios alcançados com o TED, pode-se citar o desenvolvimento de uma base de dados geográficos e do Sistema de Informações Geográficas de Transporte Aquaviário (SIGTAQ) que constituem importantes ferramentas para os trabalhos regulatórios e estudos realizados não só pela Agência, mas também por outros órgãos públicos. Estas ferramentas permitem a construção de mapas e cenários logísticos para diferentes bacias hidrográficas que proporcionam conhecimento aprofundado sobre as potencialidades de uso dos principais rios brasileiros para o transporte de cargas. Ademais, o estudo possibilitou: - A produção de conhecimento técnico e científico sobre o setor aquaviário, bem como de informações que podem subsidiar o planejamento e a elaboração de políticas públicas para o setor de transportes.

Tratamento de determinações e recomendações do TCU

Em 2019, a Antaq tratou de 36 diferentes processos (Tomadas de Contas - TCs) junto ao Tribunal de Contas da União, segmentados da seguinte forma:



A atuação da Agência nesses processos foi calçada pela proatividade e pela qualidade das informações prestadas, visando auxiliar a Corte de Contas em sua missão de aprimorar a administração pública em benefício da sociedade.

Nesse sentido, a Diretoria-Geral da Antaq participou de 16 reuniões com membros do tribunal e encaminhou 58 ofícios à Corte de Contas (média de 1 ofício por semana), dos quais mais da metade referiram-se à prestação de informações de ofício (por iniciativa da própria Agência).

Sumariamente, destacam-se os principais assuntos que foram objeto da interlocução entre Antaq e TCU em 2019:

Relatórios de auditoria e de acompanhamento

A Agência contribuiu, por meio do encaminhamento de informações técnicas e de participação de servidores em painéis, para o desenvolvimento de 3 auditorias operacionais iniciadas em 2019: auditoria acerca da exploração da atividade portuária (TC 022.534/2019-9), auditoria sobre a regulação dos serviços da praticagem (TC 042.971/2018-7) e auditoria no transporte multimodal (TC 010.173/2019-6).

Também foram atualizadas informações relativas ao atendimento das determinações do Acórdão 1234/2017 - TCU-PL, fruto da auditoria que avalia a aplicação de recursos públicos geridos pela UFPR, decorrentes de serviços prestados ao DNIT, Antaq e Petrobrás (TC 013.415/2015-8) bem como as ações que estão sendo tomadas para atendimento ao Acórdão 1446/2018-TCU-PL, que tratou das alterações normativas introduzidas pelo Decreto nº 9.048 de 2017.

Ademais, foram encaminhadas as ações para atendimento aos acórdãos nº 1383/2019 -TCU- PL e nº 223/2019 TCU-PL, resultantes das auditorias operacionais na navegação da cabotagem (TC 023.297/2018-2) e dos gargalos do setor portuário (TC 024.768/2017-0).

Monitoramento

No intuito de manter a Corte de Contas atualizada acerca das ações em curso na Agência relativas à fiscalização dos investimentos previstos nos contratos de prorrogações antecipadas dos arrendamentos portuários (monitoradas por meio do TC 005.313/2018-0), a Antaq informou, periodicamente, à Corte de Contas, a situação de todas as empresas contempladas pelo referido instrumento.

A Agência também comunicou ao TCU o atendimento ao item 1.8 do Acórdão nº 1.143/2017-TCU-PL, que determinou a realização de estudo para revisão das tarifas-teito e das cestas de serviços praticadas no Contrato de Arrendamento 12/2000 (monitoradas pelo TC 006.785/2019-0), bem como do atendimento ao item 9.2 do Acórdão 1.736/2016-TCU-PL que tratou da regulamentação da metodologia de cálculo dos preços máximos que poderão ser cobradas pelas arrendatárias dos usuários (monitorado pelo TC 016.618/2019-0).

Denúncias e representações

Em 2019, foram encaminhadas pelo TCU oito denúncias relativas à área de atuação da Agência. Dessas, quatro foram encerradas pelo Tribunal por terem sido consideradas improcedentes (Acórdãos nºs 2592/2019, 2363/2019; 2491/2019 e 1410/2019, todos oriundos do Plenário); três tratam da mesma matéria (revisão da Resolução nº 2389 de 2018 Antaq) e estão em processo de conclusão haja vista as informações prestadas pela Agência; e uma refere-se ao tema “sobrestadia de contêineres” e se encontra sobre análise da setorial técnica do TCU.

Destaca-se, ainda, a denúncia acerca da cobrança de THC sem comprovação de ressarcimento (TC 004.662/2014-8), cuja análise pelo Tribunal culminou na edição do Acórdão 923/2019 TCU-PL, que endereçou uma série de determinações e recomendações à Antaq.

No que tange às representações, o Tribunal de Contas encerrou o TC 040.837/2018-1 (acerca do chamamento público destinado à locação de imóvel para instalação da sede da Agência), por considerar atendidas as determinações do Acórdão nº 718 de 2019-TCU-PL.

Todavia, continua pendente de análise no Tribunal o TC 004.662/2014-8, que trata da Resolução Normativa nº1 de 2015 - Antaq, cujas informações atualizadas acerca do tema foram encaminhadas pela Agência em 2019.

Por fim, as ações estipuladas para atendimento às principais determinações e recomendações do TCU em 2019 foram as que se seguem:

Acórdão nº	Assunto	Determinações e recomendações	Medidas adotadas
1383/2019 - Plenário	Auditoria na navegação da Cabotagem	<p>9.1.4 No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, apresente estudos sobre o mercado de navegação de cabotagem de contêiner, com o objetivo de encontrar opção regulatória para o fomento a competição no setor, nos termos do art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001, preservado o interesse público (sessão VII do voto)</p> <p>9.2.2.1 divulgar as informações relativas à carga transportada na navegação de cabotagem divididas entre carga doméstica, carga feeder e grande cabotagem, visando ao melhor acompanhamento dos resultados das ações estratégicas sobre o setor de cabotagem objeto das diretrizes e objetivos da Política Nacional de Transportes (PNT) e do Plano Nacional de Logística(PNL) (sessão V do voto)</p> <p>9.2.2.2. sistematizar e coletar os dados referentes às omissões e supressões de escala e suas respectivas causas, as razões dos atrasos para as atracações e desatracações de navios e de mudanças de rotas/escalas previstas, de forma a subsidiar o monitoramento da política de cabotagem, nos termos do Decreto 9.203/2017 (sessão V do voto);</p> <p>9.2.2.3. ao buscar intervenção regulatória no setor de cabotagem, com vistas a garantir eficiência alocativa no uso dos recursos e dar efetividade às leis que regem a navegação, elaborar normativos específicos para a cabotagem, de modo a considerar as especificidades envolvidas no setor(sessão VII do voto).</p>	<p>A Agência produziu o estudo "Subsídios ao debate regulatório no transporte de cargas no país, em média e longas distâncias, com foco no transporte de contêineres na cabotagem"</p> <p>Foi desenvolvido projeto que se encontra em implementação com vistas à remodelagem, tratamento e publicação dessas informações no âmbito do "Estatístico Aquaviário", ferramenta online já existente que permite consulta às estatísticas do setor aquaviário</p> <p>Estão sendo implementadas alterações no âmbito do Sistema de Desempenho Portuário - SDP, que acompanha e avalia a qualidade dos serviços portuários do país.</p> <p>A Antaq informou ao Tribunal que já dispõe de normas que abordam essa modalidade de navegação, a exemplo da Resolução nº 194-Antaq, de 2004; da Resolução nº 1.811-Antaq, de 2010; da Resolução Normativa nº 01-Antaq, de 2015; e da Resolução Normativa nº 05-Antaq, de 2016. Todavia, a Agência apresentará um plano de ação para adequar seus normativos tão logo seja editada a Medida Provisória com vistas à estimular a navegação de Cabotagem no país, que seguramente implicará na reformulação do marco regulatório vigente.</p>
923/2019 - Plenário	Altera Acórdão 1439/2016 -TCU - PL resultante de denúncia contra cobrança de THC sem seu caráter de ressarcimento	<p>9.3.1. informe a este Tribunal, em 15 (quinze) dias, de forma fundamentada e acompanhada de evidências: 9.3.1.1. se a cobrança de novos serviços previstos nos itens A e F.4 da tabela de preços da Libra Terminal Rio SA., de 25/2/2014, está em conformidade com todas as exigências estipuladas no item 5 da Cláusula Vigésima-Primeira do Contrato de Concessão e, caso encontre irregularidades, determine a suspensão das referidas cobranças, após ouvida a interessada; 9.3.1.2. se o prazo adotado para as faixas da cobrança das tarifas progressivas para os períodos de armazenagem previstos no Edital de Notificação de 24/2/2014: (I) é compatível com os prazos demandados no Porto para desembarque aduaneiro, fitossanitário e/ou outras exigências legais que preveem a manutenção da mercadoria no local; (II) está em conformidade com as exigências do item 5 da Cláusula Vigésima-Primeira do Contrato de Concessão e com a equação econômico-financeira da concessão e, caso encontre irregularidades, determine as correções necessárias, após ouvida a interessada;</p> <p>9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários;</p> <p>9.3.3. em um prazo de 60 dias, informe a este Tribunal os resultados obtidos em decorrência das fiscalizações empreendidas após a edição da Resolução Normativa Antaq 18/2017, no que concerne a detecção e apuração de eventuais abusos praticados pelos armadores, informando se foram efetivamente aplicadas sanções;</p> <p>9.3.4. em um prazo de 90 dias, elabore e divulgue amplamente a relação de serviços mínimos que devem ser suficientes para atender as necessidades dos usuários, com o fito de padronizar as rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres, definir as diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, minimizar a ocorrência de práticas abusivas e conferir a necessária transparência;</p> <p>9.3.5. requeira dos arrendatários o encaminhamento para a Antaq dos dados relativos aos custos incorridos na prestação dos serviços mencionados no item anterior deste acórdão, com o fito de avaliar a eficiência da operação portuária;</p> <p>9.3.6. em um prazo de 60 dias, encaminhe a este Tribunal um plano de ação detalhado referente a atuação da agência com vistas a assegurar, em conformidade com o disposto no art. 11, da Lei 12.233/2001, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;</p> <p>9.3.7. em cumprimento ao disposto no art. 178 da Constituição Federal, institua procedimento que ateste e assegure que os armadores e as empresas de navegação de países que firmaram acordos bilaterais com o Brasil estão cumprindo as regras estabelecidas nesses acordos, em especial no que concerne a observância da reciprocidade, dando ampla publicidade aos resultados desse procedimento;</p> <p>9.3.8. institua procedimento que ateste e assegure que os armadores e as empresas de navegação, que atendem aos portos brasileiros, independentemente da existência de acordos bilaterais entre o Brasil e os respectivos países de origem, estão respeitando os direitos dos demais agentes setoriais e prestando um serviço adequado, em especial aos usuários, dando ampla publicidade aos resultados desse procedimento;</p> <p>9.3.9. em um prazo de 60 dias, apresente ao TCU um plano de ação detalhado com vistas ao atendimento das determinações contidas nos itens 9.3.7 e 9.3.8 deste acórdão;</p> <p>9.3.10. com fulcro no art. 20, H, alínea "1.", da Lei 10.233/2001 e no princípio da promoção do desenvolvimento econômico e social previsto no art. 11 da mesma lei apresente, em 90 (noventa) dias, plano de ação voltado a regulação, ordenação e supervisão da navegação de longo curso nos portos brasileiros, de forma a permitir o controle dessa atividade, contemplando, dentre outras questões que considere pertinentes: o registro de armadores estrangeiros; o registro de preços de frete, extra-frete e demais serviços; estudos comparativos de rotas e preços praticados pelos armadores estrangeiros e normas para aplicação de sanção aos armadores estrangeiros em caso de omissões injustificadas de portos;</p> <p>9.3.11. em 180 (cento e oitenta) dias, realize estudos, inclusive comparativos com portos estrangeiros, para atestar a modicidade tarifária nas THC cobradas dos usuários brasileiros, nos termos do art. 27, inciso H, do Lei 10.233/2001, de forma a permitir o estabelecimento de teto para esses serviços portuários;</p> <p>9.3.12. em 15 (quinze) dias, encaminhe cópia do processo administrativo que tratou da nova tabela adotada pelo arrendamento portuário Libra Terminal Rio S.A. (Libra), de 13/11/2014 informe se havia prazo para entrada em vigor daquela tabela, remeta a lista dos usuários que pagaram os valores abusivos, caso sua vigência tenha se iniciado no próprio dia 13/11/2014, e informe se houve algum ressarcimento por valores eventualmente pagos na vigência dessa tabela;</p>	<p>Foi comunicada a edição da Resolução nº 7.320-Antaq, de 2019, que ratificou os termos da medida cautelar contida no Edital de Notificação/2014, publicado no Diário Oficial da União - DOU, de 24/02/2014, concluindo a análise da denúncia apresentada nesta Agência a respeito de possível infringência ao disposto no inciso VII do art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001, bem como do art. 5º da Portaria MF nº 118/2002. Ademais, a agência informou ao TCU que o prazo adotado para as faixas de cobrança das tarifas progressivas para os períodos de armazenagem previstos no Edital de Notificação da Antaq de 24/2/2014 é compatível com os prazos demandados no porto para as cautelas e expedientes das autoridades anuentes.</p> <p>Plano de ação encaminhado informando que já está implementado projeto piloto com vistas à sistematização da repressão das práticas abusivas</p> <p>Foi informado que em julho de 2019 haviam sido instauradas 168 ações fiscalizadoras para apuração de indícios de descumprimento às obrigações constantes da Resolução Normativa nº18-Antaq de 2017.</p> <p>A Agência informou ao Tribunal que se encontra em execução o tema 3.1 da Agenda Regulatória do Biênio 2018-2019, qual seja, "Padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares", cujas ações propostas vão em linha com a determinação do TCU. A divulgação da proposta de padronização foi efetivada por meio da realização de workshop realizado em sua sede.</p> <p>O tema foi incluído na Agenda Regulatória biênio 2020-2021</p> <p>Plano de ação encaminhado informando de uma série de ações integradas, como a implantação do sistema de acompanhamento de preços, aprovação da Resolução Normativa nº31 Antaq de 2019, instituição da contabilidade regulatória (Resolução Normativa nº28 ANTQ de 2019), padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e metodologia padrão de análise da abusividade de preços por parte de terminais portuários.</p> <p>Foi informado a existência de vários procedimentos já implementados que garantem a reciprocidade dos acordos bilaterais e que as informações sobre embarcações estrangeiras afretadas estão disponíveis a qualquer cidadão através do Sistema de Informações Gerenciais -SIG da Agência.</p> <p>A Antaq informou ao Tribunal que já adota medidas com vistas a assegurar que as empresas de navegação prestem o chamado serviço adequado e que a implementação do Painel de Fiscalização da Navegação Marítima permitiu uma maior assertividade nos procedimentos de fiscalização desses serviços.</p> <p>Informações encaminhadas por meio do Ofício nº 213/2019/DG-Antaq.</p> <p>Foi desenvolvido o painel "linhas de longo curso" com informações relativas às linhas de navegação, quantidade de empresas de navegação que realizaram as rotas, valor do frete médio, índice Herfindahl-Hirschman (IHH), market share etc. No que tange o registro de preços de frete e demais serviços, foi informado que o "painel mercante" e o "painel linhas de longo curso" apresentam os dados relativos a escalas, manifesto de cargas etc. Em relação à regulação que permita a aplicação de sanção aos armadores estrangeiros em caso de omissões injustificadas, a Antaq comunicou que o tema já se encontra regulamentado pela Resolução Normativa nº18-Antaq de 2017.</p> <p>A Agência produziu o estudo "comparativo dos valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no mundo".</p> <p>O processo solicitado foi encaminhado bem como a relação dos usuários atingidos pela cobrança e os ressarcimentos efetuados pela empresa arrendatária.</p>

2223/2019 - Plenário	Mantém o Acórdão nº 2310/2018 PL, resultado da auditoria operacional dos gargalos portuários	<p>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, com vistas a harmonizar objetivos de usuários e prestadores de serviço, preservado interesse público, nos termos do art. 20 da Lei 10.233/2001</p> <p>9.1.2. no prazo de 180 dias, regulamente processo para a obtenção sistemática dos custos relativos a movimentação de contêineres, com vistas a subsidiar as análises de abusividade de preços e tarifas de terminais e operadores portuários, definindo referenciais de eficiência, nos termos do inciso IV do art. 11 da Lei 10.233/2001;</p> <p>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; nos termos do inciso II do art. 27 da Lei 10.233/2001;</p> <p>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;</p>	<p>Encontra-se em curso na Agência proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados, que, atualmente, encontra-se em fase de análise de contribuições apresentadas em audiência pública.</p> <p>Referida regulamentação ocorreu mediante a edição da Resolução Normativa nº 28-Antaq de 2019, que dispõe sobre a Padronização das Demonstrações Contábeis dos Arrendatários de áreas e instalações portuárias no âmbito dos portos organizados, estabelecendo o exercício de 2019 como prazo para que as arrendatárias realizem as adaptações necessárias para atendimento ao Plano de Contas previsto no Manual de Contabilidade do Setor Portuário.</p> <p>A Antaq editou a Resolução Normativa nº 31 - Antaq de 2019, por meio da qual restou estabelecida a obrigatoriedade de prestação de informações para alimentação do sistema de acompanhamento de preços (Módulo APP) desenvolvido nesta Agência.</p> <p>Informações encaminhadas por meio do ofício nº 329/2019/DG-Antaq.</p>
215/2019 - Plenário	Licitação para o arrendamento das áreas abrangidas pelo segundo termo aditivo ao Contrato PRES 32/98	9.6 determinar à Antaq e ao Ministério da Infraestrutura que, em face do monitoramento determinado no subitem 9.6.1 do Acórdão 1.171/2018-Plenário, e da determinação contida no subitem 9.5 do presente acórdão, deverá ser informado, mensalmente, a este Tribunal sobre o estágio das providências inerentes à nova licitação para o arrendamento das áreas abrangidas pelo segundo termo aditivo ao Contrato PRES 32/98;	Foram encaminhados ofícios com periodicidade mensal ao Tribunal, informando sobre o andamento da licitação das áreas STS14 e STS14A, relativas às áreas abrangidas pelo segundo termo aditivo ao Contrato PRES32/98, de titularidade da Libra Terminais.
1683/2019 - Plenário	Auditoria para averiguar qualidade do transporte público de estudantes no Pará	9.4.5. do Departamento de Trânsito do Estado do Pará, à Capitania dos Portos e à Agência Nacional de Transportes Aquaviário, a fim de que sejam adotadas as providências necessárias para assegurar que o transporte escolar ofertado por meio terrestre ou aquático tenham as condições de segurança e trafegabilidade requeridas;	Foi encaminhado o Ofício nº 280/2019/DG-Antaq à Corte de Contas esclarecendo que os serviços de transporte aquaviário escolar identificados na auditoria ocorrem em percursos cuja competência fiscalizatória não recai sobre esta Agência, dada a sua característica local e não interestadual ou internacional.
807/2019 - Plenário	Auditoria para avaliar desempenho e regularidade dos serviços prestados de transporte escolar no Estado de Alagoas	9.4. dar ciência das irregularidades identificadas nesta auditoria ao Departamento de Trânsito de Alagoas, a Capitania dos Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviário, a fim de que sejam adotadas as providências necessárias para assegurar que o transporte escolar ofertado por meio terrestre ou aquático tenham as condições de segurança e trafegabilidade requeridas;	Foi encaminhado Ofício nº 177/2019/DG-Antaq à Corte de Contas esclarecendo que os serviços de transporte aquaviário escolar identificados na auditoria ocorrem em percursos cuja competência fiscalizatória não recai sobre esta Agência, dada a sua característica local e não interestadual ou internacional.
718/2019 - Plenário	Representação contra o Chamamento público do edifício SEDE da Antaq	<p>9.3.1. envie esforços para entabular negociações com a nova proprietária do atual edifício sede, a Cooperativa de Crédito Livre Admissão Centro Brasileira Ltda. (Sicoob), visando a possibilidade de redução do valor do aluguel e, conseqüentemente, a celebração de novo contrato, devendo considerar, como parâmetro, as propostas apresentadas por meio do chamamento público, de forma a regularizar a relação contratual com a Cooperativa, nos termos do disposto nos arts. 29, 55, XIII, e 60, parágrafo único, todos da Lei 8666/1993;</p> <p>9.3.2. avalie a oportunidade e a conveniência de não efetivar a contratação direta para a locação do edifício Portinari até que o futuro da agência esteja melhor definido;</p> <p>9.3.3. caso pretenda celebrar novo contrato decorrente do chamamento público:</p> <p>9.3.3.1. dê publicidade a todos os interessados, nos termos do disposto no art. 6º, I, da Lei 12.527/2011, dos seguintes documentos: a) impugnação ao edital apresentada pela Disbrave e a sua respectiva análise; o teor da proposta apresentada pela empresa WTY Construtora e Incorporadora S/A, incluindo a sua oferta de pagamento da mudança da sala-cofre; o Relatório 3/2018/CAAP e o Relatório Técnico 4/2018/CAAP, por meio dos quais foram avaliadas as propostas apresentadas no chamamento público; e a ata da 452 Reunião Ordinária da Diretoria, que decidiu sobre o resultado do chamamento público.</p> <p>9.3.3.2. faculte a todos os interessados a oportunidade de eventual complementação das propostas apresentadas;</p> <p>9.3.3.3. promova a reanálise das propostas, devendo considerar no cálculo da economicidade das propostas: a) o custo do m2 de área útil do imóvel e não de área total, conforme ocorrido anteriormente, uma vez que essa foi a definição estabelecida no edital, b) a necessidade de distinção entre os serviços que seriam prestados sob a responsabilidade do condomínio e aqueles que continuariam sendo terceirizados, cujo fato permitiria a Administração elaborar plano de migração de um modelo para o outro; c) despesas com água, energia elétrica, PTU, condomínio e contratação de serviços terceirizados complementares; e d) o valor do condomínio para a manutenção das áreas comuns;</p> <p>9.3.3.4. deixe assente no instrumento contratual quais serviços seriam compreendidos pelo condomínio;</p> <p>9.3.4. informe ao Tribunal, no prazo de noventa dias, as medidas que vierem a ser adotadas</p>	A alteração da propriedade do imóvel em que se situa a sede da Agência possibilitou uma nova rodada de negociações do valor do aluguel do imóvel, resultando em um montante menor do que o encontrado no chamamento público realizado. Dessa forma, tendo em vista a significativa economia alcançada, a Diretoria decidiu por renovar o contrato no imóvel em que a sede já estava localizada. O Tribunal foi informado sobre a definição da Agência e decidiu, por meio do Acórdão 1767/2019 -TCU-PL considerar atendidas as determinações do Acórdão 718/2019-TCU-PL
862/2019 - Plenário	Dilação do prazo para atendimento ao Acórdão nº 2029/2018-TCU-PL, que determinou à Antaq o estabelecimento de medidas para demonstrar o equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Arrendamento DP 24/2001, de titularidade da empresa Brasil Terminal Portuário S/A - BTP.	Os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão de Plenário, ACORDAM, por unanimidade, com fundamento no artigo 143, inciso V, alínea "e", do Regimento Interno, em acolher o pedido de prorrogação de prazo formulado por intermédio do Ofício 383/2018/DG-Antaq e dilatar por 79 (setenta e nove) dias o prazo para atendimento às determinações constantes do subitem 1.9.1.1. do Acórdão 2.029/2018-TCU -Plenário, de acordo com o parecer da unidade instrutiva, nos termos do artigo 183, parágrafo único do Regimento Interno.	A Agência tratou do tema por meio do Acórdão nº 31 Antaq de 29/05/2019, editado dentro do prazo estipulado pela Corte de Contas. Atualmente, a matéria encontra-se em análise do recurso interposto pela empresa em face da decisão da Antaq.

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 requeiram, 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 registrou 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 Freightment – 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. Assessoria 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 RETROPORTUÁRIO

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 pântico destinado à movimentação horizontal de contêineres, transportando-os de um para outro ponto do pântico 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 procedente de outra. Uma zona de separação também pode ser usada para separar uma via de tráfego de uma zona de tráfego costeiro adjacente.

