

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E COORDENAÇÃO DAS UNIDADES REGIONAIS  
UNIDADE REGIONAL DE CURITIBA

# **MONITORAMENTO DO DESEMPENHO DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA**

2022

## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO .....	2
INTRODUÇÃO.....	3
1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA.....	5
2. DA GESTÃO .....	13
3. DA OPERAÇÃO .....	17
4. DA ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA.....	25
5. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS.....	32
6. OUTROS ASPECTOS.....	35
COMENTÁRIOS FINAIS .....	38
DAS RECOMENDAÇÕES À AUTORIDADE PORTUÁRIA .....	39
APÊNDICE 1 – FÓRMULAS DOS INDICADORES ECONÔMICOS-FINANCEIROS .....	40
APÊNDICE 2 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DA APPA DE 2016 A 2021 .....	42
APÊNDICE 3 – PRANCHA MÉDIA OPERACIONAL (PMO) e GERAL (PMG) .....	43
APÊNDICE 4 – TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS DOS PORTOS DO PARANÁ .....	44
APÊNDICE 5 – ARMAZÉNS E PÁTIOS PÚBLICOS DA APPA.....	45
APÊNDICE 6 – RECEITAS DE ARRENDAMENTO .....	46
APÊNDICE 7 – SISTEMA DE COMBATE A INCÊNDIO .....	48

## APRESENTAÇÃO

Trata-se de relatório de monitoramento do desempenho da APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, na gestão dos portos de Paranaguá e Antonina.

A titularidade da exploração dos portos organizados é, constitucionalmente, da União, que a faz direta ou indiretamente. Em Paranaguá e Antonina, delegou-se ao Estado do Paraná a função de autoridade portuária, realizada por meio da APPA.

Neste contexto, o monitoramento do desempenho dos portos organizados pela ANTAQ se faz necessário, uma vez que a autoridade portuária tem a responsabilidade de gerir um patrimônio da União. A boa gestão do porto, em última instância, é zelo pelo patrimônio público.

Espera-se de uma boa gestão que ela gere valor aos seus “acionistas”, que no caso dos Portos Organizados, são os cidadãos brasileiros. Quando falamos em geração de valor, não restringimos apenas a maximização de lucros, mas tratamos da relação entre benefício e esforço. O benefício pode ser medido de várias formas, incluindo pelo aumento da rentabilidade, do patrimônio líquido, da movimentação portuária, de preços competitivos, mas também de uma melhora no relacionamento com o setor/comunidade ou mesmo atendimento a uma nova regulamentação.



## INTRODUÇÃO

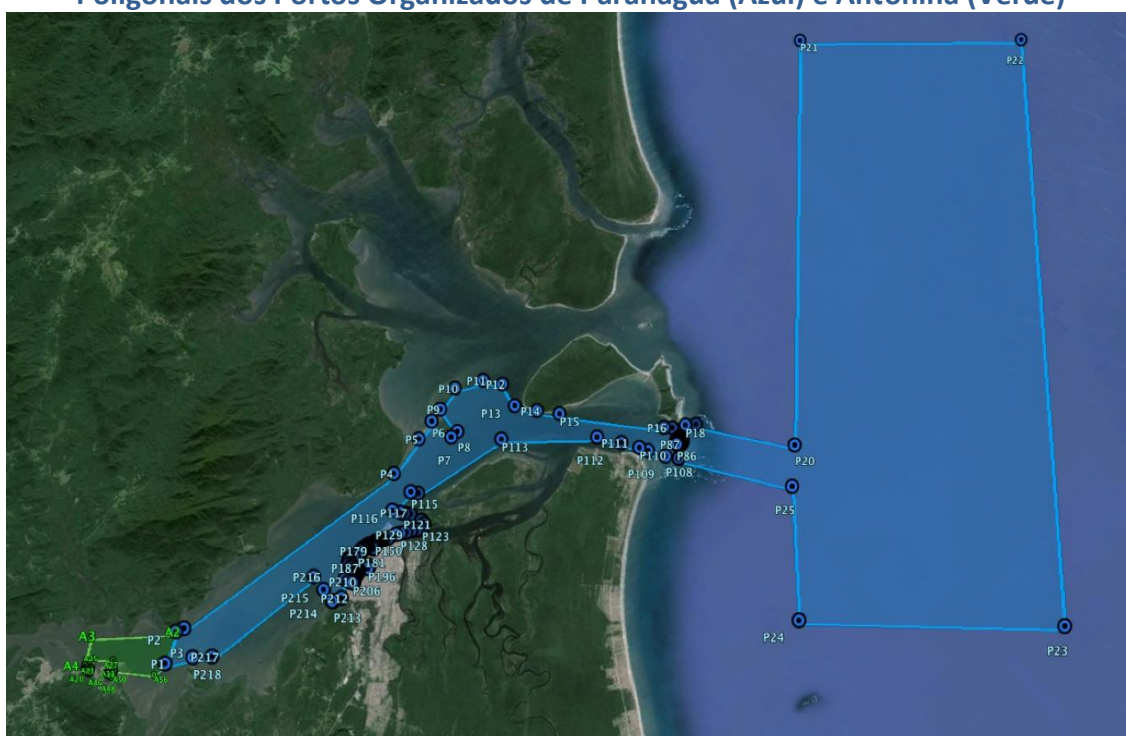
A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) é uma empresa pública de capital fechado, parte integrante da administração indireta do Estado do Paraná, instituída pela Lei Estadual nº 17.895, de 27 de dezembro de 2013. É dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística.

Em 11 de dezembro de 2001, o Governo do Paraná firmou o Convênio de Delegação nº 37/2001 com a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, com prazo de vigência de 25 anos, prorrogáveis por mais 25 anos. Na data de 05 de maio de 2020, foi assinado antecipadamente a prorrogação do Convênio de Delegação nº 37/2001, atualizando a vigência para até 1º de janeiro de 2052 e suas cláusulas conforme a legislação do setor.

O objeto do Convênio nº 37 é a delegação da administração e exploração dos Portos Organizados de Paranaguá e Antonina, ao ESTADO DO PARANÁ. A exploração pela delegatária fica restrita às áreas dos referidos portos organizados, conhecidas por poligonais, cujos limites estão definidos em:

- **Paranaguá:** Portaria nº 586, de 5 de dezembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura, publicada no Diário Oficial da União de 6 de dezembro de 2019, seção 1, página 92.
- **Antonina:** Decreto de 11 de fevereiro de 2016, publicado no Diário Oficial da União de 12 de fevereiro de 2016, seção 1, página 15.

### Poligonais dos Portos Organizados de Paranaguá (Azul) e Antonina (Verde)



Fonte: APPA

As poligonais incluem as áreas marítimas (área de fundeio, canal de acesso, área de manobras), e áreas terrestres (vias de acesso interna e externa a área primária, cais, *piers*, áreas de armazenagem entre outras áreas).

O Estado do Paraná recebeu essas áreas e uma série de bens da União para administrar os Portos do Paraná. Ao fim do contrato todas as áreas e ativos afetos à atividade portuária devem ser revertidos à União. Até lá, a Autoridade Portuária deverá seguir regras financeiras, utilizando suas receitas exclusivamente para a manutenção e melhoria dos portos, sem a possibilidade de receber transferências da União para cumprir suas obrigações. A delegatária assume essa responsabilidade por um interesse em desenvolver seu Estado, gerar empregos e atrair empresas, sendo a distribuição de lucros e dividendos possível, porém restrita a usos que melhorem o porto de alguma forma (melhoria de vias de acesso ao Porto, por exemplo).

Em 13/08/2019, a União celebrou com a APPA o Convênio de delegação de competências nº 001/2019. A APPA então passa a ser responsável também pela:

- I - elaboração do edital e a realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias;
- II - celebração e gestão de contratos de arrendamento de instalações portuárias e
- III - fiscalização da execução de contratos de arrendamento de instalações portuárias:

O papel das Autoridades Portuárias vem se modificando ao longo do tempo. A partir de 1993, com o advento da Lei 8.630/93, denominada de Modernização dos Portos, abriu-se espaço para a participação da iniciativa privada nas operações portuárias. Então, a Autoridade Portuária começa a deixar a operação, passando a concentrar seu foco prioritariamente na "gestão do condomínio" e das áreas à sua disposição, num modelo chamado *landlord port*.

Neste modelo, cabe à Autoridade Portuária administrar a ocupação por terceiros das áreas de armazenagem contidas dentro da poligonal do Porto Organizado (arrendamentos), assim como prover a infraestrutura terrestre, marítima, de cais e serviços que facilitem a operação portuária por privados. A exploração da superestrutura, por sua vez, foi concedida à iniciativa privada, por meio de contratos de arrendamento. Já a operação propriamente dita (embarque e desembarque de mercadorias) é realizada pela figura denominada Operador Portuário.

Portanto, a geração de valor de uma Autoridade Portuária está relacionada com sua capacidade de realizar investimentos, e de gestão, que melhorem a eficiência da operação, seja por vias terrestres em boas condições e bem sinalizadas, por berços dragados adequadamente, por controle de acessos eficientes e seguros, com boas regras de uso do espaço público e fiscalização presente, assim como uma boa relação porto-cidade ou o atendimento de uma nova regulamentação. Todos esses serviços são remunerados por tarifas, pagas por armadores (INFRAMAR e INFRACAI), por operadores portuários (INFRAPORT), por quem demandar (outras tarifas) ou mesmo pelas receitas advindas de contratos de arrendamento (áreas de armazenagem exploradas por terceiros privados). Uma boa gestão pela Autoridade Portuária é fundamental para que os Portos Públicos sejam capazes de atrair investimentos privados, em especial para a construção da superestrutura.

Este trabalho foi dividido em 6 partes, além desta introdução e dos comentários finais. O primeiro tópico se concentra nas questões econômico-financeiras. O segundo aborda a gestão da Autoridade Portuária. O terceiro trata de aspectos da operação e movimentação. O quarto aborda a atualidade da infraestrutura. O quinto trata da exploração de áreas e o sexto de outros tópicos relevantes.

## 1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

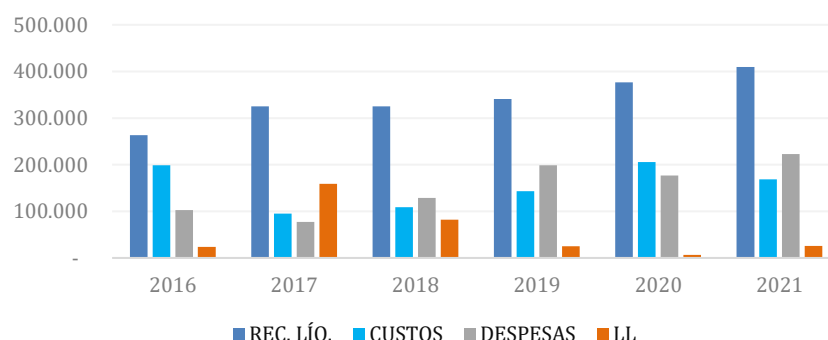
Este tópico busca apresentar a situação econômico-financeira da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, de forma clarear o entendimento quanto à qualidade (i) de suas decisões de investimento e financiamento, (ii) de seus resultados e (iii) do perfil de geração de caixa.

Para tanto, utilizou-se as demonstrações financeiras auditadas dos anos de 2016 a 2021<sup>1</sup>, disponíveis no sítio eletrônico da APPA, assim como indicadores econômico-financeiros, no intuito de se verificar o risco financeiro de curto e longo prazo, bem como a rentabilidade<sup>2</sup>. Cumpre registrar que os resultados aqui apresentados incluem dois portos, o de Paranaguá e o de Antonina, uma vez que as demonstrações financeiras não possuem essa separação por porto.

*A priori*, cumpre registrar que os anos de 2017 e 2018 apresentaram resultados fora do padrão pelo fato de a União ter realizado a dragagem de aprofundamento, afetando diretamente os resultados da APPA pela respectiva redução de custos no período.

Ao voltar o olhar para as demonstrações de resultado do exercício, cujo método de construção trabalha estritamente as atividades operacionais apuradas por regime de competência, nota-se, no **gráfico 1.1.** e na **tabela 1.1.**, que a **receita** líquida da APPA se mostrou consistentemente crescente no período avaliado (taxa média de crescimento anual de 10%).

**Gráfico 1.1. – Receitas, Custos, Despesas e Lucros, 2016 a 2021, APPA (milhares de reais)**



Fonte: Elaboração própria

**Tabela 1.1. – DRE, contas selecionadas, 2016 a 2021, APPA (milhares de reais)**

ANO	REC. LÍQ.	CUSTOS	DESPESAS	RES. FIN.	LL	EBITDA	IRPJ e CSLL
2016	63.248	98.771	102.908	51.867	23.474	- 26.977	-
2017	325.440	94.938	76.996	36.841	159.190	171.413	33.680
2018	325.454	108.690	128.877	30.762	81.960	109.962	36.690
2019	341.002	143.221	198.881	26.845	24.898	24.411	847
2020	376.511	205.821	176.738	12.749	6.701	22.569	-
2021	409.286	168.523	222.496	14.101	25.476	55.655	6.891

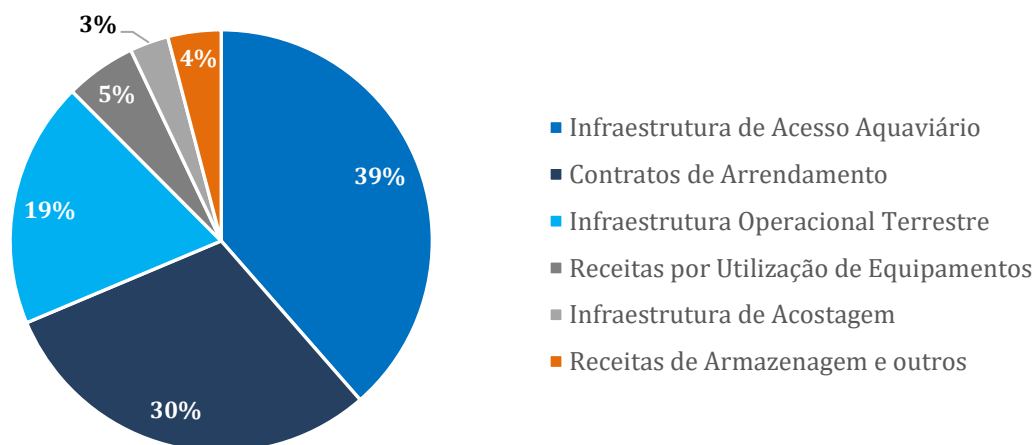
Fonte: APPA

<sup>1</sup> Empresas de auditoria da APPA: 2016 – Bazzaneze Auditores Independentes SS – opinião: sem ressalvas; 2017 – Bazzaneze Auditores Independentes SS – opinião: sem ressalvas; 2018 – Bazzaneze Auditores Independentes SS – opinião: sem ressalvas; 2019 – Sênior auditores e consultores – opinião: sem ressalvas; 2020 – Sênior auditores e consultores – opinião: sem ressalvas e 2021 – Russell Bedford – **Opinião com ressalva**.

<sup>2</sup> As fórmulas constam no Apêndice 1.

As receitas líquidas incluem todas as fontes de receitas da APPA, excluindo-se as contribuições sobre receita e faturas canceladas. A DRE de 2021 da APPA já foi elaborada em linha com a contabilidade regulatória da ANTAQ e pode-se verificar quais são as fontes de receita da APPA neste ano, conforme **Gráfico 1.2**. As receitas decorrentes da exploração da infraestrutura aquaviária (INFRAMAR), somada às receitas decorrentes dos contratos de arrendamento, atingem aproximadamente 70% do total das receitas da APPA no ano de 2021.

**Gráfico 1.2. – Receita bruta por serviço, 2021, APPA.**



Fonte: Elaboração própria

Em contraste com o comportamento das receitas, os custos seguiram um caminho instável, e as despesas seguiram um caminho instável e crescente em maior velocidade (taxa de crescimento média anual de 22%). Este fato proporcionou um comportamento volátil e em queda dos lucros da APPA no período, conforme **Tabela 1.1.** Vale notar que, se não fossem pelos resultados financeiros (não decorrentes da atividade fim dos Portos), os anos de 2016, 2019 e 2020 apresentariam prejuízos ao invés de lucro líquido. Os anos de 2017 e 2018 tiveram outro motivo, como se verá.

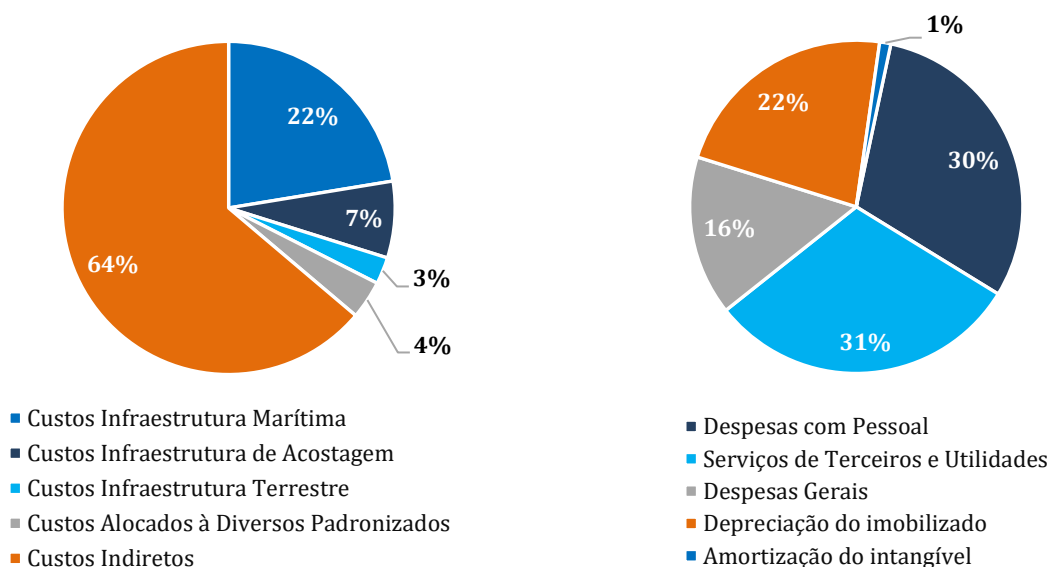
Os custos, conforme **Tabela 1.1.**, apresentaram uma drástica redução no ano de 2017, de 52%. Segundo a APPA, isso ocorreu devido ao um gasto elevado com dragagem, no ano de 2016, visando adequar o canal de acesso à dragagem de aprofundamento realizada pelo governo federal no ano seguinte (dado o aprofundamento do canal não houve dragagem de manutenção em 2017 e parte de 2018). Nos anos seguintes apresentou-se uma tendência crescente, até atingir seu pico da série em 2020. Novamente, esta evolução possui relação com os gastos com dragagem, que foram crescentes nos anos seguintes<sup>3</sup>. Note que a dragagem de aprofundamento realizada pelo Governo Federal aumentou a capacidade do canal de acesso, ou seja, tratou-se de investimento em infraestrutura aquaviária. Estes valores não foram reconhecidos no ativo imobilizado, nem mesmo considerados aportes do Governo Federal.

As despesas, ainda em referência a **Tabela 1.1.**, mais do que dobraram no período em análise. Segundo a APPA, três fatores principais explicam esse crescimento das despesas, senão vejamos: (i) dispêndios com processos cíveis e trabalhistas, decorrente de um trabalho para encerrar processos com perda certa; (ii) obras de compensação da dragagem de aprofundamento realizadas pelo Governo Federal - reformas de

<sup>3</sup> Gastos com dragagem no Porto de Paranaguá nos anos de 2016 a 2020 em milhões, respectivamente: R\$ 132,3, R\$ 12,1, R\$ 17,4, R\$ 45,2, R\$ 105,2. Fonte: APPA (SEI [1462901](#), página 5).

trapiches em diversas comunidades da Baía de Paranaguá e (iii) obras realizadas fora do Porto Organizado, incluindo a revitalização da avenida Bento Rocha e a construção do viaduto na entrada do Município de Paranaguá. Contudo, no ano de 2021 as despesas continuaram subindo e atingiram o pico da série histórica.

**Gráfico 1.3. – Custos e despesas por item, 2021, APPA**



Fonte: Elaboração própria

A tabela 1.2. apresenta os fluxos de caixa da APPA por atividade<sup>4</sup>. O **fluxo de caixa operacional (FCO)** demonstra a geração de caixa efetiva da operação, independente das atividades de financiamento e investimento. Nota-se que FCO foi negativo no ano de 2016 e 2020. Nos demais anos a operação foi capaz de gerar caixa.

**Tabela 1.2. – Demonstração de fluxo de caixa, 2016 a 2021, APPA (milhares de reais)**

ANO	FCO	FCI	FCF	TOTAL
2016	- 172.553	- 89.579	-	- 262.132
2017	206.301	- 38.300	-	168.001
2018	101.748	- 35.273	-	66.475
2019	11.659	- 142.942	-	- 131.283
2020	- 62.271	- 21.871	-	- 84.142
2021	80.846	- 79.347	- 658	841

Fonte: APPA

O **fluxo de caixa de investimentos (FCI)** representa a geração ou consumo de caixa efetivo decorrentes de investimentos no período (investimentos, imobilizado e intangível do não circulante). Em todos os anos da série o FCI foi negativo (consumiu caixa) e, salvo em 2020, sempre apresentou valores mais altos do que a conta



depreciação/amortização<sup>5</sup>, e em proporção significativa do imobilizado. Quanto aos investimentos operacionais realizados, cabe mencionar a construção do berço 201, especializado na exportação de graneis sólidos.

Interessante notar que a capacidade de geração de caixa da APPA a partir de suas atividades operacionais, de 2016 a 2021, não foi suficiente para arcar com a necessidade de caixa dos investimentos realizados (R\$165,7 milhões de caixa operacional frente R\$ 407 milhões de consumo de caixa para investimentos).

## FCI > FCO

O **fluxo de caixa de financiamento (FCF)** apresentou um consumo de caixa de R\$ 658 mil em 2021, e nenhum valor nos anos anteriores. Esse valor refere-se ao abatimento do principal do parcelamento acordado entre a APPA e o INSS, pelo qual uma dívida de aproximadamente 75 milhões de reais foi parcelada em 240 meses atualizada pela TJLP. Nos anos anteriores os valores de abatimentos foram lançados no FCO (2021 foi corrigido o lançamento).

Após verificarmos a geração de lucro e caixa, observemos para onde estão indo os recursos gerados. A **Tabela 1.3.** apresenta algumas contas do balanço patrimonial da APPA, para os anos de 2016 a 2021. Nota-se que a Autoridade Portuária apresentava em 31/12/2021 R\$ 1,34 bilhão em ativos sob sua gestão, sendo que no período avaliado houve um crescimento de quase 30%. Esse crescimento ocorreu principalmente na conta de ativos imobilizados.

Dentro do ativo não circulante, cabe mencionar a representatividade da conta **depósitos judiciais**. Trata-se de valores em discussão judicial associados a ações tributárias, civis e trabalhistas. A maior parte dos valores está relacionada ao pleito da APPA de ter sua imunidade tributária junto à União reconhecida.

Pelo lado do financiamento, a APPA não registrou nenhum valor em contas de empréstimos e financiamento, seja de curto ou longo prazo (por isso a dívida bruta aparece sem valores na tabela). Todas as suas obrigações com terceiros estão relacionadas à administração da empresa, incluindo fornecedores, obrigações fiscais e trabalhistas, adiantamento a clientes e passivo contingente. Somente esta última representou R\$ 443 milhões aproximadamente em 2021.

Isso indica que os investimentos operacionais (que apareceram no FCI) foram realizados organicamente, por meio do reinvestimento dos caixas gerados na atividade.

**Tabela 1.3. – Balanço Patrimonial, contas selecionadas, 2016 a 2021, APPA (milhares de reais)**

ANO	ATIVO	AC	CAIXA	MOBILIZADO	PC	PNC	DÍVIDA BRUTA	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	PREJUÍZOS ACUMULADOS
2016	1.043.200	228.591	201.815	421.927	83.918	585.902	-	373.381	- 704.491
2017	1.070.127	394.025	369.816	441.643	138.476	538.562	-	392.819	- 713.063
2018	1.241.340	463.968	436.291	454.986	235.299	531.435	-	474.606	- 693.625
2019	1.321.747	342.056	305.008	573.830	75.480	747.921	-	498.346	- 588.098
2020	1.256.810	277.778	220.866	568.587	81.894	670.783	-	504.133	- 582.311
2021	1.341.865	281.707	221.707	597.489	69.438	742.380	-	530.047	- 556.397

Fonte: APPA

<sup>5</sup> FCI/DEPR E AMORT de 2016 a 2021: 7,82; 2,14; 1,6; 5,6; 0,76; 2,12.

FCI/IMOBILIZADO de 2016 a 2021: 21%; 9%; 8%; 25%; 4% e 13%.

Apesar do recente histórico de lucros nos anos sob análise, nota-se que a APPA ainda registra um prejuízo acumulado robusto, de R\$ 556 milhões, o que impede a distribuição de dividendos até sua total compensação.

Após uma visão geral dos principais demonstrativos financeiros da APPA, passa-se à análise por meio de indicadores. A **Tabela 1.4.** apresenta 4 indicadores que buscam refletir os riscos financeiros de curto e longo prazo da APPA<sup>6</sup>.

Vários fatores afetam o risco das empresas, sejam econômicos, de setor ou questões específicas da empresa. A avaliação por indicadores de risco financeiro, em estrita síntese, é uma forma de avaliar a probabilidade de uma empresa ir à falência. Essa avaliação depende de um horizonte de tempo (por isso a análise de curto e longo prazo), portanto, questiona-se se há recursos suficientes para pagar empréstimos que vencem amanhã, daqui a seis meses e daqui a 5 anos.

**Tabela 1.4. – Análise de risco financeiro, indicadores, 2016 a 2021, APPA**

ANO	Curto Prazo		Longo Prazo	
	ILC	FCO/PC	IEG	FCO/P
2016	2,72	- 220%	64%	- 26%
2017	2,85	186%	63%	31%
2018	1,97	54%	62%	14%
2019	4,53	8%	62%	1%
2020	3,39	- 79%	60%	- 8%
2021	4,06	107%	60%	10%

Fonte: APPA

O **índice de liquidez corrente (ILC)** representa a capacidade da empresa cumprir suas obrigações de curto prazo. A literatura entende que o ideal é que este indicador seja maior do que 1. Em toda a série avaliada, nota-se que o ILC foi sempre bem superior a 1. Portanto, há recursos circulantes com folga para arcar com os passivos circulantes.

Porém, ILC alto pode ser acompanhado de uma situação financeira deteriorante, pois retrata a situação estática de um dia específico (data do balanço patrimonial). Neste contexto, voltemos nosso olhar para o **indicador de fluxo de caixa operacional sobre a média dos passivos circulantes (FCO/PC)**. Este indicador nos permite observar o grau em que os fluxos de caixas gerados ao longo do exercício são capazes de arcar com os compromissos de curto prazo. A literatura entende que este indicador seria ótimo acima de 40%. Nota-se que a APPA apresenta uma variabilidade alta neste indicador, superando os 40% em apenas três dos seis anos avaliados.

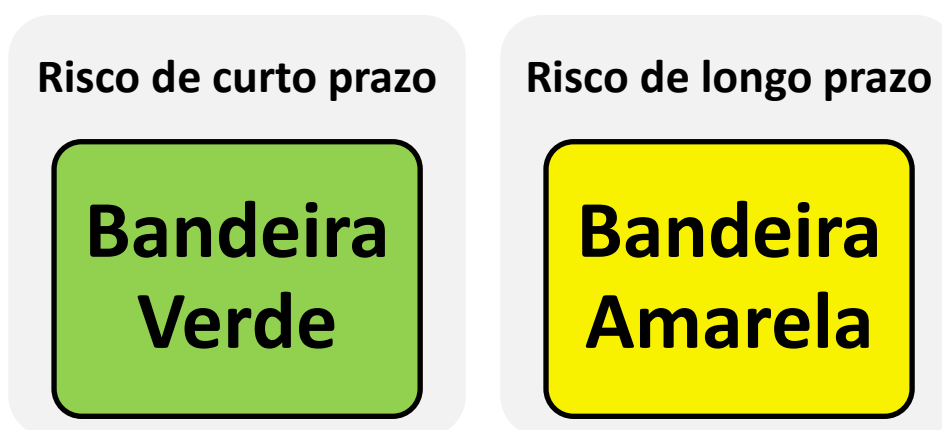
Ao olhar para o longo prazo, três pontos são relevantes: endividamento, geração de caixa frente as obrigações e cobertura de juros. Pelo fato de a APPA não possuir registro de empréstimos e financiamentos, a análise de endividamento e cobertura de juros tornaram-se pouco relevantes para a análise.

<sup>6</sup> As fórmulas foram registradas no apêndice 1, assim como breve definição. Os indicadores que se utilizam da dívida bruta e dívida líquida foram excluídos da análise, uma vez que a APPA não possui empréstimos e financiamentos registrados nos demonstrativos, o que distorceria os indicadores.

De qualquer forma, vejamos o **índice de endividamento geral (IEG)** da APPA, ou, quanto da origem dos recursos para adquirir os ativos vieram de terceiros. Este indicador girou em torno de 60% (40% capital próprio). Quanto mais estáveis forem os lucros e a geração de caixa da empresa, mais aceitável é um endividamento maior. No caso da APPA, apesar da instabilidade dos lucros e da geração de caixa, os recursos de terceiros não estão relacionados a dívidas onerosas, mas sim ao próprio giro do negócio (prazos com fornecedores, funcionários, governo...).

Para fechar a análise de risco, vejamos o indicador de **fluxo de caixa operacional sobre a média dos passivos totais (FCO/P)**. Este indicador é considerado ótimo a partir de 20%. Em apenas um dos seis anos a APPA apresentou o indicador acima do parâmetro. Ou seja, no longo prazo, a APPA pode ter dificuldades de arcar com suas obrigações.

**Imagem 1.1. – Riscos financeiros de curto e longo prazo, APPA**



Fonte: elaboração própria.

Superado a análise, voltemos nosso olhar para a lucratividade da APPA. As tabelas 1.5., 1.6. e 1.7., trabalharão nesta temática, abordando indicadores sobre o ativo, sobre o patrimônio líquido e outros.

O **ROA**, indicador de retorno sobre ativos, mede o desempenho de uma empresa (atividades operacionais), no uso de seus ativos (investimentos) para gerar lucros, independentemente da forma como os investimentos foram financiados. O ROA responde como a empresa se saiu na condução das operações, independentemente dos custos de financiamento. Este indicador pode ser desmembrado em duas partes, a **margem de lucro sobre ativos** e o **giro do ativo**. Este desmembramento nos permite entender quais são os direcionadores do ROA, ou seja, de onde vem sua força. A margem de lucro sobre ativos mede a força da empresa em aumentar preços e o giro do ativo mede a capacidade da empresa em utilizar seus ativos de forma eficiente. Quanto maior o giro do ativo, mais eficiente é a gestão da empresa em explorar os ativos existente. Em suma, a margem de lucro mostra o poder de mercado e o giro do ativo a eficiência na gestão.

Os valores do ROA e dos direcionadores dependem de setor para setor. Percebe-se a partir da **tabela 1.5.** que a APPA, no período de análise, apresentou ROA médio de 5%, porém com comportamento bem volátil (acompanhando os lucros). Interessante notar a quebra de padrão a partir de 2019, mas especialmente em 2020, quando as margens de lucro sobre o ativo reduzem fortemente (indicando uma perda de força em manter as margens). A partir de 2019, o giro do ativo passa a subir, compensando parte das perdas nas margens.

**Tabela 1.5. – Retorno sobre ativos e seus direcionadores, indicadores, 2016 a 2021, APPA.**

ANO	Resultado=ROA	Margem Lucro s/ Ativos	Giro do Ativo
2016	2,6%	10%	0,25
2017	15,3%	50%	0,31
2018	7,3%	26%	0,28
2019	2,1%	8%	0,27
2020	0,6%	2%	0,29
2021	2,0%	6%	0,31

Fonte: elaboração própria.

Obs.: ROA = Margem \* Giro.

Outra forma de avaliar a lucratividade da empresa é por meio do indicador de retorno sobre o patrimônio líquido (**ROE**) ou lucro sobre PL. Uma forma interessante de analisar o ROE é por meio da metodologia conhecida como Modelo Dupont de três fatores. Os fatores se referem aos direcionadores do ROE, ou seja, o que o compõe. Assim, podemos ver a eficiência com que os ativos foram usados, a margem de lucro (lucro sobre receitas líquidas) e a alavancagem financeira (ativo/PL).

A **Tabela 1.6.** apresenta o ROE e seus direcionadores da APPA para o período sob análise. Nota-se que os dois anos em que o ROE se mostrou bem superior na série (2017 e 2018) as margens de lucro também se mostraram bem acima do normal. O que permitiu essa margem maior em 2017 foi a drástica redução dos custos de operação, conforme já apresentado na DRE, acompanhado de um melhor giro dos ativos. O horizonte sob análise é muito curto para afirmações contundentes, mas aparentemente os valores do ROE vem se estabelecendo abaixo dos 5% nos últimos 3 anos, respondendo a menores margens de lucro, menor alavancagem e retomada do giro do ativo.

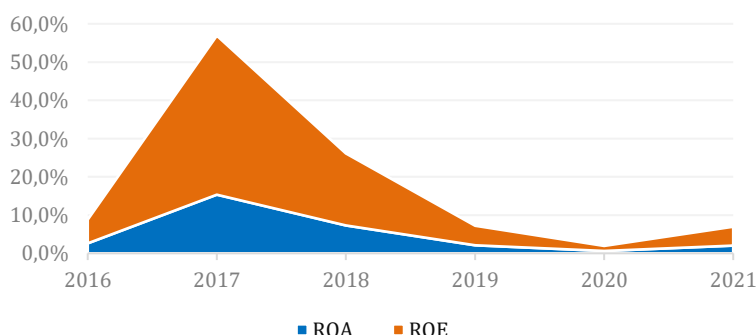
**Tabela 1.6. – Modelo Dupont de 3 Fatores - Retorno sobre patrimônio líquido e seus direcionadores, indicadores, 2016 a 2021, APPA.**

ANO	Margem Líquida	Giro do Ativo	Alavancagem	Resultado=ROE
2016	9%	0,25	2,75	6,2%
2017	49%	0,31	2,76	41,6%
2018	25%	0,28	2,66	18,9%
2019	7%	0,27	2,63	5,1%
2020	2%	0,29	2,57	1,3%
2021	6%	0,31	2,51	4,9%

Fonte: elaboração própria.

Obs.: ROE = Margem \* Giro \* Alavancagem

**Gráfico 1.4. – Ilustra o caminho percorrido pelos indicadores de lucratividade apresentados.**



Fonte: Indicadores de Lucratividade, 2021, APPA.

Por fim, a **Tabela 1.7.** apresenta os indicadores de Margem EBITDA e Líquida. Os resultados dos anos de 2017 e 2018, conforme já exaustivamente colocado neste relatório, foram distorcidos pela execução da dragagem pelo Governo Federal. De 2019 a 2021. Observando os últimos dois anos, nota-se uma recuperação de ambas as margens.

**Tabela 1.7. – Indicadores de Margem, 2016 a 2021, APPA**

ANO	MARG EBITDA	MARGEM LÍQUIDA
2016	-10%	9%
2017	53%	49%
2018	34%	25%
2019	7%	7%
2020	6%	2%
2021	14%	6%

Fonte: elaboração própria.

## Conclusões

As receitas da APPA apresentaram um comportamento consistente e crescente no período de análise. Esse crescimento de receitas se deu tanto por reajustes em suas tarifas e preços, quanto por aumento da movimentação portuária<sup>7</sup>.

Por outro lado, as despesas apresentam um comportamento crescente e, os custos, uma trajetória instável, prejudicando a geração e estabilidade dos resultados da APPA. Como exercício de reflexão, se as taxas de crescimento das receitas e das despesas se mantivessem constantes, em somente seis anos as despesas da APPA já seriam maiores que suas receitas.

A geração de caixa operacional da APPA também apresentou um comportamento instável. O consumo de caixa para investimentos superou a geração de caixa das operações significativamente no período (2016 a 2021). Uma boa parte dos recursos utilizados se converteram em ativos imobilizados. Esta é uma característica de empresas em crescimento, cujos projetos disponíveis com valor presente líquido positivo são mais vultosos que o caixa gerado pelas operações.

Uma vez que o fluxo de investimento foi maior que a geração de caixa das operações, o saldo de caixa da APPA foi parcialmente consumido, porém manteve-se em patamares prudentes. Tanto é que o ILC (risco de curto prazo) não sinalizou atenção.

Contudo, a geração atual de caixa não é capaz de manter os níveis de investimento e arcar com as obrigações registradas no passivo. Eventuais endividamentos onerosos devem ser avaliados com muita cautela e prudência, especialmente pela falta de consistência apresentado nos fluxos de caixa operacionais.

Quando olhamos para os indicadores de lucratividade, nota-se que os resultados de dois anos foram distorcidos pela execução da dragagem pelo Governo Federal (2017 e 2018). Nos anos seguintes, a APPA apresentou baixos indicadores de lucratividade, seja sob a perspectiva do capital próprio (ROE), dos ativos (ROA) e de margem EBTIDA e líquida. Considerando que as receitas do período foram

<sup>7</sup> Os contratos de arrendamento geralmente são reajustados anualmente pelo IGP-M e as tabelas tarifárias dependem de aprovação pela ANTAQ. No período avaliado, houve reajuste tarifário em 2017 (8,8%), 2018 (4,2%) e em 2020 (6%).



consistentes e crescentes, nota-se que os indicadores foram prejudicados especialmente pelo forte crescimento das despesas. Os direcionadores do ROE e ROA apontam que a APPA possui mais força em impor preços (poder de mercado) do que eficiência no giro de seus ativos.

Apesar dos baixos indicadores de rentabilidade, cumpre registrar uma melhora no ano de 2021 frente a 2020, em todos os indicadores. Porém, ainda não é possível afirmar se se trata de uma tendência ou uma situação particular.

A despeito do robusto prejuízo acumulado da APPA, o patrimônio líquido se mostrou crescente no período. Esta é uma medida de criação de valor aos proprietários.

Por fim, cumpre destacar que a APPA se encontra em uma situação particular de receitas estáveis, saldo em caixa e prejuízos acumulados. Esta situação faz com que a empresa seja capaz de gerar lucro, mas não pode distribuir como dividendos, o que pode acarretar em excesso de caixa, e/ou descontrole de despesas, caso os recursos não sejam direcionados para projetos de crescimento com valor presente líquido maior que zero.

## 2. DA GESTÃO

Este tópico busca apresentar uma fotografia da atual situação da APPA do ponto de vista da gestão estratégica e governança. A governança fornece a estrutura por meio da qual as organizações definem seus objetivos, os meios para atingi-los e os parâmetros para o monitoramento de seu desempenho.

Cumpre destacar, do ponto de vista regulatório, que o 1º T.A. do Convênio de Delegação nº 37 já traz em seu bojo a obrigação do Delegatário (Estado do Paraná) firmar com seu Interviente (APPA) compromissos de metas e desempenho, *in verbis*:

- I – Objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;
- II – Indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III – Retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV – Critérios para a profissionalização da gestão dos PORTOS.

Portanto, normativamente a APPA já possui a obrigação de estruturar gestão e governança. As boas práticas têm como objetivo alinhar os interesses do titular do Porto Organizado (União) com os dos executivos (Estado do Paraná, por meio da APPA). Abordaremos neste tópico a existência de peças como o planejamento estratégico, relatórios de gestão, capacitação dos quadros, estrutura dos quadros, entre outros.

### Planejamento estratégico

A APPA possui em sua estrutura órgão em nível gerencial, ligado diretamente à presidência, responsável pelo plano estratégico, a saber: Gerência de Planejamento Estratégico (GPLANES). O Plano Estratégico da APPA foi elaborado com horizonte de alcance 2022 – 2027, sendo aprovado no Conselho de Administração ao término do exercício de 2021.

O Mapa Estratégico, sintetizou os 25 objetivos estratégicos da empresa pública, sendo eles agrupados por dimensões, a saber: resultados, pessoas, sociedade, stakeholders, infraestrutura, sustentabilidade, operação, mercado e investimento, processos internos e aprendizado e crescimento.

De modo a institucionalizar a implantação do plano por todas as diretorias, foi publicada a Ordem de Serviço 029-2022 que instituiu a Gestão Estratégica no âmbito da Administração dos Portos de Paranaguá e

Antonina. Os projetos estratégicos, riscos e indicadores são acompanhados em tempo real por meio de um *Business Intelligence*.

**Imagem 2.1. – Ferramenta de acompanhamento Planejamento Estratégico da APPA**



Fonte: APPA

## Estrutura de Governança

A APPA possui estrutura institucional para exercer a governança, incluindo (i) Conselhos, Comitês e Diretoria e (ii) a estrutura interna de governança, a qual ganhou recentemente um delineamento moderno. A superintendência de governança responde diretamente à presidência da APPA.

**Imagem 2.2. – Estrutura da Superintendência de Governança da APPA**



Fonte: APPA

## Ações voltadas à compliance e boas práticas

Conforme informado pela APPA, desde 2016 diversas ações adstritas à *compliance* foram adotadas pela Administração Portuária, incluindo:

- Verificação de cumprimento a Política de Partes Relacionadas junto às pessoas físicas ou jurídicas com as quais a Portos do Paraná tenha possibilidade de contratar em condições que não sejam as de independência;
- Estabelecimento de procedimento de acompanhamento e publicação da execução dos contratos da Administração;
- Execução de *check-list* das licitações;
- Criação de fluxo interno de comunicação dos relatórios de Ouvidoria;

- Implementação da adequação a Lei Geral de Proteção de Dados.

Pode-se citar também outras ações recentes, consideradas boas práticas de gestão:

- Instituição da Política de Controles Internos da Portos do Paraná;
- Execução do Plano Anual de Atividades de Controle Interno;
- Definição de responsabilidades para controles internos instituídos;
- Atendimento de Ouvidoria através de múltiplos Canais de Comunicação;
- Implementação da Gestão de Processos Organizacionais;
- Instituição de sistemática de monitoramento e acompanhamento dos processos;
- Implementação da Gestão de Riscos;
- Execução do Plano Anual de Auditoria Interna e promoção do monitoramento da implementação das recomendações propostas pela Auditoria.

## Publicação de relatórios de gestão

A Portos do Paraná produz e publica em seu sítio eletrônico dois relatórios relacionados à Gestão:

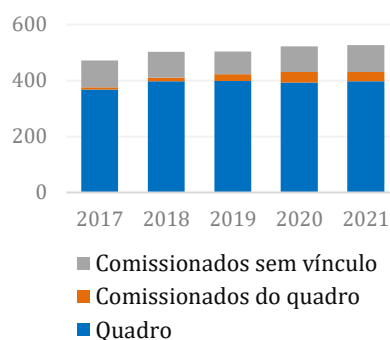
- **Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa:** a finalidade é explicitar os compromissos de consecução de objetivos de políticas públicas, definindo os recursos a serem empregados para esse fim, bem como divulgando informação relevantes (composição acionária, atividades desenvolvidas, estrutura de controle, fatores de risco, metas a serem desenvolvidas, dados econômico-financeiros, políticas e práticas de governança corporativa e descrição da composição e da remuneração da administração, ...). Disponível no link: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Carta-Anual-dePoliticas-Publicas-e-Governanca-Cooperativa>;
- **Relatório de Gestão Anual:** reúne as principais obras, atividades e ações realizadas ao longo do ano e apresentando os resultados das principais mudanças implantadas. Disponível no link <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Relatorios-de-Gestao>.

## Corpo Funcional

De 2017 a 2021, o total de cargos da Portos do Paraná apresentou um crescimento de 52 cargos, decorrente de concurso público, que aumentou o quadro em 2018, e decorrente de aumento dos cargos comissionados, em 2020, conforme é possível observar no **Quadro 2.1**.

**Quadro 2.1. – Cargos da APPA – 2016 a 2021**

Colaboradores	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Quadro</b>	367	397	399	393	397
<b>Comissionados</b>	105	105	105	129	129
<b>*Do quadro</b>	9	13	23	38	33
<b>*Sem vínculo</b>	96	92	82	91	96
<b>Total cargos</b>	472	502	504	522	526
<b>Comissionados pertencentes ao quadro</b>	8,57%	12,38%	21,90%	29,46%	25,58%



Um ponto positivo observado no período foi o aumento dos funcionários do quadro que exercem funções comissionadas. Apesar de ainda ser um número baixo, em 2017 menos de 9% dos cargos comissionados eram exercidos por funcionários do quadro, contra mais de 25% em 2021. Contudo, não houve redução de comissionados sem vínculo, mas sim aumento generalizado de cargos comissionados.

## Capacitação

A Portos do Paraná realiza a capacitação de suas equipes, de forma remota ou presencial, nas mais diversas áreas, seja técnica ou de gestão. No ano de 2020, a APPA registrou 6.814 horas de treinamento de suas equipes, sendo que 84% destas foram na modalidade *on-line*, devido ao período mais crítico da pandemia. No ano de 2021, até o momento, a APPA informou ter realizado 5.472 horas de capacitação.

Considerando que a APPA, em 2020, registrou 484 colaboradores, incluindo comissionados sem vínculo (91) e os do quadro efetivo (393), e registrou 6.814 horas de treinamento, na média, os colaboradores receberam 14 horas de treinamento no ano. Em 2021, até o momento, registra-se aproximadamente 11h de treinamento por colaborador.

Os gastos com capacitação aumentaram significativamente de 2020 para 2021, passando da ordem de R\$ 53,9 mil para R\$ 113.875,00.

## Premiações de boas práticas de gestão

Nas duas edições (2020 e 2021) do Prêmio Portos + Brasil, criado pelo Ministério da Infraestrutura para valorizar as melhores iniciativas voltadas à excelência dos Portos Organizados, a APPA foi contemplada com o primeiro lugar em duas categorias (<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Os-Portos-do-Parana-e-Historia>):

- Execução de investimentos planejados - Execução de 81,8 % (2019) e 76,1% (2020) do orçamento de investimento disponível no início de 2020 e
- Ranking do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP) - Nota 9 em ambos os anos.

A execução de investimentos planejados mensura a proporção do orçamento de investimento disponível no início do ano base de análise que foi efetivamente executada pelas autoridades portuárias naquele mesmo ano, buscando avaliar a capacidade operacional para concretizar os investimentos desejados.

O IGAP visa demonstrar a pontuação obtida pelos portos públicos no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP). O índice tem o objetivo de avaliar o desempenho financeiro, a eficiência na gestão de recursos humanos, a capacidade operacional para concretizar investimentos, o comprometimento em atender/corrigir as irregularidades constatadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a qualidade da gestão ambiental dos portos organizados, a transparência na publicação de informações e a regularidade fiscal e trabalhista, entre outros, das autoridades portuárias.

## Conclusões

A importância de uma gestão profissional e eficiente é indiscutível para qualquer empresa de qualquer setor. Esse reconhecimento e preocupação no setor portuário nasce no próprio documento de concessão, quando o Poder Concedente consigna a exigência de se produzirem instrumentos de planejamento e acompanhamento (1º TA do Convênio de Delegação). Esta diretriz ainda é enfatizada por meio de premiações pela Ministério da Infraestrutura àqueles que apresentam boas práticas de gestão.

A APPA, nos anos recentes analisados, demonstra um esforço e investimentos para que sua gestão esteja alinhada às boas práticas de gestão. Sua revisão de planejamento estratégico encontra-se em plena construção e sua estrutura organizacional foi redesenhada para a execução de boas práticas.

O planejamento e estrutura organizacional parecem já dar resultados práticos, conforme as melhorias nos processos apresentadas, na produção e publicação de relatórios de gestão, na capacitação e readequação dos quadros. O reflexo dessas ações já se converteu em duas premiações, adstritas à gestão dos anos de 2019 e 2020, na Portos + Brasil do Ministério da Infraestrutura (prêmios de 2020 e 2021).

Contudo, os desafios para a APPA ainda são grandes. Uma gestão profissional carece de profissionais que sejam do quadro, não sujeitos a ciclos políticos. Neste ponto, a APPA ainda apresenta 75% dos seus cargos comissionados preenchidos por profissionais sem vínculo, especialmente os de gestão.

### 3. DA OPERAÇÃO

Este tópico visa apresentar o perfil de carga dos Portos do Paraná e seu desempenho nas operações, incluindo as movimentações brutas e também indicadores de eficiência das operações, como tempo médio para atracação, a prancha média e as taxas de ocupação dos berços. Entende-se que boas decisões de investimentos, aliadas a boas práticas de gestão, devem conduzir os portos a melhores resultados operacionais. Busca-se, portanto, constatar para qual direção esses dados e indicadores estão caminhando.

Os dados apresentados nas seções (i) movimentação de carga, (ii) tempo de espera de atracação e (iii) pranchas, foram obtidos do Painel Estatístico Aquaviário, disponível em <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. As informações de taxa de ocupação dos berços foram fornecidas pela APPA. Por fim, as informações sobre a existência de filas foram obtidas *in loco* pela equipe fiscal da URECB, em diversas fiscalizações de rotina e extraordinárias.

#### Movimentação de carga

As informações apresentadas nesta seção são o somatório da quantidade de carga movimentada por todas as instalações portuárias de Paranaguá e de Antonina nos anos em estudo<sup>8</sup>. O Porto de Paranaguá possui uma relevância ímpar para a APPA, sendo que suas movimentações em toneladas flutuaram entre 97% e 99% do total gerido pela Administração Portuária (Paranaguá e Antonina). Este Porto movimenta mercadorias de diversas naturezas, incluindo granel sólido, carga containerizada, granel líquido e gasoso e carga geral.

A movimentação em toneladas do Porto de Paranaguá apresentou tendência crescente no período todo (crescimento de 27% de 2016 a 2021). Salvo nos anos de 2019 e 2021, quando houve redução em relação ao ano anterior, a tonelada movimentada foi crescente em Paranaguá. Os produtos mais movimentados em Paranaguá são milho e soja, seguidos de contêineres e fertilizantes. As principais origens nas importações via Paranaguá são América do Norte, Ásia e Europa. Na exportação os principais mercados de destino foram Ásia, Europa e África.

O Porto de Antonina, por outro lado, possui pouca relevância estratégica para a APPA, uma vez que sua movimentação representou em 2021 apenas 3% do total dos Portos. Cumpre registrar que o Porto de Antonina opera apenas com um arrendamento (Porto Ponta do Félix) e possui área pública denominada Barão de Teffé sem exploração operacional. Este Porto movimentou granel sólido e carga geral no período de 2016

---

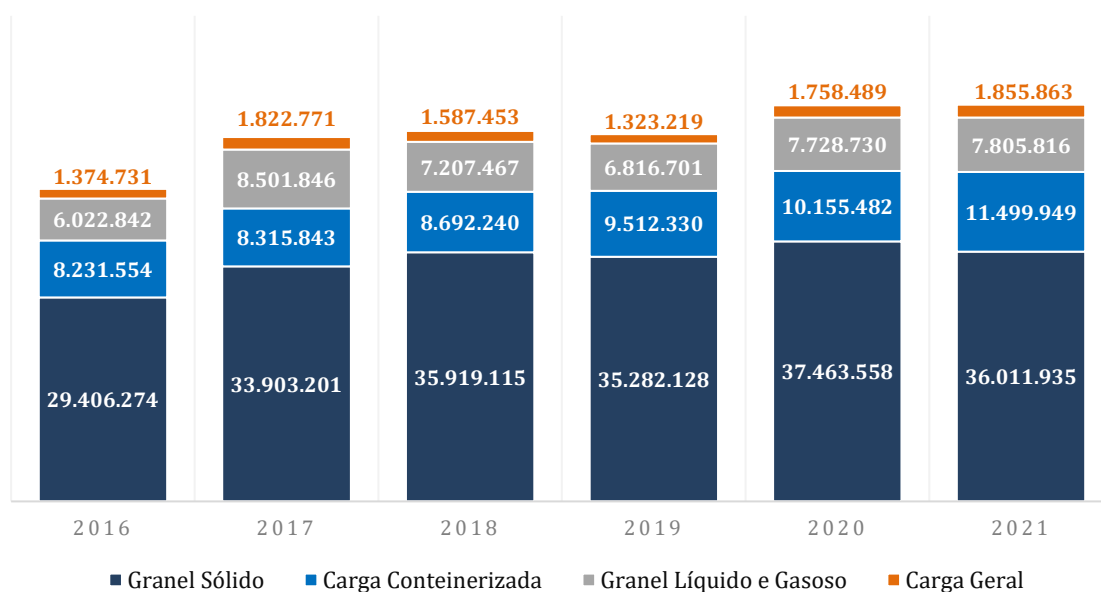
<sup>8</sup> A tabela com as movimentações dos Portos de Paranaguá e Antonina, por tipo de carga, para o período de 2016 a 2021, encontram-se no apêndice 2.



a 2020, e encolheu sua movimentação em toneladas em 28%. O produto mais movimentado em 2020 em Antonina foi fertilizante. Em 2021, por outro lado, ocorreu uma retomada, com crescimento de 58% em sua movimentação em toneladas, especialmente de fertilizantes. A principal origem nas importações foi a Europa, seguido da Ásia. Na exportação os principais mercados de destino foram Europa e África.

Ao observar conjuntamente os portos geridos pela APPA, nota-se uma análise muito semelhante à do Porto de Paranaguá individualmente. O granel sólido é a principal carga movimentada em toda o período, representando entre 63% e 67% do total movimentado em toneladas (crescimento de 22% de 2016 a 2021). A carga geral foi pouco representativa em tonelada movimentada no período, flutuando entre 2% e 3% do total movimentado. A tonelada movimentada de carga containerizada no período foi crescente, iniciando em 8,2 milhões de toneladas em 2016 e atingindo cerca de 11,5 milhões de toneladas em 2021, o que representou um crescimento de 40%. Cumpre destacar que a movimentação de contêineres no Porto de Paranaguá é realizada por apenas um terminal arrendado/operador portuário (TCP), o qual realizou fortes investimentos, no âmbito de sua prorrogação antecipada, da ordem de 1 bilhão de reais para todo o período do contrato, elevando sua capacidade operacional. A tonelage movimentada de contêineres representou 20% do total em 2021, dois pontos percentuais acima do início da série. A movimentação de granel líquido também é relevante para a APPA, girando em torno dos 14% do total. O **Gráfico 3.1.** apresenta um resumo das informações de movimentação da APPA.

**Gráfico 3.1. – Movimentação por tipo de carga, APPA, 2016 a 2021, toneladas**



Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ.

### Tempo de espera para atracação

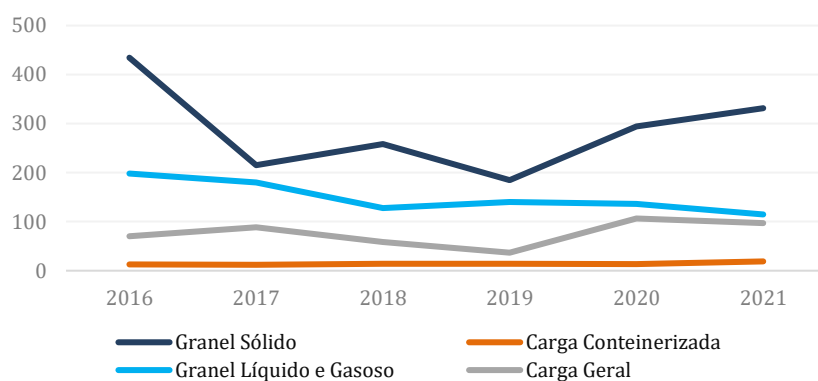
O tempo médio de espera para atracação é o indicador que mensura o tempo médio que as embarcações, que movimentaram um grupo específico de mercadorias, levam para ir do ponto de chegada (por exemplo, a área de fundeio nos portos marítimos) até o ponto de atracação na instalação portuária. O cálculo dos tempos médios leva em consideração os dados temporais enviados pelas instalações portuárias e é obtido pela diferença, para cada embarcação, da data/hora da atracação na instalação portuária e a data/hora de chegada na área inicial. Trata-se de um indicador da qualidade do atendimento, em termos do

tempo, medido em horas, gasto em espera de atracação dos navios de cada grupo de carga ou produto, para cada terminal ou conjunto de berços.

Muitos fatores podem afetar este indicador, sendo alguns de (i) ingerência da Autoridade Portuária e (ii) outros exógenos. Quanto a este último, pode-se citar fatores conjunturais, cíclicos e sazonais de demanda pelos serviços portuários, problemas de fornecimento de insumos como energia (COPEL), assim como questões climatológicas, como tempestades, chuvas e vento. Quanto aos fatores que a Autoridade Portuária possui responsabilidade, cita-se as boas condições dos equipamentos públicos e a gestão operacional dos berços e filas. Neste ponto, cumpre mencionar que a APPA possui um marco regulatório operacional robusto e em plena evolução, incluindo regras de prioridade na atracação no corredor de exportação para navios com melhor produtividade e a criação do “super berço” com regras ainda mais rígidas de produtividade<sup>9</sup>.

Cada tipo de carga possui suas peculiaridades mercadológicas, que impactam a gestão operacional. No caso de carga containerizada, por exemplo, é possível realizar a programação de navios com uma grande antecedência (no TCP é feita a cada seis meses), otimizando o tempo em fila. Além deste fato, a existência de berços especializados e dedicados a operação de contêineres também tem seus efeitos. Navios de fertilizantes, por outro lado, após descarregarem, ficam aguardando carga de retorno, o que impede um agendamento com grande antecedência.

**Gráfico 3.2. – Tempo Médio para atracação em horas, 2016 a 2021 – Porto de Paranaguá**

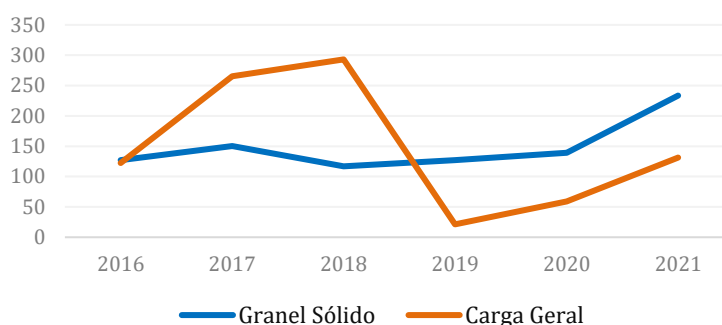


Fonte: Anuário estatístico ANTAQ

Os gráficos 3.2. e 3.3. registram o tempo médio para atracação dos Portos de Paranaguá e de Antonina, respectivamente, para o período de 2016 a 2021. Nota-se que o Porto de Paranaguá registrou uma curva em “W” para o indicador no Granel sólido, com redução no tempo de espera em cerca de 31%. O granel líquido/gasoso apresentou uma drástica melhora no período (redução na ordem de 73% no tempo de espera). O tempo de espera para a carga containerizada manteve-se bem estável até 2020. No ano de 2021 o tempo de espera cresceu de 13,5h para 18,9h. Já o tempo para atracar em Paranaguá para navios de carga geral parece seguir um caminho com alta variabilidade, com tempo mínimo de 36,7h em 2019 e máximo de 106,5h em 2020.

<sup>9</sup> ODSE 145/2018-APPA – Regulamento de programações, operações e atracações de navios.

**Gráfico 3.3. – Tempo Médio para atracação em horas, 2016 a 2021 – Porto de Antonina**



Fonte: Anuário estatístico ANTAQ

Ao observar os dados para o Porto de Antonina, nota-se primeiramente que o tempo de espera para atracação para o granel sólido é bem inferior ao tempo em Paranaguá. O tempo de espera do granel sólido cresceu significativamente, passando de 127h em 2016 para 233,5h em 2021.

### Prancha média

Com o intuito de observar a produtividade da operação portuária, serão apresentados dois indicadores: (i) **Prancha Média Operacional (PMO)** e (ii) **Prancha Média Geral (PMG)**. O primeiro indicador mede a produtividade média em um ano com relação a um grupo específico de mercadorias (cargas containerizadas, carga geral, granel sólido...). No caso de carga containerizada, é obtido pela divisão do somatório total de unidades de contêineres movimentados pelo tempo total de operação dos navios (esse tempo é obtido pela diferença, para cada atracação, da data/hora do final de operação e a data/hora de início de operação). No caso das demais cargas não containerizadas, é obtido pela divisão do somatório total de toneladas de carga movimentada pelo tempo total de operação dos navios. Portanto, a produtividade medida está estritamente ligada ao operador portuário. Tamanho é a relevância do indicador que a APPA possui regras de produtividade consignadas em seu próprio Regulamento de Exploração – Ordem de Serviço nº 145/2018.

A prancha média geral (PMG), por sua vez, difere da PMO apenas no tempo de apuração, que se inicia na atracação do navio e chega a termo em sua desatracação. Desta forma, o PMG depende não somente da produtividade do operador portuário, mas também de outros fatores que possam influenciar o início da operação após a atracação, e a desatracação após a conclusão da operação. Portanto, o Agente Marítimo passa ter um papel fundamental no PMG, especialmente no tempo entre o fim da operação e a desatracação, pois é ele quem vai acionar a praticagem e os rebocadores, após os trâmites formais ao final da operação.

O **Quadro 3.1.** plota as informações da PMO e da PMG dos Portos do Paraná, para o período de 2016 a 2021, por natureza da carga. No apêndice 3 foram incluídos também os valores mínimos, máximos, médios, a variação no período todo e o resultado na eficiência neste período.

Percebe-se que o Porto de Antonina apresentou uma tímida melhora na eficiência de suas operações, tanto pelo PMO quanto pelo PMG, para ambas as cargas.

Ao observar os indicadores PMO e PMG do Porto de Paranaguá, verifica-se uma melhora em todos eles, salvo pela PMO de cargas containerizadas, que reduziu 13% no período. O destaque para o PMG ficou para a carga geral, que melhorou quase 30% no período.

**Quadro 3.1. – Prancha Média Operacional (PMO) e Geral (PMG) dos Portos do Paraná de 2016 a 2021**  
- ton./h ou Unidades de Contêineres/h

			2016	2017	2018	2019	2020	2021
Porto de Antonina	PMO	Granel Sólido	146	136	163	137	151	152
		Carga Geral	85	86	86	68	70	85
	PMG	Granel Sólido	138	123	146	126	138	140
		Carga Geral	78	77	84	65	64	82
Porto de Paranaguá	PMO	Granel Sólido	493	543	563	563	574	501
		Carga Containerizada	64	65	65	58	60	56
		Granel Líq. e Gas.	917	847	906	763	876	1060
		Carga Geral	201	223	322	312	245	230
	PMG	Granel Sólido	461	503	524	521	533	468
		Carga Containerizada	40	42	42	41	45	45
		Granel Líq. e Gas.	694	699	741	621	708	846
		Carga Geral	165	193	262	257	220	213

Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ

### Taxa de ocupação de berços

A taxa de ocupação de berços é um indicador produzido pela APPA, cujo objetivo de sua mensuração, e acompanhamento, é otimizar o tempo de permanência dos navios atracados. O índice é o resultado matemático da divisão do período de permanência dos navios atracados em cada berço pelo período em horas desejado (24h vezes o número de dias). Além da relevância do indicador para a melhor gestão operacional dos berços, trata-se de balizador fundamental nas decisões de investimento de ampliação da capacidade portuária. Os dados utilizados para os cálculos pela Autoridade Portuária são obtidos do sistema APPAWEB.

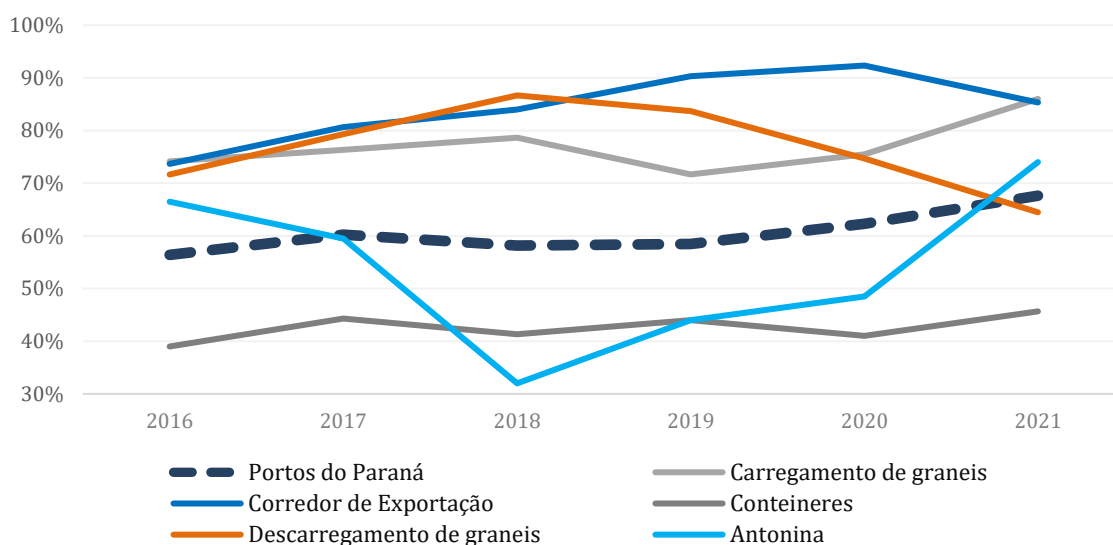
**Quadro 3.2. – Taxas de ocupação dos berços, APPA, 2016 a 2021,**  
Sumário da amostra e seleções

Sumário dos Dados	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Taxa Média de Ocupação dos Berços dos Portos do Paraná</b>	56%	60%	58%	58%	62%	68%
Menor taxa de ocupação entre os berços	7%	0%	0%	12%	3%	0,4%
Maior Taxa de ocupação entre os berços	87%	94%	92%	92%	97%	97%
Desvio médio em relação a média das taxas de ocupação	21%	23%	24%	20%	19%	20%
<b>Taxas de ocupação média</b>						
Portos do Paraná	56%	60%	58%	58%	62%	68%
Carregamento de graneis	74%	76%	79%	72%	76%	86%
Corredor de Exportação	74%	81%	84%	90%	92%	85%
Contêineres	39%	44%	41%	44%	41%	46%
Inflamáveis público	39%	55%	56%	60%	60%	47%
Líquidos privado	63%	85%	67%	72%	65%	69%
Descarregamento de graneis	72%	79%	87%	84%	75%	64%
Antonina	67%	60%	32%	44%	49%	74%

Fonte: APPA. Elaboração própria. \*Dados completos apresentados no apêndice 4.

Conforme **quadro 3.2**, houve berços que apresentaram ocupações próximas a zero em alguns anos e outros próximos a 100%. Na média, a taxa de ocupação dos Portos do Paraná vem crescendo, saindo de 58% em 208 para 68% em 2021. Entre os grupos de berços, no período de análise, aqueles utilizados preparados e dedicados a operação de contêineres apresentaram as menores taxas de ocupação. Por outro lado, os berços dedicados ao corredor de exportação apresentaram as maiores taxas de ocupação. Os berços dedicados ao descarregamento de graneis (em especial, importação de fertilizantes), também apresentam taxas elevadas de ocupação (em média 77% no período).

**Gráfico 3.4. – Taxas média de ocupação de berços, APPA, 2016 a 2021**



Fonte: APPA. Elaboração própria.

## Problemas de acesso e circulação no porto

No tocante a filas de caminhões e problemas de acesso ao Porto de Paranaguá, em que pese haver gargalos e falhas (e, portanto, espaço para melhorias), atualmente o Porto apresenta uma situação positiva.

No passado, durante a colheita da soja, o porto chegou a registrar filas de caminhões graneleiros que ultrapassaram 100 km de extensão, terminando depois de Curitiba. Após a implementação e adoção rigorosa do agendamento prévio e *on-line* dos caminhões, e melhorias que foram sendo realizadas nestes procedimentos ao longo dos anos, associadas a uma fiscalização intensa da APPA em conjunto com a ANTAQ, não há mais registros de filas no acesso ao Pátio de Triagem (pátio regulador), o qual atualmente opera com margem de segurança para evitar a superlotação.

Apesar de este problema ter sido superado com sucesso, há outros gargalos logísticos que acarretam filas de caminhões nos acessos ao Porto, gerando transtornos e potenciais impactos à operação do Porto. Neste sentido, podemos citar:

- i) **Filas de caminhões nos acessos a terminais graneleiros arrendados.** São caminhões egressos do pátio regulador e que são chamados de forma muito antecipada pelos terminais, gerando acúmulo destes veículos nas vias de acesso, fazendo com que



motoristas esperassem até 6 horas (com registros de 9 horas) para desembarcar, sendo que poderia esperar este tempo no pátio regulador, que conta com infraestrutura adequada para isto. Após intervenção da Unidade Regional de Curitiba (URECB), atualmente as filas estão controladas e raramente há relatos de espera superior a 2 horas em fila.

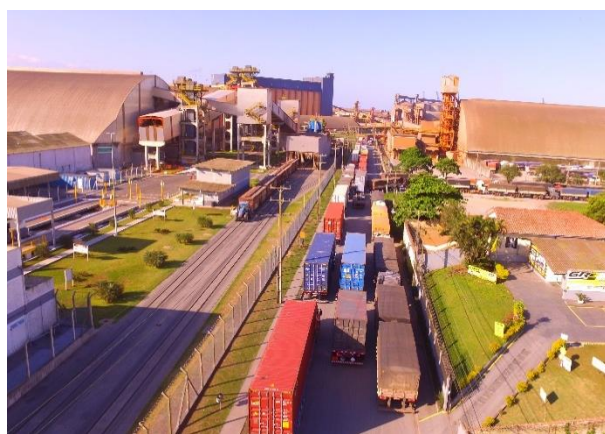
- ii) **Filas provocadas por falhas do Terminal de Contêineres de Paranaguá - TCP.** O TCP nos últimos anos vem enfrentando alguns problemas no seu sistema de acesso, o que interrompe ou torna lento o procedimento de entrada à área arrendada. Devido ao intenso fluxo de caminhões direcionados ao terminal, isto provoca um rápido represamento de veículos e, conseqüentemente, grandes filas, que chegam a se estender pela Avenida Ayrton Senna (BR 277), gerando impactos às operações do terminal em comento e, potencialmente, a outros terminais do Porto, bem como a usuários e outros agentes do Porto. Este problema já está sendo objeto de acompanhamento por parte da Regional e por parte da Autoridade Portuária, que montou uma Comissão exclusivamente para debater o assunto e propor soluções.
- iii) **Terminais de fora da poligonal.** Além de terminais graneleiros arrendados, o porto de Paranaguá contém terminais e empresas localizadas fora da poligonal e que recebem caminhões graneleiros. É o caso, por exemplo, da unidade industrial da COAMO em Paranaguá (que não se confunde com o arrendamento desta empresa). Há registros de filas de caminhões em seu acesso, mas que acabam por limitar a atuação da ANTAQ, uma vez que aquela unidade não está sob a jurisdição da ANTAQ nem da Autoridade Portuária.
- iv) **Obstruções causadas pela passagem de trens.** As demoradas manobras realizadas pela RUMO para acoplamento ou desacoplamento de composições junto aos terminais causam obstrução das vias de trânsito no entorno e nos acessos ao Porto, provocando filas e transtornos aos usuários do Porto e munícipes. Uma melhor gestão logística da RUMO e maior transparência (divulgando seus horários de manobra) poderia reduzir os efeitos destes problemas. Considerando que a RUMO não está sob tutela desta Agência, a atuação fica prejudicada. Porém, a ANTAQ estuda propor ações conjuntas com a ANTT.
- v) **Falhas e lentidão do sistema de acesso ao Porto - Gates.** Embora esta regional não mantenha uma estatística, com certa frequência ocorre lentidão nos *gates* de acesso ao Porto, provocada por mau funcionamento do sistema de OCR, biometria, etc. Segundo a APPA, as falhas decorrem da complexidade de compatibilizar e operar os diversos módulos do sistema de forma integrada, com tarefas distintas, criados por empresas e em momentos diferentes. De qualquer forma, observa-se uma redução na ocorrência deste problema.

### Imagem 3.1. – Porto de Paranaguá – imagens selecionadas

#### FILAS DE CAMINHÕES NOS ACESSOS A TERMINAIS GRANELEIROS ARRENDADOS



#### FILAS PROVOCADAS POR FALHAS DO TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ - TCP



PÁTIO DE TRIAGEM



Fonte: ANTAQ.

## Conclusões

Nota-se que a APPA tem sido capaz de aumentar sua movimentação no período avaliado, com um crescimento aproximado de 27%, atingindo o patamar de 57 milhões de toneladas em 2021. Ao que tudo indica, esses resultados positivos, anos após ano, são decorrentes de dois fatores: (i) melhora na eficiência das operações (mais movimentação, com a mesma infraestrutura), provavelmente decorrentes de regras operacionais e gestão operacional, assim como (ii) pela redução da capacidade ociosa dos berços (taxas maiores de ocupação dos berços).

O crescimento da movimentação, seja por ganhos de eficiência ou crescimento de infraestrutura, gera externalidades em outras áreas. A maior quantidade de cargas exige uma estrutura física e de sistemas eficientes para a recepção dos caminhões e vagões que transportam as cargas. Vias de acesso adequadas, pátios de triagem aliados a um sistema de cotas que incentive a eficiência, balanças disponíveis e bom sistema de controle de acesso são cruciais para que o complexo portuário não entre em colapso com a crescente movimentação.

Esses desajustes (gargalos) podem gerar problemas como filas de caminhões e transtornos no trânsito contíguo ao Porto, conforme apresentado.

## 4. DA ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA

O presente tópico busca apresentar a infraestrutura pública portuário sob a gestão da APPA, suas condições operacionais (estado e atualidade), assim como registrar seu atendimento a requisitos de segurança portuária (*safety* - Corpo de Bombeiros e *security* - CONPORTOS).

As informações aqui apresentadas são decorrentes de vistorias *in loco* ou foram disponibilizadas pela própria Autoridade Portuária (diretamente ou via sítio eletrônico).

### Condições das vias de circulação interna

O Porto de Paranaguá apresenta, de modo geral, pavimento e vias de circulação interna com estrutura adequada e em bom estado de conservação. Consideram-se aqui estruturas internas apenas aquelas da área primária.



Toda a área interna do porto é pavimentada, sendo praticamente a sua totalidade em concreto. Não há vias delimitadas fisicamente, como arruamentos. A circulação ocorre ao longo do cais e em vias sinalizadas por faixas horizontais devidamente demarcadas no pavimento.

Recentemente a APPA executou projeto de drenagem de toda a sua área primária, corrigindo, em grande parte, áreas de alagamento, que prejudicavam a operação portuária e a circulação de pessoas, veículos e equipamentos.

Ainda há pontos a serem corrigidos e melhorados, seja quanto ao pavimento, sinalização, ou em relação ao sistema drenagem, mas atualmente sua estrutura é considerada satisfatória.

Vale registrar que a APPA mantém continuamente contrato de execução de serviços de manutenção das vias de circulação (internas e externas), o que possibilita à Autoridade Portuária atuar em tempo razoável na correção dos problemas.

### **Condições dos armazéns**

*A priori*, cumpre esclarecer que não constitui objeto deste tópico áreas arrendadas, mas apenas as áreas integralmente públicas, de uso compartilhado, ainda que operado através de um único operador privado.

Conforme descrito com mais detalhes no apêndice 5, os Portos do Paraná possuem entre seus armazéns e pátios públicos (i) oito armazéns e um silo público para grãos e carga geral, (ii) seis tanques de líquidos, além de (iii) estruturas administrativas e de manutenção.

O silo público (denominado “Silão”) possui capacidade nominal de armazenagem de 100 mil toneladas. Apesar de ter sido construído em 1979, o “silão” mantém boa estrutura e razoável conservação, estando em pleno funcionamento.

Já os demais armazéns (exceto o 8AB e o TEFER) estão, em geral, em condições mais precárias, e futuramente serão desmobilizados, alguns dos quais, inclusive, já possuem pedido de baixa e desincorporação formalizado junto à ANTAQ.

Os Armazéns de soja (12 AB e 13 AB), por exemplo, possuem estrutura precária e obsoleta frente ao modelo de armazenagem e operação portuária atuais. Dada sua estrutura e dimensão, carecem de capacidade e eficiência desejáveis para um porto eficiente e competitivo como é o de Paranaguá.

**Imagem 4.1. – Alguns dos armazéns do Porto de Paranaguá**

**ARMAZÉNS 8A e 8B**



**ARMAZÉNS 12A e 12B e 13A e 13B**





## SILO PÚBLICO – SILÃO



Fonte: ANTAQ.

### Condições da infraestrutura de atracação (cais, cabeços, defensas)

A infraestrutura de atracação do Porto de Paranaguá e do Porto de Antonina é composta por 23 berços de atracação, conforme **Imagem 4.2.**, sendo distribuída da seguinte forma:

- **Em Paranaguá:** (i) 15 berços no cais; (ii) 4 berços em 2 píeres de líquidos; (iii) 2 berços em 1 píer de fertilizantes; e
- **Em Antonina:** 2 berços no cais.

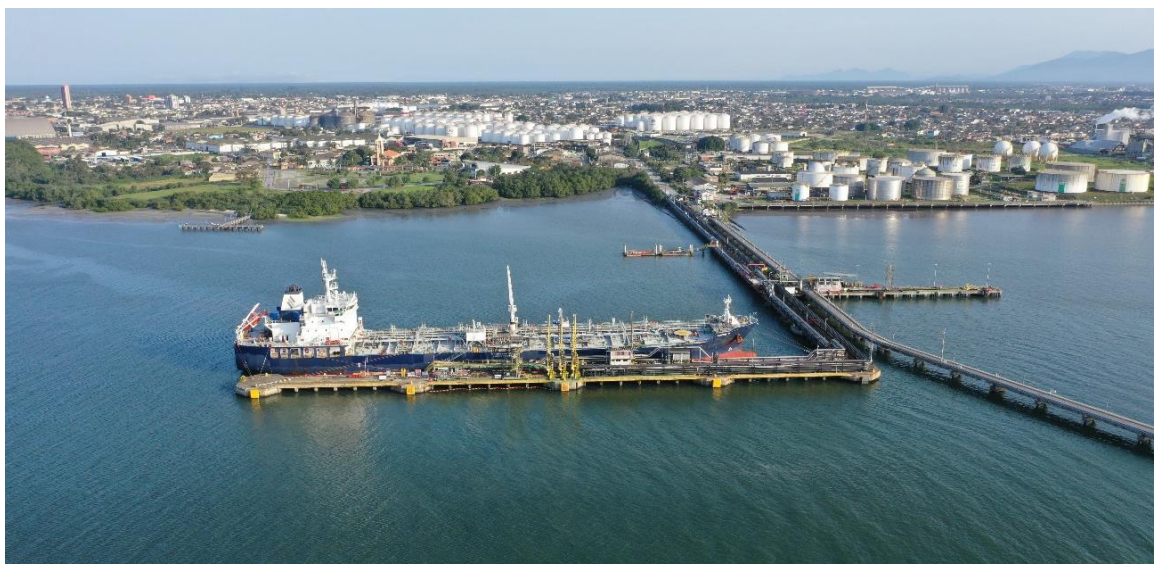
### Imagem 4.2. – Perfil de cargas movimentadas nos berços do Porto de Paranaguá



Fonte: Google Earth em 08/04/2022. Adaptado por ANTAQ.

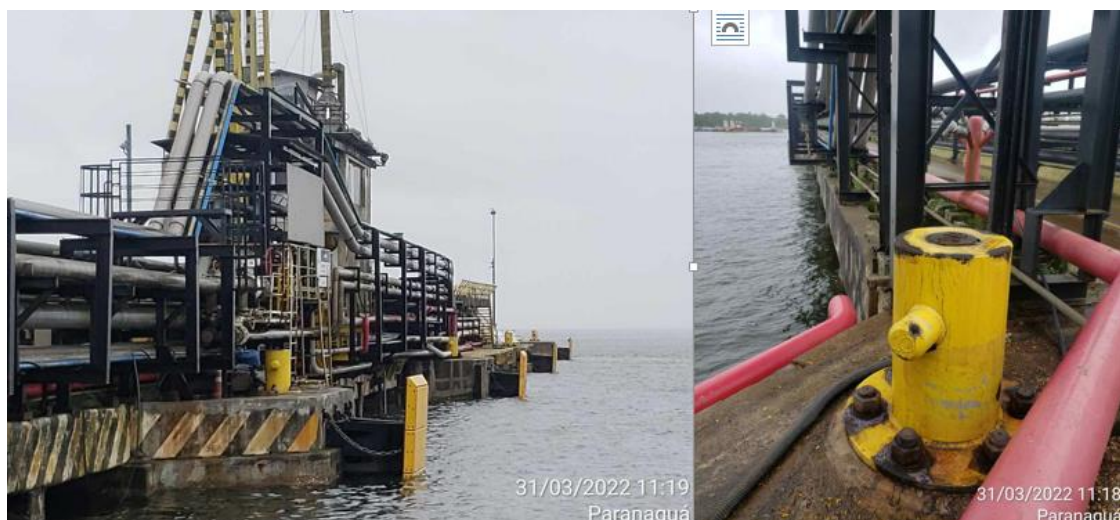
Todos os berços nos Portos de Paranaguá e Antonina possuem defensas e cabeços em bom estado de conservação, permitindo atracação em segurança de navios.

**Imagem 4.3. – Estrutura de atracação do píer público de líquidos do Porto de Paranaguá**



Fonte: ANTAQ.

**Imagem 4.4. – Estrutura de atracação do píer público de líquidos do Porto de Paranaguá**



Fonte: ANTAQ.

### Condições de acesso aquaviário

O quadro abaixo registra a profundidade do canal de acesso e dos berços dos Portos em Paranaguá e Antonina. Constata-se que os berços do porto de Antonina possuem profundidade bem inferior, quando comparados ao porto de Paranaguá, tanto no arrendamento quanto no cais público inoperante do Barão de Teffé.

**Quadro 4.1. – Profundidade do canal e berços, Portos do Paraná**

Infraestrutura marítima	Calado	Infraestrutura marítima	Calado
Canal da Galheta	12,8	Berço 216	12,3
Berço 201	12,5	Berço 217	12,3
Berço 202	12,5	Berço 218	12,5
Berço 203 / Berço 204	12,5	Berço 2019 (futuro)	10
Berço 205	10,9	Inflamáveis interno	10,1



<b>Berço 206/Berço 207</b>	10,9	Inflamáveis externo	11,6
<b>Berço 208</b>	10	Cattalini interno	11,5
<b>Berço 209 / Berço 210</b>	11,3	Cattalini externo	12,5
<b>Berço 211</b>	11,3	Fospar interno	10,5
<b>Berço 212</b>	12,5	Fospar externo	12,3
<b>Berço 213</b>	12,5	TP Ponta do Félix (Antonina)	8,5
<b>Berço 214</b>	12,5	Barão de Teffé (Antonina) inativo	5,8
<b>Berço 215</b>	12,3	Terminal Matarazzo (Antonina) inativo	5,8

Fonte: APPA.

De acordo com a Portaria nº 278/2018 – Normas de tráfego e permanência nos portos de Paranaguá e Antonina – 2018 – versão 3.0, os limites das dimensões dos navios autorizados a atracar em Paranaguá e Antonina estão definidos conforme o quadro abaixo:

#### Quadro 4.2. – Capacidade do canal e berços, Portos do Paraná.

LOCAL	LOA (metros)	BOCA (metros)
<b>Canal da Galheta</b>	368	51
<b>Cais comercial Porto de Paranaguá</b>	368	51
<b>Pier de inflamáveis – berço externo</b>	210	40
<b>Pier de inflamáveis – berço interno</b>	190	35
<b>Pier da Cattalini – berço externo</b>	235	40
<b>Pier da Cattalini – berço interno</b>	190	35
<b>Pier da Fospar – berço externo</b>	290	40
<b>Pier da Fospar – berço interno</b>	200	35
<b>Cais do terminal da Ponta do Félix (Antonina)</b>	200	34

Fonte: APPA.

Constata-se que, para o porto de Paranaguá nos berços 201 a 218, os limites para os navios atracarem são: comprimento total de 368m e largura de 51m, com diferenças significativas quanto ao calado máximo (conforme quadro da Profundidade dos berços). Para os píeres localizados fora do cais comercial do Porto de Paranaguá e o cais do Terminal da Ponta do Félix (Antonina), as dimensões máximas são bem menores.

### Sistemas de controle de acesso e de segurança e sistema de combate a incêndio

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - Conportos, no uso das atribuições que lhe confere o art. 3º, inciso I, do Decreto nº 9.861, de 25 de junho de 2019, realizou, nas datas de 24 a 26/08/2021 e 24/11/2021, auditoria na APPA com o objetivo de aferir a adequação do Estudo de Avaliação de Risco e do Plano de Segurança Portuária da instalação portuária de Paranaguá ao disposto no Código ISPS e nas Resoluções da Conportos. Como resultado da auditoria, verificou-se que o Porto de Paranaguá está habilitado a ser certificado com a Declaração de Cumprimento da Conportos, a qual encontra-se em fase de homologação pela Conportos.

Quanto ao sistema de combate a incêndio, registre-se que a APPA possui 7 Certificados do Corpo de Bombeiros válidos, conforme apêndice 7.

## Investimentos realizados em infraestrutura

Conforme já mencionado, a APPA foi premiada pela execução de seus orçamentos de investimentos (81,9% em 2019 e 76,1% em 2020). Vejamos as obras realizadas nos últimos 5 anos e os investimentos atualmente previstos.

Conforme informado pela Autoridade Portuária, a relação de investimentos em infraestrutura realizados nos últimos 5 anos (apenas dentro da poligonal) é a seguinte:

- Remodelação do Cais de Acostagem do Porto de Paranaguá (concluída em 2016);
- Obras de Edificação da Base de Prontidão de Paranaguá (concluída em 2016);
- Obras de Iluminação e Dutos Técnicos da Faixa Portuária do Porto de Paranaguá (concluída em 2016);
- Implantação do sistema de combate a incêndio no Porto de Paranaguá (concluída em 2017);
- Construção de novas portarias de acesso rodoviário ao Cais do Porto de Paranaguá (concluído em 2018);
- Implantação de 2 tombadores e 1 descarregador para caminhões, além de 4 balanças rodoviárias, no Porto de Paranaguá (concluído em 2018);
- Demolição de armazéns no Cais do Porto de Paranaguá e pavimentação da área (concluído em 2018);
- Execução da Modernização dos Berços 201 e 202 (Complexo Corredor de Exportação Oeste) do Porto de Paranaguá (concluída em 2020).

Ainda conforme informação da APPA, replica-se abaixo a relação de investimentos em infraestrutura atualmente previstos (apenas dentro da poligonal):

- Execução da recuperação da Pavimentação das Áreas do Porto;
- Execução das obras de Otimização da Moega Ferroviária do Corredor de Exportação Leste Porto de Paranaguá;
- Execução das obras de reforma das instalações da APPA, para atender o Plano de Segurança Portuário - ISPC CODE
- Execução das obras de substituição do telhado da Sede Administrativa da APPA, incluindo a instalação de sistema fotovoltaico;
- Execução de edifício almoxarifado c/ heliponto;
- Execução adequação do sistema de iluminação Faixa Portuária;
- Execução das obras de remodelação do sistema de água e esgoto;
- Execução de obras de substituição do sistema de pesagem da Portaria central (04) e
- Elaboração de Projeto Executivo, bem como a execução das Obras de Derrocamento submarino.

## Conclusões

Os Portos administrados pela APPA estão devidamente supridos quando se fala em estruturas operacionais, incluindo vias de acesso aquaviário e de circulação terrestre interna, estruturas de atracação, assim como possuem áreas públicas de armazenagem. Nota-se, contudo, que eles possuem problemas e desafios inerentes a portos com estruturas muito antigas, mescladas com algumas estruturas já modernizadas (incompatibilidade entre *shiploaders* e sistema de correias transportadoras do COREX), assim como bens a serem baixados, reformados (falta de manutenção na malha ferroviária) e substituídos.

Apesar das estruturas estarem operacionais, não há como negar seus impactos na produtividade do porto.

Quanto às estruturas de segurança, tanto pelo conceito de *safety* quanto pelo de *security*, a APPA vem atendendo as normas do Corpo de Bombeiros e da CONPORTOS.

Por fim, observou-se a execução de investimentos operacionais ano após ano e a existência de uma série de projetos de melhoria aguardando execução, incluindo o “moegão ferroviário” para a recepção de graneis com destino ao corredor de exportação.

## 5. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS

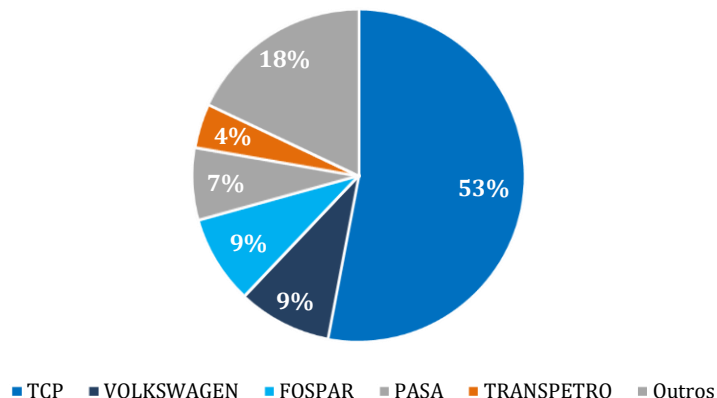
Este tópico visa apresentar a situação da exploração das áreas operacionais dos Portos de Paranaguá e Antonina, incluindo as receitas por arrendamento, a situação dos contratos e a regularização de áreas.

### Receitas por arrendamento

A receita portuária com origem nos contratos de arrendamento inclui um valor fixo contratual, o valor variável com a movimentação do terminal e, também, eventuais multas por descumprimento de movimentação mínima contratual (MMC).

Conforme **Gráfico 5.1.** (e detalhes no apêndice 6), em 2021 as receitas de arrendamento vieram de 18 contratos, incluindo os regulares, os com liminar judicial e os de transição. Os cinco maiores contratos em termos de receita para a APPA representaram mais de 80% do total, com destaque para o TCP, cujo montante ultrapassa 56% do total das receitas (aproximadamente R\$ 70 milhões em 2021 – ver apêndice 5).

**Gráfico 5.1. Receitas de contratos de arrendamentos, APPA, 2021**



### Contratos encerrados (contratos de transição e decisões judiciais)

O quadro abaixo apresenta todas as empresas que operam em áreas do Porto Organizado com contratos vencidos, incluindo vigência por meio de liminar judicial e contratos de transição. Tratam-se de 6 áreas, das quais cinco serão regularizadas por licitação. Conforme **Quadro 5.1.** os procedimentos licitatórios encontram-se em fases avançadas. Apenas o contrato da COAMO encontra-se em análise pelo corpo técnico da APPA, no intuito de avaliar proposta de investimentos para renovação conjunta de suas áreas (hoje exploradas conjuntamente, parte com contrato vigente, parte com contrato de transição).

### Quadro 5.1. – Áreas com contrato vencido - APPA

Empresa	Situação	Observações
<b>CENTRO SUL</b>	Liminar	A área será regularizada através do leilão do PAR14, composta pela área ocupada pela Centro Sul, área 13 do PDZ vigente - Silo Público Vertical (Silão) e área 11 do PDZ vigente - Terminal para Granéis Sólidos - COREX. EVTEA aprovado pela ANTAQ, Acordão 260/2022. Aguardando consulta e audiência pública.
<b>UNIÃO VOPAK</b>	Liminar	A área será regularizada através do leilão do PAR50, composta por esta área ocupada pela União Vopak e a área do Terminal Público de Álcool. Os procedimentos licitatórios estão aprovados no TCU, Acordão 2785/2021 e suspensão pelo TCE/PR.
<b>TEAPAR</b>	Transição	A área do PAR32 está em processo de regularização, através do Leilão 001/2022 realizado em 30 de março de 2022. Em fase recursal com vistas à homologação e revisão do certame.
<b>BUNGE</b>	Transição	A área será regularizada através do leilão do PAR09, Procedimentos licitatórios encaminhados ao TCU em cumprimento a AIN81/2018.
<b>COAMO</b>	Transição	Coamo alega impossibilidade de operar com apenas uma das duas áreas de forma segregada. Portanto, apresentou Plano de Investimentos e EVTEA para renovação do contrato de arrendamento 067-98 unificando as duas áreas. Atualmente, os estudos estão em análise pelo corpo técnico da ANTAQ.
<b>CARGILL</b>	Transição	A área será regularizada através do leilão do PAR15, composta pela área ocupada pela Cargill, X. EVTEA aprovado pela ANTAQ, Acordão 261/2022. Aguardando consulta e audiência pública.

Fonte: APPA (maio de 2021).

**Imagem 5.1. – Ilustração de cada uma das situações descritas dos contratos encerrados/operacionais**



Fonte: APPA

### Áreas ociosas e projetos de uso

O **Quadro 5.2.** fornecido pela APPA, resume todas as áreas atualmente ociosas, assim como planejamento de uso das áreas.

**Quadro 5.2. – Áreas ociosas e a serem regularizadas - planejamento de uso**

Nome	Área (m2)	Planejamento de Área
<b>PAR 14</b>	61.408	Área será destinada a movimentação de granéis sólidos de origem vegetal (Área arrendada sob Liminar com a Centro sul + Área Silão + Área 11 PDZ) com previsão de arrendamento à curto prazo.



<b>PAR 15</b>	37.431	Área será destinada a movimentação de granéis sólidos de origem vegetal (Área do Contrato de Transição com a Cargill) com previsão de arrendamento à curto prazo.
<b>PAR 32</b>	6.651	Área destinada a movimentação de carga geral com ênfase em açúcar ensacado (Área do Contrato de Transição com a Teapar). Leilão 001/2022 realizado em 30 de março de 2022, em fase recursal com vistas à homologação e revisão do certame.
<b>PAR 09</b>	24.016	Área será destinada para movimentação de granéis sólidos de origem vegetal, com previsão de arrendamento à curto prazo.
<b>PAR 50</b>	85.392	Área será destinada a movimentação de granéis líquidos (Área arrendada sob Liminar com União Vopak + Área do Terminal Público de Álcool) com previsão de arrendamento à curto prazo.
<b>PAR 70</b>	40.343	Área será destinada para movimentação de granéis líquidos, com possibilidade de ser adensada ao PAR 50 à médio prazo.
<b>PAR 60</b>	106.526	Área será destinada para movimentação de granéis líquidos, com previsão de arrendamento à médio prazo.
<b>PAR 05</b>	30.000	Área será destinada para movimentação de granéis sólidos de origem vegetal, com previsão de arrendamento à médio prazo.
<b>PAR 03</b>	34.280	Área será destinada para movimentação de granéis sólidos de origem mineral, com previsão de arrendamento à médio prazo.
<b>PAR 06</b>	33.581	Área será destinada para movimentação de granéis sólidos de origem mineral, com previsão de arrendamento à longo prazo.
<b>PAR 21</b>	39.510	Área será destinada para movimentação de granéis sólidos de origem vegetal, com previsão de arrendamento à médio prazo.
<b>PAR 13</b>	70.551	Área será destinada para movimentação de Carga Geral, com possibilidade de ser adensada ao PAR 12 a médio/longo prazo.
<b>PAR 10</b>	39.080	Área será destinada para movimentação de Carga Geral, com possibilidade de ser adensada ao PAR12 a médio/longo prazo.
<b>ANOP 16</b>	1.600	Área não afeta às Operações Portuárias, utilizado como canteiro de obras da Appa.
<b>Barrão de Teffé - Antonina</b>	256.623	Área alterada pela Portaria nº 1.140, de 29 de setembro de 2021 para Área não afeta às Operações Portuárias, tendo como foco a Revitalização da área a curto/médio prazo.

Fonte: APPA.

## Conclusões

A APPA possui 18 contratos de arrendamentos operacionais, que geram receitas relevantes para a Autoridade Portuária. Percebe-se que há uma concentração de receitas em poucos contratos, especialmente no do TCP. Este fato é um fator de risco, pois a perda de apenas um contrato ou sua inadimplência pode impactar em 50% das receitas contratuais pela exploração de áreas dentro da poligonal do Porto Organizado.

Entre os contratos operacionais há seis vencidos, com vigência mantida por liminar judicial ou por contratos de transição que vão se renovando reiteradamente de seis em seis meses. Destes seis contratos, cinco encontram-se em fase de licitação.

Além dos contratos já operacionais, a APPA possui diversas áreas com potencial de uso operacional e de geração de receitas adicionais. Estas áreas já estão mapeadas para serem oportunamente licitadas.

## 6. OUTROS ASPECTOS

Este último tópico visa apresentar ações realizadas pela APPA que transcendem a questão empresarial ou operacional. Busca-se registrar iniciativas e produtos de valor social e ambiental.

### **Ações socioeducativas junto a comunidades próximas ao porto**

O complexo portuário de Paranaguá e Antonina é indissociável das comunidades contíguas, sendo que seus benefícios e impactos adversos são sentidos por toda a região.

Neste contexto, o próprio marco regulatório ambiental traz em seu bojo a obrigação de compensações as comunidades pelos impactos causados pela exploração portuária.

As ações realizadas pela APPA podem ser divididas em quatro vertentes, senão vejamos:

- **Projeto Porto Escola – Educação para Sustentabilidade**

Trata-se de ação voluntária da APPA. Envolve a recepção de alunos do 5º ano das redes municipais de ensino de Paranaguá e Antonina, sendo realizado em parceria com as prefeituras dos referidos municípios, em conjunto com as Secretarias Municipais de Educação. O projeto tem por objetivo ensinar, de forma lúdica, a importância da atividade portuária para a economia local e nacional, e tem como público-alvo professores e alunos do 5º ano do Ensino Fundamental das escolas municipais de ambos os municípios.

- **Programas de Educação Ambiental e de Comunicação Social**

Prevista como condicionante das licenças de operação do Porto de Paranaguá (L.O. nº 1173/2013) e de Antonina (L.O. nº 1364/2017), emitidas pelo Ibama, tem por objetivo propor ações educativas junto às comunidades pesqueiras inseridas na área de influência direta do Porto, que são Vila Guarani, Ilha dos Valadares, Ilha do Teixeira, Europinha/Nácar, Eufrasina, Amparo, Piaçaguera, São Miguel, Nova Brasília e Encantadas. O programa também é direcionado aos trabalhadores a serviço do Porto, visando colaborar na construção de uma cultura de conscientização quanto à proteção ambiental de ecossistemas regionais, assim como maximizar os benefícios socioambientais do empreendimento, disseminando o desenvolvimento sustentável e os cuidados necessários à conservação, proteção e preservação ambiental. O programa valoriza o diálogo entre o saber tradicional das comunidades onde atua e o saber técnico científico da equipe envolvida. O PEA prevê ações contemplando os temas: apoio ao saneamento básico nas comunidades; fortalecimento das Associações de Moradores e Pescadores da Baía de Paranaguá; fortalecimento da cadeia produtiva da pesca; ações de apoio ao público jovem; valoração cultural, turismo e conscientização ambiental.

- **Projeto Porto em Ação**

Ações voluntárias da Portos do Paraná, voltado para o público e comunidade de influência da atividade portuária, oferecendo ações voltadas à saúde, regularização de documentos, higiene pessoal, dentre outros.

- **Ações socioambientais executadas pelo cumprimento das campanhas de dragagem de manutenção**
  - **Projeto Compostagem na Ilha do Mel:** O projeto tem como objetivo promover a compostagem doméstica como alternativa segura e viável para o tratamento de parte do resíduo orgânico e produção de hortas ou pequenas plantações em moradias e pequenos estabelecimentos da Ilha do Mel, assim como implantar o projeto “selo verde”, divulgando os estabelecimentos da Ilha do Mel por meio das redes sociais da Portos do Paraná que aderiram ao programa e fazem a destinação ambientalmente correta dos seus resíduos orgânicos.
  - **Projeto Água nas Ilhas:** a Portos do Paraná tem prestado auxílio técnico em parceria com a Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca de Paranaguá e a Cagepar (Agência municipal reguladora de saneamento do município), com o fornecimento de materiais para melhoria das condições de infraestrutura de água potável nas comunidades de sua área de influência direta conciliando com técnicas de permacultura de proteção de nascentes de água.

- **Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)**

Executado no âmbito da L.I. Ibama nº 1144/2016 e da ALA ICMBio nº 10/2012, estabelecido como condicionante das obras de dragagem de aprofundamento dos berços, canais de acesso e bacia de evolução do porto de Paranaguá. O objetivo primordial do programa é recuperar, com o estabelecimento de sistemas agroflorestais, 40 hectares de áreas de preservação permanente localizadas em pequenas propriedades rurais dentro da Área de Proteção Ambiental de Guaraqueçaba, além de promover a conservação de 300 hectares de vegetação nativa por meio da retificação ou inscrição das propriedades no Cadastro Ambiental Rural. Além disso, inclui-se no programa a educação ambiental das comunidades.

## Desempenho ambiental – IDA

A ANTAQ começou a mensurar o desempenho ambiental dos portos e instalações portuárias em 2012, por meio do IDA. Este índice avalia por meio de indicadores a eficiência e a qualidade da gestão ambiental, a partir do preenchimento de um questionário, para portos e instalações portuárias. Desde o início de sua mensuração, o IDA já sofreu algumas alterações em sua composição, porém, sempre mantendo sua essência.

O **Quadro 6.1.** apresenta a série histórica de resultados deste índice para o Porto de Paranaguá, de 2016 a 2020, assim como sua posição relativa (ranking) aos demais portos brasileiros e o valor médio das instalações portuárias. De 2016 a 2020 a APPA manteve-se entre as três melhores posições do ranking, com índices sempre muito próximos da nota máxima, e bem superior à média dos portos brasileiros. Relevante destacar, no entanto, que o Porto de Paranaguá, em 2020, ficou atrás apenas do Porto de Itajaí que, em termos de porte e movimentação, é bem inferior. Portanto, o Porto de Paranaguá encontra-se em primeiro entre os portos públicos de grande porte.

**Quadro 6.1. – Histórico IDA - Porto de Paranaguá**

Ano	Posição no Ranking	Valor do Índice	Média IDA dos Portos
2016	3º	94,97	61,73
2017	1º	98,58	63,82
2018	2º	99,29	63,66
2019	2º	98,65	68,82
2020	2º	99,29	76,28

Fonte: ANTAQ.

## Indicadores de Conformidade Regulatória

Desde 2020, a ANTAQ vem utilizando um novo modelo fiscalizatório: a fiscalização responsiva. Esta metodologia auxilia na construção dos planos de fiscalização e possuem como base o grau de risco de cometimento de infração pelo fiscalizado.

Portanto, as empresas fiscalizadas possuem uma classificação de risco baseada nos históricos de fiscalizações desta Agência. Portanto, o grau de risco é um selo da conduta identificada em fiscalização da empresa. O menor grau de risco é “A” e o maior é o “C”.

Cumprir destacar que as ações fiscais da ANTAQ nas Autoridades Portuárias possuem diversos prismas, observando a regularidade fiscal, o atendimento de normas ambientais, normas de segurança, normas relacionadas a operação, normas específicas regulatórias, entre outros.

Isto posto, podemos entender que a classificação de risco do fiscalizado reflete em certa medida o grau de conformidade regulatória.

A APPA, desde 2020 teve sua classificação de risco em “A1”, ou seja, o menor grau de risco dentro da classificação da ANTAQ. Considera-se, portanto, que a APPA vem cumprindo adequadamente o marco regulatório neste intervalo de tempo.

## Conclusões

Pelo exposto, nota-se que a APPA possui sob sua gestão alguns projetos socioambientais ligado as comunidades locais. Esses projetos têm como motivação condicionantes de processos de licenciamentos (instalação e operação).

A gestão ambiental realizada pela APPA tem se refletido em ótimos indicadores de desempenho ambiental (IDA). Em todo o histórico sua nota ficou sempre próxima a máxima, se mantendo em primeiro entre os portos públicos de grande porte desde 2016, tendo alcançado o primeiro lugar em 2017 e permanecendo em segundo a partir de 2018, ficando atrás somente do Porto de Itajaí, de movimentação bem inferior.

Além dos pontos sociais e ambientais mencionados, a Administração dos Portos do Paraná tem apresentado um bom histórico de conformidade regulatória.

Todos esses fatores são formas de geração de valor para a sociedade, que transcendem as questões econômico-financeiras.

## COMENTÁRIOS FINAIS

O objetivo deste trabalho foi traçar um diagnóstico do desempenho da APPA na administração dos portos do Paraná. Espera-se de uma boa gestão que ela tome boas decisões de investimento e financiamento, que conduzam a empresa para um caminho de geração de valor de longo prazo. A criação de valor, por sua vez, passa necessariamente por consistentes lucros e investimentos, que possibilitem a manutenção de uma infraestrutura atual e uma gestão profissional, que refletirão em um porto eficiente e capaz de oferecer serviços a preços competitivos. Essa criação de valor deve ainda ocorrer concomitantemente a boas práticas sociais, ambientais e regulatórias.

As informações elencadas ao longo da análise permitem concluir que a APPA vem dedicando esforços para a melhoria de sua gestão, por meio de ações que incluem a recente alteração para empresa pública e sua reestruturação organizacional. Ademais, a Administração Portuária passou a ter órgão específico de governança e também de planejamento estratégico, e seu corpo técnico se beneficiou de novos concursados e novos cargos comissionados. Contudo, a predominância de colaboradores sem vínculo ocupando cargos de gestão permanece um desafio a ser superado.

A movimentação de cargas cresceu no período avaliado, o que foi possível graças a investimentos públicos e privados que ampliaram a capacidade do porto, aliados a uma visível melhora nos índices de eficiência das operações e redução na taxa de ocupação dos berços. Conforme a movimentação aumenta, alguns gargalos estruturais dão sinais de existência, como a geração de filas de veículos de carga na entrada dos terminais e o consequente trânsito desordenado nos arredores do Porto Organizado.

A APPA possui orçamento de capital com previsão de diversos projetos que visam dar condições de crescimento à atividade portuária, a exemplo do “moegão” ferroviário, que permitirá uma recepção muito maior de cargas de forma organizada, evitando um previsível estrangulamento das operações.

A realização de investimentos de tamanha envergadura, e tão cruciais para que o Porto de Paranaguá continue crescendo e sendo competitivo, exigirá recursos da mesma ordem de grandeza. Ainda que a APPA amargue prejuízos acumulados robustos, nos últimos anos vem compensando-os com geração de lucros. Contudo, nem os lucros e nem a geração de caixa operacional têm ocorrido de forma consistente. Apesar de receitas crescentes e regulares, a variabilidade dos custos em decorrência da dragagem e o forte crescimento das despesas, prejudicam os resultados. A lucratividade dos Portos do Paraná tem se mantido em níveis baixos, embora apresente visível recuperação nos últimos anos.

Dada a crescente movimentação portuária e a estrutura centenária dos Portos, a geração de caixa operacional não tem sido capaz de arcar com os investimentos necessários, o que acarretou em uma forte redução do saldo em caixa, embora ainda em níveis prudentes. Apesar de os indicadores de risco financeiro de curto prazo não indicarem nenhuma situação preocupante, no longo prazo a situação não é tão confortável como seria o desejado.

A execução dos projetos cruciais para a APPA de forma orgânica parece pouco provável de acontecer no curto prazo, mesmo com as diversas áreas a serem licitadas (o que incrementará as receitas). Considerando que a APPA é uma empresa pública, e deve manter seu capital 100% público, a única alternativa para financiar o crescimento necessário seria por meio de capital de terceiros (financiamento bancário ou lançamentos de títulos), elevando a alavancagem do Porto.

Isto posto, percebe-se que a APPA, apesar dos grandes desafios que possui pela frente (especialmente a contenção das despesas), parece estar caminhando na direção correta. A criação de valor é observada na

redução de prejuízos, no crescimento de patrimônio líquido, na geração de lucro e caixa operacional (ainda baixa e inconsistente), na execução de investimentos operacionais e na existência de projetos operacionais de longo prazo previstos, além da melhora em índices de eficiência operacional e manutenção de bons indicadores ambientais e de conformidade regulatória.

## DAS RECOMENDAÇÕES À AUTORIDADE PORTUÁRIA

- Implantar controle rigoroso de despesas – elaborar estudo detalhado de despesas (Paranaguá e Antonina, separadamente);
- Elaborar estudo de risco de receitas de arrendamento e de tarifas, assim como *stress test* (testar a solvência da APPA frente a choques macroeconômicos e eventos específicos);
- Elaborar plano para aumentar o percentual de cargos de gestão exercidos por colaboradores pertencentes ao quadro permanente;
- Elaborar plano anual de capacitação incrementando o treinamento dos colaboradores do quadro permanente;
- Elaborar e executar plano de desmobilização dos armazéns que possuem estrutura precária e obsoleta frente ao modelo de armazenagem e operação portuária atuais;
- Implantar ações efetivas, envolvendo as empresas responsáveis, visando reduzir a formação de filas em terminais críticos e;
- Elaborar estudo de mitigação ao risco inerente à concentração, em poucos *players*, das receitas oriundas de arrendamentos.



## APÊNDICE 1 – FÓRMULAS DOS INDICADORES ECONÔMICOS-FINANCEIROS

### Indicadores apresentados na DRE

**EBITDA ou LAJIDA** - é um indicador que demonstra o lucro da empresa antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

### Indicadores de Risco de Curto Prazo

**Indicador de Liquidez Corrente** - indica o quanto a empresa tem a receber no curto prazo em relação ao quanto tem a pagar no mesmo período. Valor desejado: maior que 1.

$$ILC = \text{Ativo Circulante} / \text{Passivo circulante}$$

**Fluxo de caixa operacional pelo passivo circulante (FCO/PC)** – mede a capacidade de pagamento dos passivos circulantes a partir da geração de caixa advindos das atividades operacionais. Valor desejado: > 40%.

$$FCO/PC = \text{Fluxo de caixa operacional} / \text{Passivo circulante médio}$$

### Indicadores de Risco de Longo Prazo

**Fluxo de caixa operacional pelo passivo (FCO/P)** – mede a capacidade de pagamento do total passivos a partir da geração de caixa advindos das atividades operacionais. Valor desejado: > 20%.

$$FCO/P = \text{Fluxo de caixa operacional} / \text{Passivo total médio}$$

**Indicador de Endividamento Geral (IEG)** – Mostra qual a proporção de capital de terceiros, frente ao capital próprio, financia os ativos da empresa. Valor desejado: para avaliar indicadores de endividamento, deve-se avaliar a estabilidade dos ganhos da empresa, assim como a estabilidade da geração de caixa operacional. Quanto mais estável (lucro e fluxo de caixa), maior o indicador de endividamento considerado aceitável/seguro.

$$\text{Endividamento} = (\text{PC} + \text{PNC}) / (\text{PC} + \text{PNC} + \text{PL})$$

**Endividamento Financeiro** - Mede a relação entre o que a empresa está devendo a terceiros e o que foi investido pelos acionistas.

$$EF = \text{Dívida Bruta} / \text{Patrimônio Líquido}$$

**Dívida líquida / EBITDA** - Indica quantos anos a empresa levaria para quitar suas dívidas líquidas utilizando-se do caixa gerado por suas operações, caso a dívida e a geração de caixa permaneçam constantes.

$$DIV\ LIQ / EBITDA = (\text{Dívida Bruta} - \text{Caixa}) / (\text{Lucro antes do resultado financeiro} + \text{Depreciação e amortização})$$

### Indicadores de Rentabilidade

**Indicador de Retorno sobre os Ativos (ROA)** - Indica quanto a empresa gera de lucro para cada R\$1,00 investido e identifica o grau de eficiência com que os ativos são usados para prestação do serviço portuário.

$$ROA (\%) = (\text{Lucro líquido} + \text{despesa líquida com juros}) / (\text{Média do Ativo Total})$$

Interessante notar que o ROA pode ser decomposto em dois outros indicadores, a saber: margem de lucro sobre ativos e rotatividade de ativos. Portanto, o ROA deve ser o produto entre esses dois indicadores, que possibilitam verificar quais são os direcionadores do ROA, ou seja, de onde vem sua força. Quando a margem de lucro sobre ativos é alta, indica que a empresa tem poder para manter margens mais altas, de reajustar preços. Quanto a rotatividade do ativo é elevada, indica eficiência na gestão dos ativos da empresa.

$$\text{ROA} = \text{Margem de lucro sobre ativos} * \text{Giro do ativo}$$

#### **Margem de lucro sobre ativos**

$$\text{Margem de lucro sobre ativos} = \text{lucro líquido} + \text{despesas líquidas com juros} / \text{Receita Líquida}$$

#### **Giro do ativo**

$$\text{Giro do Ativo} = \text{Receita líquida} / \text{Média dos ativos totais}$$

**Indicador de Retorno sobre o Patrimônio Líquido (ROE)** - mede a capacidade que uma empresa tem de gerar valor ao negócio e aos investidores com base nos recursos que a própria empresa possui.

$$\text{ROE} = \text{Lucro Líquido} / \text{Patrimônio Líquido Médio}$$

O ROE pode ser decomposto, segundo o modelo Dupont de três fatores, em três direcionadores, a saber: giro total do ativo, margem de lucro líquido e alavancagem financeira. A partir do modelo, portanto, pode-se criticar o ROE por estes três prismas que o compõem, seja a eficiência com que os ativos foram usados, a margem de lucro e a alavancagem financeira que a empresa possui.

$$\text{ROE} = \text{Giro do Ativo} * \text{Margem de líquida} * \text{Alavancagem financeira}$$

Ou

$$\text{ROE} = \text{“ROA”} * \text{Alavancagem financeira}$$

**Margem Líquida** - porcentagem de lucro líquido que uma determinada empresa possui em relação a sua receita total.

$$\text{MARG LIQ} = \text{Lucro Líquido} / \text{Receita Líquida}$$

#### **Alavancagem financeira**

$$\text{Alavancagem financeira} = (\text{PC} + \text{PNC} + \text{PL}) / \text{PL}$$

**Margem EBITDA** - métrica para medir a eficiência operacional de uma empresa. Isso porque ela indica a margem de lucro da companhia sem considerar custos como juros, impostos, depreciação e amortização.

$$\text{MARG EBITDA} = \text{EBITDA} / \text{Receita Líquida}$$

## APÊNDICE 2 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DA APPA DE 2016 A 2021

Carga	2016				2017				2018			
	Antonina	Paranaguá	Total	AV %	Antonina	Paranaguá	Total	AV %	Antonina	Paranaguá	Total	AV %
<b>Granel Sólido</b>	1.181.501	28.224.773	<b>29.406.274</b>	<b>65%</b>	920.205	32.982.996	<b>33.903.201</b>	<b>65%</b>	728.719	35.190.396	<b>35.919.115</b>	<b>67%</b>
<b>Carga Containerizada</b>	0	8.231.554	<b>8.231.554</b>	<b>18%</b>	0	8.315.843	<b>8.315.843</b>	<b>16%</b>	0	8.692.240	<b>8.692.240</b>	<b>16%</b>
<b>Granel Líquido e Gasoso</b>	0	6.022.842	<b>6.022.842</b>	<b>13%</b>	0	8.501.846	<b>8.501.846</b>	<b>16%</b>	0	7.207.467	<b>7.207.467</b>	<b>13%</b>
<b>Carga Geral</b>	124.661	1.250.070	<b>1.374.731</b>	<b>3%</b>	157.510	1.665.261	<b>1.822.771</b>	<b>3%</b>	45.562	1.541.891	<b>1.587.453</b>	<b>3%</b>
<b>Total</b>	<b>1.306.162</b>	<b>43.729.239</b>	<b>45.035.401</b>	<b>100%</b>	<b>1.077.715</b>	<b>51.465.946</b>	<b>52.543.661</b>	<b>100%</b>	<b>774.281</b>	<b>52.631.994</b>	<b>53.406.275</b>	<b>100%</b>
<b>Representatividade de cada Porto</b>	<b>3%</b>	<b>97%</b>	<b>100%</b>		<b>2%</b>	<b>98%</b>	<b>100%</b>		<b>1%</b>	<b>99%</b>	<b>100%</b>	
<b>Crescimento anual</b>	-	-	-		<b>-17%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>		<b>-28%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	

Carga	2019				2020				2021			
	Antonina	Paranaguá	Total	AV %	Antonina	Paranaguá	Total	AV %	Antonina	Paranaguá	Total	AV %
<b>Granel Sólido</b>	859.458	34.422.670	<b>35.282.128</b>	<b>67%</b>	798.971	36.664.587	<b>37.463.558</b>	<b>66%</b>	1.216.715	34.795.220	<b>36.011.935</b>	<b>63%</b>
<b>Carga Containerizada</b>	0	9.512.330	<b>9.512.330</b>	<b>18%</b>	0	10.155.482	<b>10.155.482</b>	<b>18%</b>	0	11.499.949	<b>11.499.949</b>	<b>20%</b>
<b>Granel Líquido e Gasoso</b>	0	6.816.701	<b>6.816.701</b>	<b>13%</b>	0	7.728.730	<b>7.728.730</b>	<b>14%</b>	0	7.805.816	<b>7.805.816</b>	<b>14%</b>
<b>Carga Geral</b>	48.919	1.274.300	<b>1.323.219</b>	<b>2%</b>	139.029	1.619.460	<b>1.758.489</b>	<b>3%</b>	262.867	1.592.996	<b>1.855.863</b>	<b>3%</b>
<b>Total</b>	<b>908.377</b>	<b>52.026.001</b>	<b>52.934.378</b>	<b>100%</b>	<b>938.000</b>	<b>56.168.259</b>	<b>57.106.259</b>	<b>100%</b>	<b>1.479.582</b>	<b>55.693.981</b>	<b>57.173.563</b>	<b>100%</b>
<b>Representatividade de cada Porto</b>	<b>2%</b>	<b>98%</b>	<b>100%</b>		<b>2%</b>	<b>98%</b>	<b>100%</b>		<b>3%</b>	<b>97%</b>	<b>100%</b>	
<b>Crescimento anual</b>	<b>17%</b>	<b>-1%</b>	<b>-1%</b>		<b>3%</b>	<b>8%</b>	<b>8%</b>		<b>58%</b>	<b>-1%</b>	<b>0%</b>	
<b>Crescimento de 2016 a 2021</b>									<b>13%</b>	<b>27%</b>	<b>27%</b>	

### APÊNDICE 3 – PRANCHA MÉDIA OPERACIONAL (PMO) E GERAL (PMG)

Porto de Antonina												
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Cresc. 2016 a 2021	Resultado de 2016/2021
PMO	Granel Sólido	146	136	163	137	151	152	136	163	147,5	4%	Ganho de eficiência
	Carga Geral	85	86	86	68	70	85	68	86	80,0	0%	-
PMG	Granel Sólido	138	123	146	126	138	140	123	146	135,2	1%	Ganho de eficiência
	Carga Geral	78	77	84	65	64	82	64	84	75,0	5%	Ganho de eficiência

Porto de Paranaguá												
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Cresc. 2016 a 2021	Resultado de 2016/2021
PMO	Granel Sólido	493	543	563	563	574	501	493	574	539,5	2%	Ganho de eficiência
	Carga Containerizada	64	65	65	58	60	56	56	65	61,3	-13%	Perda de Eficiência
	Granel Líquido e Gasoso	917	847	906	763	876	1060	763	1060	894,8	16%	Ganho de eficiência
	Carga Geral	201	223	322	312	245	230	201	322	255,5	14%	Ganho de eficiência
PMG	Granel Sólido	461	503	524	521	533	468	461	533	501,7	2%	Ganho de eficiência
	Carga Containerizada	40	42	42	41	45	45	40	45	42,5	13%	Ganho de eficiência
	Granel Líquido e Gasoso	694	699	741	621	708	846	621	846	718,2	22%	Ganho de eficiência
	Carga Geral	165	193	262	257	220	213	165	262	218,3	29%	Ganho de eficiência

## APÊNDICE 4 – TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS DOS PORTOS DO PARANÁ

Berço	Tipo de Carga	2016	2017	2018	2019	2020	2021
113	Público	66%	65%	43%	52%	52%	73%
114	Público	67%	54%	21%	36%	45%	75%
141	Público	16%	58%	64%	65%	66%	58%
142	Público	62%	51%	47%	55%	54%	36%
143	Terminal de Uso Privado	80%	94%	77%	82%	75%	79%
144	Terminal de Uso Privado	46%	75%	57%	62%	54%	59%
200	Arrendamento FOSPAR	87%	78%	79%	77%	78%	85%
200A	Arrendamento FOSPAR	7%	0	0	12%	39%	31%
201	Público	78%	76%	77%	38%	59%	86%
202	Público	9%	3%	11%	13%	34%	64%
204	Público	73%	70%	62%	57%	80%	80%
205	Público	60%	77%	60%	46%	87%	91%
206	Público	73%	70%	81%	64%	37%	94%
208	Público	61%	52%	85%	74%	46%	0,4%
209	Público	80%	94%	83%	86%	87%	96%
211	Público	74%	92%	92%	91%	91%	97%
212	Público	75%	81%	88%	89%	87%	86%
213	Público	70%	78%	84%	92%	97%	81%
214	Público	76%	83%	80%	90%	93%	89%
215	Público	20%	1%	23%	31%	49%	58%
216	Público	59%	50%	48%	53%	3%	7%
217	Público	49%	69%	73%	62%	58%	61%
218	Público	9%	14%	3%	17%	62%	69%

## APÊNDICE 5 – ARMAZÉNS E PÁTIOS PÚBLICOS DA APPA

		NOME/REFERÊNCIA	USO ATUAL	OBSERVAÇÕES
GRÃOS E CARGA GERAL	1	SILO VERTICAL	Soja em Grãos	Operado pela AOCEP
	2	ARMAZÉM AZ 12	Farelo de Soja	Operados pela AOCEP. Serão desmobilizados. Já possui pedido de baixa
	3	ARMAZÉM AZ 12A		
	4	ARMAZÉM AZ 13		
	5	ARMAZÉM AZ 13A		
	6	ARMAZÉM AZ 08A	Carga geral	
	7	ARMAZÉM AZ 08B	Carga geral e veículos	Acordo Brasil/Paraguai
	8	ARMAZÉM AZ 10	Carga geral	Possui pedido de baixa
	9	ARMAZÉM TEFER - TERMINAL PÚBLICO DE FERTILIZANTES	Fertilizantes	Será desmobilizado. Já possui pedido de baixa
LÍQUIDOS	10	TANQUE 01 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	Operado pela Álcool Paraná
	11	TANQUE 02 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	
	12	TANQUE 03 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	
	13	TANQUE 04 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	
	14	TANQUE 05 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	
	15	TANQUE 06 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	
	16	TANQUE 07 - TERMINAL PÚBLICO DE ALCOOL	Álcool	
ADMINISTRATIVO E MANUTENÇÃO	16	ARMAZÉM ADM APPA	ALMOXARIFADO APPA	Estão inseridos na área do PAR 5. Futuramente serão desmobilizados
	16	ARMAZÉM ADM APPA	SEÇÃO DE MANUTENÇÃO CIVIL	
	16	ARMAZÉM ADM APPA	SEÇÃO DE TRANSPORTE	
	16	ARMAZÉM ADM APPA	SEÇÃO DE TRANSPORTE	



## APÊNDICE 6 – RECEITAS DE ARRENDAMENTO

2019					
Empresa	Fixo	Variável	Multa MMC	Total Receita	Peso
TCP	11.970.675	41.404.976	n.a	53.375.651	56,19%
VOLKSWAGEN	8.422.325	1.143.707	537.326	10.103.358	10,64%
FOSPAR	1.248.134	5.178.508	n.a	6.426.642	6,77%
PONTA DO FÉLIX	1.115.678	2.613.478	2.192.099	5.921.256	6,23%
TRANSPETRO	4.649.529	n.a	n.a	4.649.529	4,89%
CARGILL	2.720.204	n.a	n.a	2.720.204	2,86%
BUNGE	2.464.635	n.a	n.a	2.464.635	2,59%
INTERALLI	2.185.806	n.a	n.a	2.185.806	2,30%
LOUIS DREYFUS	1.810.995	n.a	n.a	1.810.945	1,91%
CENTRO SUL	1.398.115.25	n.a	n.a	1.398.115	1,47%
UNIÃO VOPAK	1.042.040	n.a	n.a	1.042.040	1,10%
ROCHA	746.766	n.a	n.a	746.766	0,79%
COAMO	644.866	n.a	n.a	644.866	0,68%
PASA	611.310	n.a	n.a	611.310	0,64%
COAMO	452.919	n.a	n.a	452.919	0,48%
TEAPAR	432.038	n.a	n.a	432.038	0,45%
Total	40.517.919	50.340.668	2.729.425	94.986.078	100%

2020					
Empresa	Fixo	Variável	Multa MMC	Total Receita	Peso
TCP	17.334.154	42.429.257	n.a	59.763.411	56,49%
FOSPAR	1.236.475	8.814.082	n.a	10.050.557	9,50%
VOLKSWAGEN	8.413.780	734.986	410.746	9.559.512	9,04%
PONTA DO FÉLIX	1.111.223	5.611.814	n.a	6.723.037	6,35%
TRANSPETRO	4.590.171	n.a	n.a	4.590.171	4,34%
CARGILL	2.979.862	n.a	n.a	2.979.862	2,82%
BUNGE	2.303.165	n.a	168.926	2.472.091	2,34%
INTERALLI	2.177.078	n.a	n.a	2.177.078	2,06%
LOUIS DREYFUS	1.803.763	n.a	n.a	1.803.763	1,70%
CENTRO SUL	1.386.766	n.a	n.a	1.386.766	1,31%
UNIÃO VOPAK	1.017.535	n.a	n.a	1.017.535	0,96%
PASA	911.722	n.a	n.a	911.722	0,86%
ROCHA	743.855	n.a	109.031	852.886	0,81%
COAMO	636.970	n.a	n.a	636.970	0,60%
COAMO	448.102	n.a	n.a	448.102	0,42%

<b>TEAPAR</b>	428.156	n.a	n.a	428.156	0,40%
<b>Total</b>	<b>47.522.776</b>	<b>57.590.140</b>	<b>688.703</b>	<b>105.801.619</b>	<b>100%</b>

2021					
<b>Empresa</b>	<b>Fixo</b>	<b>Variável</b>	<b>Multa MMC</b>	<b>Total Receita</b>	<b>Peso</b>
<b>TCP</b>	17.667.764	52.066.372	n.a	69.734.136	52,98%
<b>VOLKSWAGEN</b>	10.460.138	596.050	873.690	11.929.878	9,06%
<b>FOSPAR</b>	1.542.925	9.802.286	n.a	11.345.210	8,62%
<b>PASA</b>	2.309.094	7.008.277	n.a	9.317.371	7,08%
<b>TRANSPETRO</b>	5.671.199	n.a	n.a	5.671.199	4,31%
<b>PONTA DO FÉLIX</b>	1.368.350	3.866.651	n.a	5.235.001	3,98%
<b>CARGILL</b>	3.747.460	n.a	n.a	3.747.460	2,85%
<b>BUNGE</b>	2.809.648	n.a	231.597	3.041.245	2,31%
<b>INTERALLI</b>	2.680.833	n.a	n.a	2.680.833	2,04%
<b>CENTRO SUL</b>	1.892.341	n.a	n.a	1.892.341	1,44%
<b>KLABIN</b>	1.323.918	n.a	n.a	1.323.918	1,01%
<b>UNIÃO VOPAK</b>	1.260.145	n.a	n.a	1.260.145	0,96%
<b>LOUIS DREYFUS</b>	1.110.568	n.a	n.a	1.110.568	0,84%
<b>ROCHA</b>	888.985	n.a	129.500	1.018.485	0,77%
<b>COAMO</b>	768.868	n.a	n.a	768.868	0,58%
<b>COAMO</b>	537.230	n.a	n.a	537.230	0,41%
<b>TEAPAR</b>	523.532	n.a	n.a	523.532	0,40%
<b>ASCENSUS</b>	493.815	n.a	n.a	493.815	0,38%
<b>Total</b>	<b>57.056.813</b>	<b>3.866.651</b>	<b>-</b>	<b>131.631.237</b>	<b>100%</b>

## APÊNDICE 7 – SISTEMA DE COMBATE A INCÊNDIO

**Quadro 4.1. – Certificados de sistemas de combate a incêndio da APPA**

CLCB	Área	Área vistoriada	Ocupação	Validade
3.9.01.21.0001165085-22	70.099,92 m <sup>2</sup>	29.835,98 m <sup>2</sup>	M-5 - SILOS	09/08/2022
3.9.01.21.0000821702-73	4.655,91 m <sup>2</sup>	4.655,91 m <sup>2</sup>	D-1 - LOCAL PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PROFISSIONAL OU CONDUÇÃO DE NEGÓCIOS	07/04/2022
3.9.01.21.0000847041-51	6.044,09 m <sup>2</sup>	6.044,09 m <sup>2</sup>	C-1 - COMÉRCIO COM BAIXA CARGA DE INCÊNDIO	01/01/2022
3.9.01.21.0000853987-39	8.210,27 m <sup>2</sup>	8.210,27 m <sup>2</sup>	J-2 - TODO TIPO DE DEPÓSITO	01/01/2022
3.9.01.21.0000919911-10	2.000,00 m <sup>2</sup>	2.000,00 m <sup>2</sup>	D-1 - LOCAL PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PROFISSIONAL OU CONDUÇÃO DE NEGÓCIOS	01/01/2022
3.9.01.21.0001145393-31	29.684,16 m <sup>2</sup>	29.684,16 m <sup>2</sup>	M-5 - SILOS	07/04/2022
3.9.01.20.0000842727-01	412,65 m <sup>2</sup>	412,65 m <sup>2</sup>	D-1 - LOCAL PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PROFISSIONAL OU CONDUÇÃO DE NEGÓCIOS	06/10/2021

Fonte: APPA