

MINISTÉRIO DOS
**TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL**

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS – SNP

DEPARTAMENTO DE OUTORGAS PORTUÁRIAS – DOUP

COORDENAÇÃO - GERAL DE NOVOS NEGÓCIOS

REGRAS DE ATRACAÇÃO NOS PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS:

- **PORTO DE SANTARÉM**
- **PORTO DE VILA DO CONDE**
- **PORTO DO ITAQUI**
- **PORTO DE SUAPE**

- **PORTO DE VITÓRIA**
- **PORTO DE SANTOS**
- **PORTO DE PARANAGUÁ**
- **PORTO DO RIO GRANDE**

Regulamento de Exploração Portuária - REP

O Regulamento de Exploração do Porto é o instrumento de gestão da Administração do Porto que tem por objetivo estabelecer as regras que permitam:

- I. Estabelecer condições para o desempenho eficiente das atividades portuárias;
- II. Melhor utilização das instalações e equipamentos portuários;
- III. Estimular a concorrência na prestação de serviços portuários; e
- IV. O zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

A Portaria n.º 245/2013 estabeleceu as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração e atualização, pelas Administrações dos Portos, do Regulamento de Exploração do Porto – REP.

O Anexo 1 da Portaria n. 245/2013 descreve quais são os temas que devem ser abordados no REP, dentre as quais destaca-se o item 11.7, a prioridade de atracação.

Ademais, conforme competência fixadas no art. 36 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, compete ao Conselho de Autoridade Portuária -CAP sugerir alterações do Regulamento de Exploração do Porto.

PORTO DE SANTARÉM



Havendo embarcação não preferencial atracada em berço preferencial por conveniência do seu armador, em cumprimento ao agendamento do porto, esta deverá desatracar imediatamente para possibilitar a atracação da embarcação preferencial, arcando com os custos da manobra.

A Companhia Docas do Pará (CDP), através da Resolução DIREX nº 32/2014, modificada pela Resolução DIREX 07/2015, de 06/04/2015 aprovou o Regulamento de Exploração do Porto – REP do porto de Santarém.

Dentre os cais do porto, o 401, 402, T-1, T-2 e T-3 podem ter atracação preferencial de embarcações com carga Granel Líquido.

Será concedida atracação imediata à sua chegada ao porto às embarcações do tipo misto ou passageiros, e obedecendo a escala pré-determinada e autorizada pela administração do porto, conduzindo 50 (cinquenta) ou mais passageiros. Será concedida atracação, nos respectivos berços às embarcações, conforme critério de atendimento definido na tabela abaixo:

Berço	Embarcações que transportem	Critério de atendimento
101	Carga Geral / Granel Sólido	Agendamento
102	Carga Geral / Granel Sólido	Agendamento
201	Carga Geral / Granel Sólido	Agendamento
301	Embarcações fluviais	Agendamento
401-402	Granel Sólido	Preferencial
T-1 / T-2 e T-3	Granel líquido	Preferencial

PORTO DE VILA DO CONDE



Havendo embarcação não preferencial atracada em berço preferencial por conveniência do seu armador, em cumprimento ao agendamento do porto, esta deverá desatracar imediatamente para possibilitar a atracação da embarcação preferencial, arcando com os custos da manobra. 003 – Os berços dotados de instalações ou equipamentos especializados terão de ser preferencialmente alocados para as operações a que se destinam, atendendo as embarcações que transportem as cargas que neles são movimentadas.

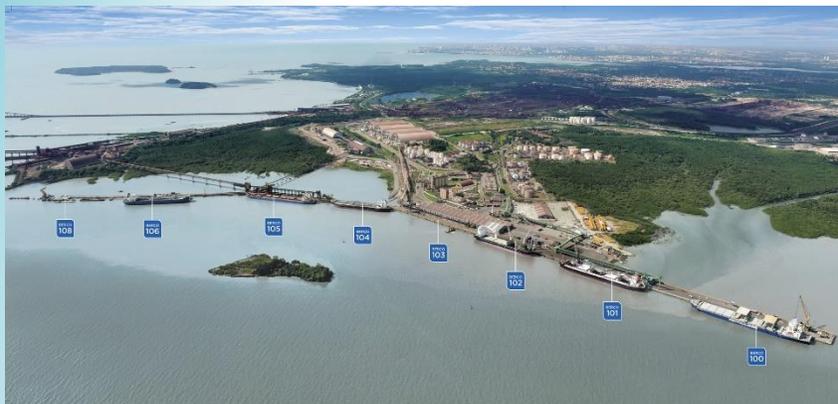
A Companhia Docas do Pará (CDP), através da Resolução DIREX nº 32/2014, modificada pela Resolução DIREX 07/2015, de 06/04/2015 aprovou o Regulamento de Exploração do Porto – REP do porto de Vila do Conde.

Dentre os cais do porto, o 501 e 502 tem atracação preferencial de embarcações com carga Granel Líquido.

Será concedida atracação nos respectivos berços às embarcações conforme critério de atendimento definido na tabela abaixo:

Berço	Embarcações que transportem	Critério de atendimento
101	Bauxita e Carvão a granel	Preferencial
102	Alumina, Coque e Piche Demais cargas	Preferencial Agendamento
201	Alumina (*) Demais cargas	Preferencial Agendamento
202	Todas as cargas	Agendamento
301	Todas as cargas	Agendamento
302	Todas as cargas	Agendamento
401	Contêiner Todas as cargas	Preferencial Agendamento
402	Todas as cargas	Agendamento
501	Granéis líquidos	Agendamento
502	Granéis líquidos	Agendamento

PORTO DO ITAQUI



A empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP, através da Portaria n.º 063/2017 – PRE aprovou as Normas de Atracação de Navios no porto do Itaqui.

Dentre os cais do porto, o 102, 103, 104, 105, 106 e 108 podem ter atracação de embarcações com carga Granel Líquido.

Será concedida a modalidade de atracação imediata:

- I- Aos navios da Marinha de Guerra, nacional ou estrangeira, conforme solicitação da Capitania dos Portos do Estado do Maranhão, em berço de cais fixado em comum acordo com a Administração do Porto; e
- II- Aos navios comerciais de turismo, como ou sem carga a movimentar, e que conduzam passageiros.

Na falta de cais ou berço livre para atracação imediata dos navios de turismo, deverá ser efetuada a desatracação de uma embarcação pertencente ao mesmo armador do navio de turismo. Não existindo uma embarcação de mesmo armador no cais, a escolha recairá sobre outro do mesmo agente. Se também não houver embarcação do mesmo agente, será determinada a desatracação do navio que atracou por último, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a do navio a ser atracado. Na falta de cais ou berço livre para atracação de navio de guerra, será determinada a desatracação do navio que atracou por último, dentre aqueles cuja vaga seja compatível com a do navio a ser atracado.

PORTO DO ITAQUI

Berço	Comprimento do Berço (M)	Profundidade (M)	Calado Máximo E/S (M)	LOA Máximo (M)	Boca Máxima (M)	Calado Aéreo Máximo (M)	DWT (Ton)	Tipo de Navio Padrão	Capac. Guindaste (min em Ton)	Idade Máxima (Anos)
100	320	15,00	14,5	240	40	Ilimitado	100.000	GS, CG	25	18*
101	223	12,00	11,5	200	40	25	80.000	GSM, GS, CG	25	18*
102	223	12,00	11,5	200	40	Ilimitado	80.000	GS, GL, CLP, CNTR, CG	25	18*
103	270	15,00	14,5	229	40	28	100.000	GS, CG, GL	25	18*
104	200	13,00	12,5	183	40	Ilimitado	80.000	GL, GS, CG	25	18*
105	280	18,00	17,5	229	45	18	150.000	GS, GSM, GL	25	18*
106	420	19,00	18,5	280	50	Ilimitado	155.000	GL	N/A	18*
108	299	15,00	14,50	245	40	Ilimitado	91.600	GL	N/A	18*

(CG) Carga Geral: Celulose, Trilho, Carga de Projeto, Maquinários Industriais, Carga Paletizada. / (CNTR) Contêiner / (GL) Granel Líquido: Derivado de Petróleo, Etanol, Soda Cáustica. (GLP) Gás liquefeito de Petróleo

(GS) Granéis Sólidos: Fertilizantes, Trigo, Arroz, Insumos de Cimento, Calcário, Coque, Antracita, Ferro Gusa, Manganês.

(GSM) Granéis Sólidos Mecanizados: Minério de Ferro, Carvão, Soja, Milho, Farelo de Soja, Cobre.

A atracação no berço 102 a atracação acontece na seguinte ordem:

I- Em caso de risco comprovado de desabastecimento dos itens de primeira necessidade da população da região, vinculado com a comprovação de estoque;

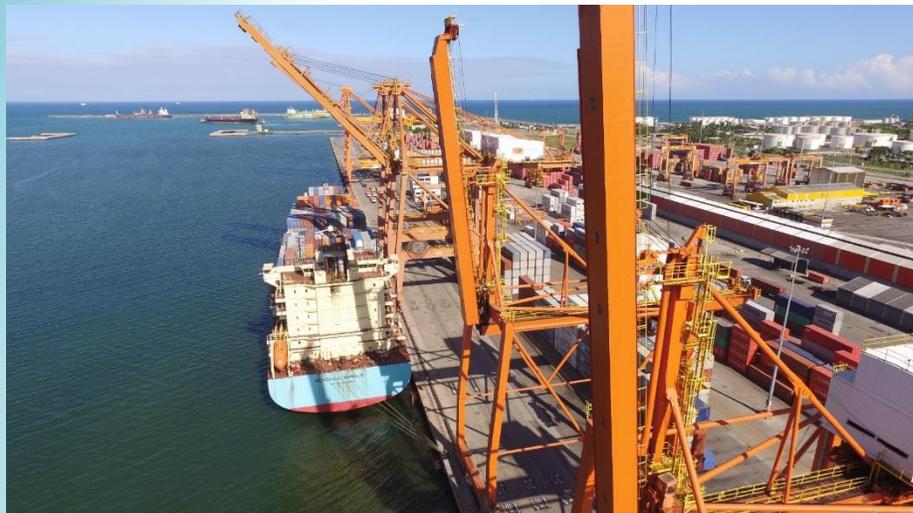
II- Operações de container;

III- Exportação, desde que haja a produtividade mínima e disponibilidade de carga na retroárea ou armazenado, conforme instrumento de parametrização de pranchas/produtividade da Autoridade Portuária; e,

IV- Sequencial (FCFS).

- Todas as operações realizadas neste berço deverão ser finalizadas no prazo máximo de até 72 horas operacionais.

PORTO DE SUAPE



O regulamento de exploração portuária, aprovado pela Portaria n.º 001/2017, tem por objetivo apresentar as principais características do porto de Suape e traçar diretrizes e orientações com o intuito de maximizar a movimentação de cargas.

As atracções de embarcações com carga Granel Líquido são realizadas nos berços CMU,

PGL-1, PGL-2, PGL-3A E PGL-3B.

A ordem de atracção nos berços será definida pela Autoridade Portuária, utilizando o conceito “first come-first serve”.

Para definição da ordem de atracção, além do horário de chegada ao Porto de Suape, serão consideradas as especificidades dos berços relativas ao porte do navio e aos tipos de carga que podem ser movimentados.

Quando os navios precisarem mudar de berço para carregar/descarregar outro tipo de carga, ficará à discrição da Autoridade Portuária decidir a ordem de atracção desses navios em relação aos navios que esperam na área de fundeio, sempre buscando equilíbrio entre o tempo de ociosidade dos berços e o tempo de espera dos navios.

PORTO DE SUAPE

BERÇO	TIPO DE CARGA	PORTE DO NAVIO
CMU	Carga geral, granéis líquidos.	Até 80.000 TPB (berço leste) Até 20.000 TPB (berço oeste)
PGL 1-oeste	Granéis líquidos: químicos e derivados de petróleo	Até 45.000 TPB
PGL 1-leste	Granéis líquidos: químicos e derivados de petróleo	Até 45.000 TPB
PGL 2-oeste	Granéis líquidos: GLP	Até 90.000 TPB
PGL 2-leste	Granéis líquidos: derivados de petróleo	Até 90.000 TPB
PGL 3-A	Granéis líquidos: petróleo e derivados	Até 110.000 TPB
PGL 3-B	Granéis líquidos: petróleo e derivados	Até 170.000 TPB

PORTO DE VITÓRIA



A Norma de Atracação do Porto de Vitória foi instituída por meio da Resolução n.º 48/2015 da CODESA.

Dentre os cais do porto, o de Capuaba, em seu berço 201, possui atracação preferencial de embarcações com carga Granel Líquido e Granel Agícola.

Para o caso de dois ou mais navios que gozam DE ATRACAÇÃO PREFERENCIAL demandarem o berço, as atracações serão alternadas por ordem de chegada.

Quanto aos procedimentos, no caso da chegada de navio na barra que usufrua de preferência e esteja atracado no berço um navio sem esta condição, seu tempo de permanência no berço será estendido até, no máximo, 36 horas (30 + 6 de maré), contado a partir da hora de fundeio do navio que usufrua da preferência.

Na eventualidade de um navio não cumprir a prancha de 4.000 toneladas por dia, por navio, a Codesa cobrará um valor adicional a título de compensação, correspondente a duas vezes o valor da tabela III vigente, proporcional ao tempo excedente ao previsto, caso a prancha tivesse sido de 4.000 toneladas por dia.

PORTO DE VITÓRIA

Outro cais com a característica de atracação também para Granel Líquido, é o Paul. Nele, em seu berço 905, os navios que atracarem e forem movimentar granéis sólidos e nas instalações especiais de sistema transportador de moega e correias, deverão garantir a produtividade mínima de 6.000 toneladas por dia ou fração. Para movimentar granéis líquidos pelas instalações especiais de sistema de dutos, deverão garantir a produtividade mínima de 6.000 toneladas dia ou fração.

É facultativo nos casos em que navios em operação offshore utilizados nos serviços de prospecção de petróleo, quando em abastecimento via dutos do berço, Bankers ou caminhões, não estarão sujeitos a prancha mínima.

No caso de chegada de navio na barra que usufrua de ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA e esteja atracado no berço navio que não usufrua de prioridade, seu tempo de permanência no berço será estendido por até 24h00m, (18 + 06 de maré), Contado a partir da hora do fundeio do navio que usufrua da prioridade.

Na eventualidade de um navio não cumprir o prazo estabelecido, a CODESA cobrará um valor adicional a título de compensação pela retenção do berço, correspondente a R\$ 15.000,00 pro rata.

PORTO DE VITÓRIA

REGULAMENTAÇÃO DE ATRACAÇÕES:

As atracções IMEDIATAS, PREFERENCIAIS, PRIORITÁRIAS ou não prioritárias serão concedidas pela Autoridade Portuária para os navios que vierem a operar em ritmo normal, em todos os períodos consecutivos do horário de trabalho do Porto.

Dentro de cada faixa de prioridade será obedecida a ordem cronológica de chegada dos navios ao porto (área de fundeio), salvo quando o comprimento da vaga disponível e/ou a profundidade do cais, e/ou as restrições para o acesso e atracção, contidas nas NORMAS DA CODESA, apresentarem incompatibilidade em relação as características do navio a atracar. Caberá então a Autoridade Portuária promover necessários ajustes.

Somente será concedida a atracção preferencial ou prioritária aos navios cuja operação já dispuser de autorização da Autoridade Aduaneira e demais autoridades intervenientes, devendo ser comprovado pelo Operador Portuário a origem ou o destino da mercadoria para local situado a uma distância de, no máximo, 30 km das instalações portuárias e pronta para manter as operações em ritmo normal.

PORTO DE SANTOS



As regras para as atracções no Porto de Santos, são regulamentadas pela Resolução 176 de 16 de outubro de 1979, da extinta Empresa de Portos do Brasil S.A.

– PORTOBRÁS.

Quanto as prioridades, será concedida prioridade “A”, para atracção imediata à sua chegada ao Porto, aos grandes paquetes de linha, com ou sem carga a movimentar, conduzindo

passageiros e obedecendo a escala pré-determinada e aos navios de passageiros, sem carga a movimentar, em viagem de turismo, conduzindo 50 (cinquenta) ou mais turistas.

Será concedida prioridade “B”, para atracção, ou navio que tenha a movimentar exclusivamente mercadorias para as quais o Porto possua cais preferencial.

Serão concedidas, ainda as seguintes prioridades para atracção:

- C.1 – Ao navio que tenha a carregar ou descarregar animais vivos;
- C.2 – Ao navio cuja única operação a realizar seja a carga e ou descarga de frutas frescas, frigorificadas ou não, ou, ainda, de mercadorias perecíveis ou refrigeradas;

PORTO DE SANTOS

- C.3 – Ao navio que tenha a movimentar frutas frescas, frigorificadas ou não, mercadorias perecíveis ou refrigeradas e gêneros alimentícios de primeira necessidade, sempre num total mínimo de 1/3 da tonelagem a movimentar;

- C.4 – Ao navio que esteja na barra aguardando atracação há 120 horas ou mais; e

- C.5 – Ao navio que aportar exclusivamente para receber mercadorias destinadas à exportação.

A administração do porto poderá conceder as prioridades “C.2” ou “C.5” ao navio que aportar para outras operações além das previstas para esses casos, a partir do momento em que o mesmo esteja pronto para operar, exclusivamente, naquelas respectivas condições, respeitados os navios que já estejam aguardando vaga dentro de cada uma dessas prioridades.

Ao navio que aportar apenas para receber mercadorias para exportação, a atracação só será autorizada quando o mesmo dispuser de carga pronta para embarque, nas seguintes proporções do total da carga engajada:

- Carga geral Até 750 t: 100%;

- Acima de 750 t e até 2000 t: 750 t e mais 60% do que exceder esse teto;

- Acima de 2000 t: 1500 t;

- Granéis sólidos e líquidos; quantidades compatíveis com a disponibilidade das instalações, fixadas pela administração do porto na respectiva ocasião.

PORTO DE SANTOS

Para fins de aplicação deste item, entende-se como CARGA PRONTA PARA EMBARQUE a que estiver liberada pela administração do porto e disponível nos depósitos portuários ou em veículos posicionados dentro da área do Porto, ou, ainda em vagões situados nos pátios das ferrovias localizados na “Baixada Santista”.

Ficará assegurada atracação imediata ou preferencial de navios da Marinha de Guerra Nacional ou estrangeira, conforme solicitação da Capitania dos Portos, em trecho de cais previamente fixado em comum acordo com a administração do porto.

Os casos especiais ou omissos serão resolvidos pela administração do porto.

Serão sempre considerados como especiais, dentre outros, os casos de eventuais congestionamentos do Porto.

PORTO DE PARANAGUÁ



As Normas e Procedimentos de Programação, Atracações e Operações de Navios nos Portos de Paranaguá e Antonina são regulamentadas através da Ordem de Serviço n.º 001/2016.

Os berços 141 e 142 são preferencialmente para atracação de embarcações com Granel Líquido, considerando:

I- Berço 141 (Externo) – Preferencial para navios com derivados de petróleo e álcool.

II- Berço 142 (Externo) – de acordo com a ordem cronológica de chegada à barra.

Os navios para esta preferência deverão garantir prancha mínima de:

a) 8.000 t/dia para óleos vegetais;

b) 5.000 t/dia para GLP;

c) 15.000 t/dia para os demais derivados de petróleo e álcool.

PORTO DE PARANAGUÁ

No berço 141 a preferência para navios com derivados de petróleo e álcool, sendo que as atracções se darão por ordem cronológica de chegada à barra, respeitada a proporção de 02 navios para movimentação de derivados de petróleo e 01 navio para movimentação de álcool. As atracções para navios com álcool serão alternadas entre os navios com movimentação de cargas no terminais que utilizam o Terminal de Inflamáveis. Quando houver restrições de profundidade no berço interno do píer de inflamáveis a proporção de preferência de atracção será de 1 navio para movimentação de derivados de petróleo e 1 navio dos demais produtos movimentados.

PORTO DO RIO GRANDE



A Ordem de Serviço n° 017/2017 regula o uso dos berços de atracação no Porto novo do Rio Grande.

A Autoridade Portuária estabelece os seguintes critérios para a programação em berços preferenciais:

Cabeços	Berço	Tipo de Navio/Carga
0 ao 8	1	Navio e Barcaças com operações compatíveis com as restrições do berço
8 ao 17	2	Alto Desempenho - Granel Agrícola/Fertilizantes
17 ao 26	3	ETA – Preferencialmente Granel Agrícola/Fertilizantes
26 ao 35	4	ETA – Preferencialmente Granel Agrícola/Fertilizantes
35 ao 44	5	ETA
44 ao 53	6	ETA – Preferencialmente Carga Geral
53 ao 62	7	Alto Desempenho – Carga Geral – Preferencialmente Celulose
62 ao 69	8	Barcaças Celulose
69 ao 71	9	Área da Marinha

ETA - Estimated Time of Arrival – Ordem de Chegada ao Porto do Rio Grande.

PORTO DO RIO GRANDE

Deverá ser observado os seguintes critérios de produtividade da operação portuária na ocupação dos berços, por mercadoria movimentada:

- Celulose em berço de alto desempenho: 9.000 tons/dia;
- Celulose: 6.000 tons/dia;
- Toras de madeira: 5.000 tons/dia;
- Fertilizantes e granel agrícola em berço de alto desempenho: 9.000 tons/dia;
- Fertilizantes e granel agrícola na descarga: 6.000 tons/dia;
- Fertilizantes e granel agrícola no carregamento: 4.500 tons/dia;
- A prancha média do navio será aferida a cada 24 horas, sendo considerado para efeito do cumprimento da prancha o horário início do carregamento/descarregamento do navio, podendo ser considerada a partir do segundo dia para fins de média de cumprimento de prancha dia.

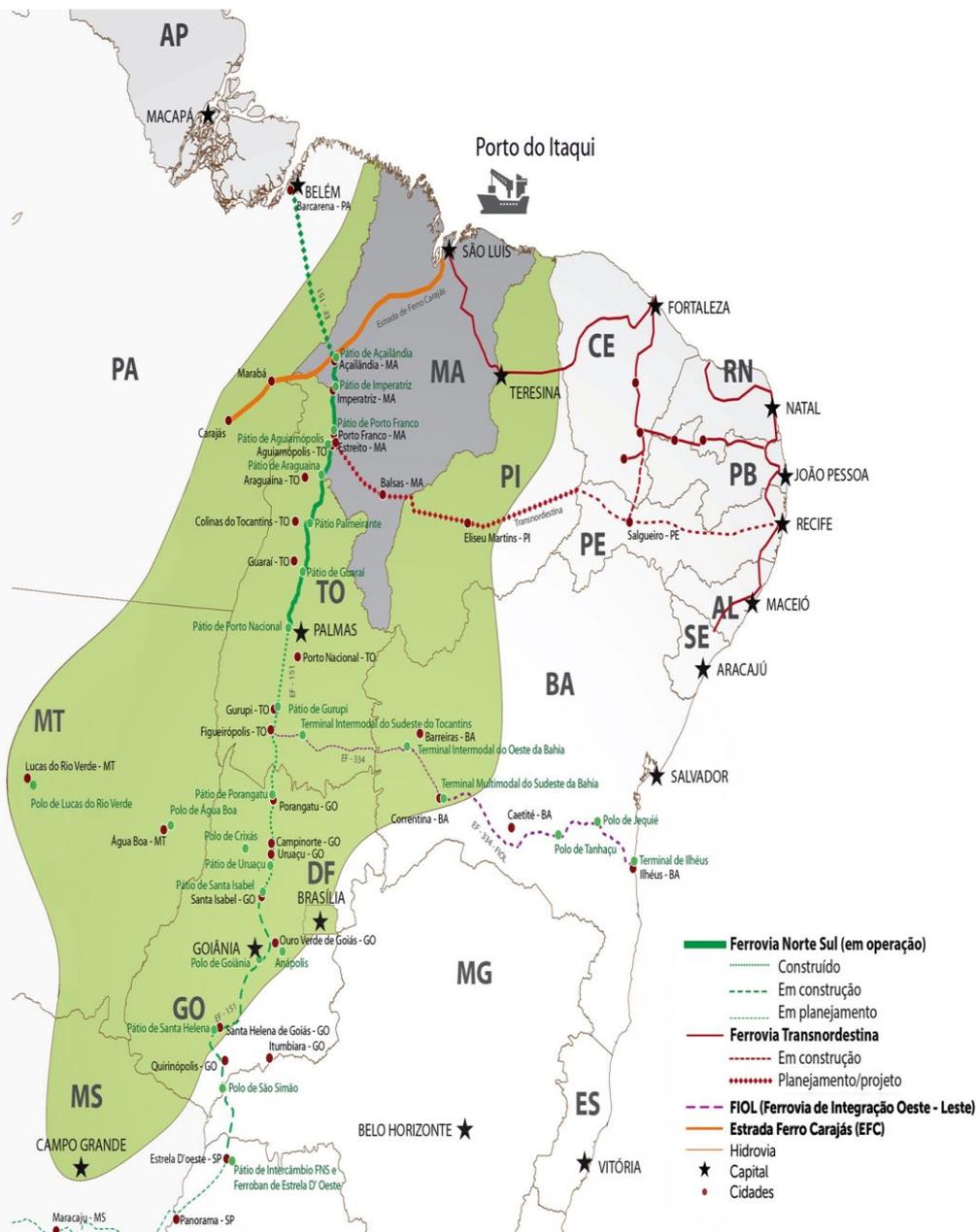
Vale ressaltar que as prioridades de atracação, serão definidas nas reuniões de programação a serem realizadas na sala de programação do setor de Fiscalização de Operação Portuária

MINISTÉRIO DOS
**TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL**

FIM

REGRAS PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS NA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS NO PORTO DO ITAQUI





MAIOR COMPLEXO PORTUÁRIO DO BRASIL EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS*

Porto do Itaqui + Ponta da Madeira (VALE) + ALUMAR

ACESSO

Transnordestina, Carajás e Norte-Sul

2mil km de ferrovia de Itaqui a Anápolis (FNS)

LOCALIZAÇÃO E ÁREA DE INFLUÊNCIA

Próximo aos principais mercados internacionais

Corredor centro-norte

MATOPIBA – nova fronteira agrícola

População estimada em 50 milhões

CANAL DE ACESSO

- Canal de acesso com largura mínima de 500m e profundidade mínima de 23m;
- 8 áreas de fundeio (grande capacidade);
- 8 manobras diurnas;
- 7 Manobras noturnas;

DADOS TÉCNICOS DOS BERÇO

Berço 105 – Bunker

Comprimento: 280M
Profundidade: 18M
DWT: 150.000

Berço 103 – Bunker

Comprimento: 270M
Profundidade: 15M
DWT: 100.000

Berço 102- GLP

Comprimento: 223M
Profundidade: 12M
DWT: 80.000

108
3 Linhas Transbordo
108 x 106

106
9 Linhas Transbordo
106 x 104

105

104

103

102

101

100

Berço 108 – G. Líquidos

Comprimento 299M
Profundidade: 17M
DWT: 91.600

Berço 106 – G. Líquidos

Comprimento 420M
Profundidade: 19 M
DWT: 155.000

Berço 104 – G. Líquidos

Comprimento 200M
Profundidade: 13M
DWT: 84.000



Berço especializado em liquido



Bunker



Conexão de berço

I. Envio do Pedido de Atracação via sistema TOS+;

Cadastro de formulário via sistema com as informações resumidas do navio, carga, viagem e stakeholders.

II. Cadastro das Cargas a serem operadas, Clientes e Operadores envolvidos;

É obrigatório a inclusão no sistema das cargas, clientes e operadores envolvidos na viagem do navio para liberação e aprovação da viagem deste navio junto à EMAP.

III. Validação por parte dos Clientes e Operadores acerca da prontidão operacional de cada um;

As validações são inputs manuais que os envolvidos na operação devem fornecer, anterior a atracação do navio, para garantir que o planejamento operacional possa ser finalizado e assim, liberar o navio para atracar e operar.

IV. Envio dos arquivos gerados pelos sistemas aduaneiros;

O agente marítimo ou o despachante aduaneiro extraem do Siscomex Carga informações que devem ser importadas no sistema TOS+ para cadastro automático de toda a carga em processo aduaneiro;

I. ETA/NOR

São utilizadas para montagem da fila de navios de cada berço, a PRONTIDÃO (NOR) é a confirmação da chegada do navio que valida a posição do navio na fila dos berços;

II. Regra das 12 horas

Os clientes e operadores devem informar prontidão operacional e documentação com 12 horas de antecedência do ETB.

São confirmados: Liberação documental, espaço de armazenagem, prontidão do navio e prontidão da estrutura de operação pelo Operador Portuário/terceirizado;

III. Transbordo

Os navios escalados para realizarem Operação de Transbordo de um outro navio já atracado, tem preferência de atracação sobre os demais navios na fila.

Esta prioridade não permite descontinuidade da operação acima de 06 horas;

IV. GLP

Em caso de desabastecimento comprovado, os navios de GLP tem prioridade de atracação no berço 102;

EM CASO DE RISCO DE DESABASTECIMENTO DA REGIÃO (QUALQUER CARGA), SE COMPROVADO, O NAVIO TERÁ PRIORIDADE PARA ATRACAR

	<u>ANO</u>	<u>Ton</u>	<u>Var%/Ano</u>
GRANEIS LÍQUIDOS TOTAIS	2014	7.990.756	
	2015	7.661.934	-4%
	2016	6.218.195	-23%
Soda Caustica	2014	32.413	
	2015	92.897	65%
	2016	76.402	-22%
Etanol	2014	73.714	
	2015	53.707	-37%
	2016	40.322	-33%
GLP	2014	152.762	
	2015	156.504	2%
	2016	155.378	-1%
Derivados de Petróleo	2014	7.731.868	
	2015	7.358.825	-5%
	2016	5.946.092	-24%

- Os Operadores Portuários qualificados no Porto do Itaquí para operarem granéis líquidos:
 - 4M, Transpetro, Ultracargo e Granel Química;

- Os clientes que operam granéis líquidos hoje no Porto do Itaquí:
 - Ale Combustíveis, Blueway Trading, Brasil China Importadora, Dislub Combustíveis, Exito Importadora, Federal Distribuidora, Ipiranga, Oil Trading, Petrobras, Petroleo Tabocao, Raizen Combustíveis, Sabbá, Setta Combustíveis, SP Industria, Suzano, Temape Terminais e Total

➤ **BERÇO 103**

Reativação de 01 linha de combustível de bunker;

➤ **BERÇO 104**

Instalação de uma linha de GLP

➤ **BERÇO 105**

Reativação de 02 Linhas de Combustíveis (Gasolina e S500) – Melhorar ocupação na entressafra

➤ **BERÇO 108**

Instalação de 6 linhas (Multiuso) - conclusão dezembro de 2017

Obrigado!

Diretoria de Operações

José Atônio Magalhães

Tel.: +55 (98) 3216 6022



PORTO DO
ITAQUI

Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP
Av. dos Portugueses s/nº, CEP 65085-370, Porto do Itaqui
São Luís, Maranhão, Brasil. +55 98 3216-6000 | Fax: 3222-4807
comunicacao@emap.ma.gov.br | emap.ma.gov.br

Workshop Combustível Brasil

SCT Infraestrutura

Brasília, 26 de outubro de 2017

BLOCO III

Tema IIIb:

**Acesso de terceiros
à infraestrutura**

Alessandra Moura

Especialista em Regulação
ANP

amoura@anp.gov.br

Legislação

- **Lei 9.478/1997, Art. 58. (Lei do Petróleo)**

Art. 58. Será facultado a **qualquer interessado** o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, com exceção dos terminais de Gás Natural Liquefeito - GNL, mediante remuneração adequada ao titular das instalações ou da capacidade de movimentação de gás natural, nos termos da lei e **da regulamentação aplicável**.

§ 1º. A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada com base em critérios previamente estabelecidos, **caso não haja acordo entre as partes**, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado.

§ 2º. A ANP **regulará a preferência** a ser atribuída ao **proprietário das instalações** para movimentação de seus próprios produtos, com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.

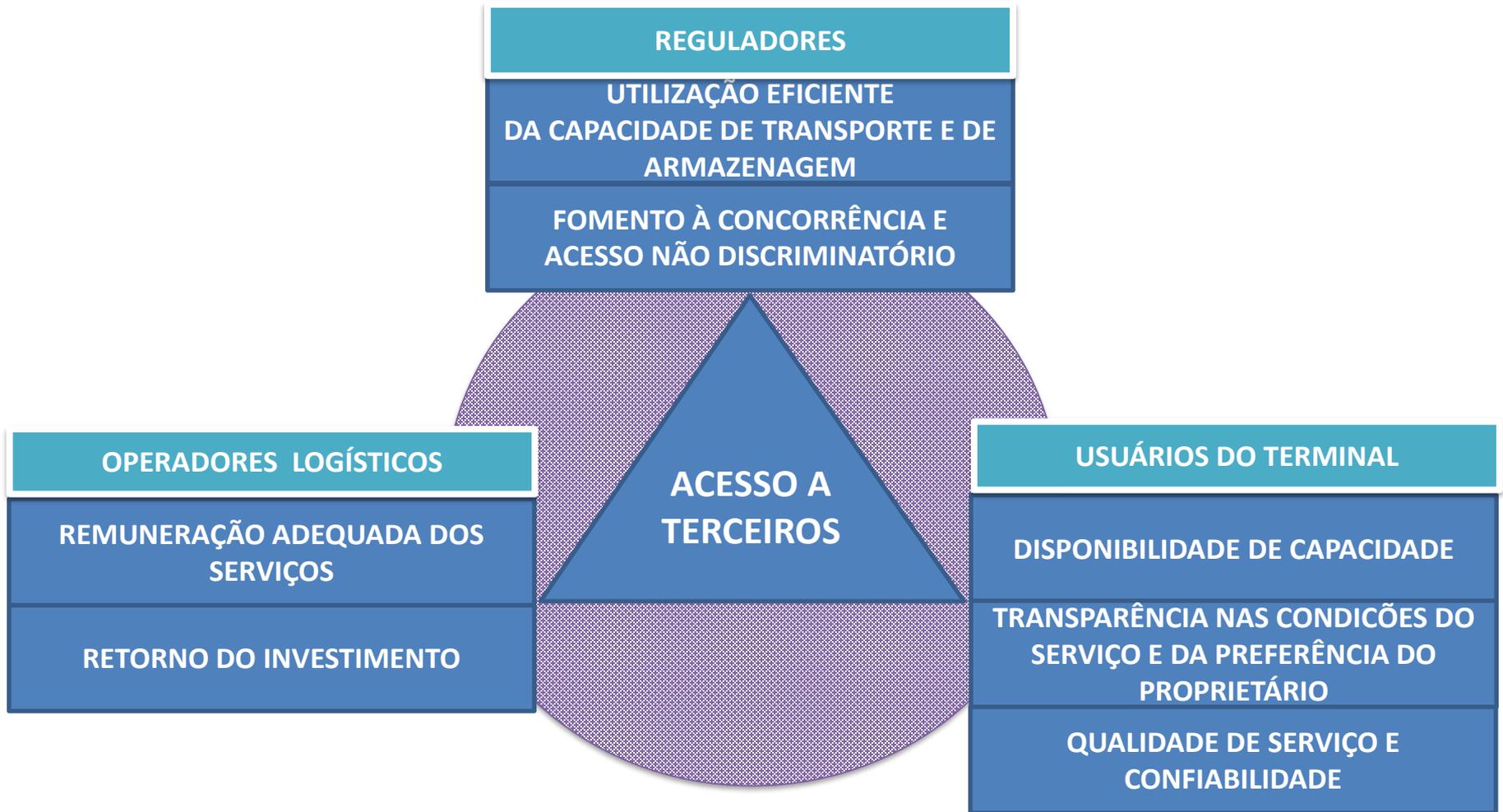
- **Lei 12.815/2013, Art. 3º (Portos)**

- **A exploração dos portos organizados e instalações portuárias tem o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País**, com estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

- **Lei 13.448/2017, Art. 9º (Contratos de Parcerias / PPI – Ferrovias)**

- **As prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário** também serão orientadas pela garantia contratual de **capacidade de transporte a terceiros** outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se o **direito de passagem**, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

Acesso a Terceiros à Infraestrutura: Terminais



Tipos de Acesso a Terceiros

- Acesso Negociado
 - Baseado em negociação bilateral
 - Livre de supervisão regulatória (ou com leve supervisão)
- Acesso Regulado
 - O operador expõe:
 - termos e condições de acesso
 - seu processo de alocação da capacidade
 - a forma de cálculo de remuneração
 - Os termos de acesso e as tarifas são aprovadas previamente (ou decididas) pelo Regulador
 - Mesmo serviço = Mesmas condições

PANP 251/2000 - Terminais

Item	Resumo das Principais Regras
Art. 3º	<ul style="list-style-type: none">✓ Atendimento a terceiros não discriminatório.✓ Contratações com um único carregador com utilização > 50% da capacidade de armazenagem são discriminatórias.
Art. 4º	<ul style="list-style-type: none">✓ Deverá ser permitida a conexão dutoviária entre o terminal e instalações de terceiros.
Art. 5º	<ul style="list-style-type: none">✓ O operador deve disponibilizar, em sua página na Internet, informações relevantes de seus Terminais.✓ O operador deve manter, pelo período de 12 (doze) meses, cópias das Solicitações de Acesso, suas respectivas confirmações e demais documentos referentes às operações.
Art. 6º	<ul style="list-style-type: none">✓ Assegurado ao Carregador Proprietário a movimentação de seus próprios Produtos <u>em seu TUP</u>, por meio da utilização da Preferência do Proprietário.
Arts.7º /8º	<ul style="list-style-type: none">✓ Programação Prévia e Extemporânea nos TUPs.✓ É permitida a Cessão de Capacidade.✓ Os Operadores deverão elaborar as Programações Prévia e Extemporânea, visando a otimização operacional, sem prejuízo dos direitos de Carregadores cuja Solicitação de Acesso já tenha sido confirmada.✓ É vedado ao Carregador Proprietário fazer reservas no TUP e não as utilizar, salvo nas hipóteses comprovadas de caso fortuito ou força maior.
Art. 15	<ul style="list-style-type: none">✓ Premissas do cálculo da remuneração (chamada de tarifa na portaria).

Aprimoramento normativo

- Norma atual nunca sofreu alteração
- Cenário de grande incremento na importação de combustíveis
- Possível concorrência entre os combustíveis e demais líquidos pela mesma capacidade
- Efetivação da aplicação das regras
- Interfaces entre os reguladores
- Harmonização das diferentes regras
 - Regras de Acesso e Regras de Atracação, dentre outras.
- Nova legislação e Infraestruturas Integradas (Dutovias, Hidrovias, Ferrovias)



Consulta Prévia

- Prestação dos serviços pelo operador (Acordos de Nível de Serviço / SLA)
- Preferência do Carregador Proprietário em TUPs
- Programação Prévia e Extemporânea
- Divulgação da informação de capacidade do terminal / Disponibilidades
- Metodologia de Cálculo da Remuneração dos serviços padronizados do terminal
- Requisitos mínimos/padronizados para as Condições Gerais de Serviço do Terminal
- Dados históricos de volumes mensais dos produtos movimentados
- Solicitações de Acesso
- Cessão de Capacidade em TUPs

Manifestações da Consulta disponíveis no [Site da ANP : Consulta Prévia](#)

Encaminhamentos

- Revisão da PANP 251/2000 – 1º T 2018
 - Consulta Prévia
 - Workshop com o mercado
 - Consulta Pública
 - Audiência Pública
- Reuniões da Iniciativa Combustível Brasil
- GT ANP/ANTAQ

OBRIGADA



Combustível Brasil Workshop do Subcomitê de Infraestrutura do CT-CB

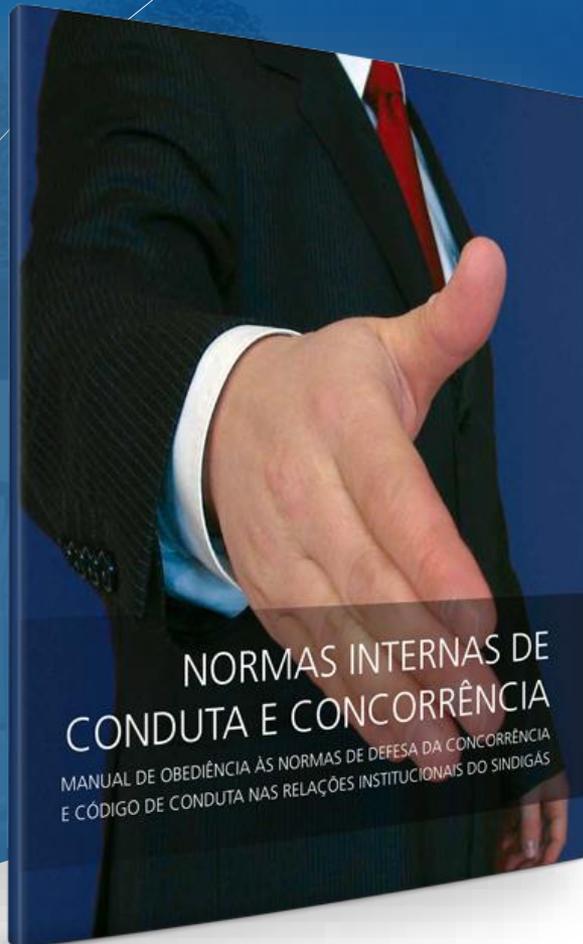
26 de outubro de 2017
Auditório Térreo do MME – Brasília-DF

Observância às normas concorrenciais

Todas as atividades desenvolvidas no âmbito do Sindigás obedecem às normas previstas no seu MANUAL DE OBEDIÊNCIA ÀS NORMAS DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA (Manual do Sindigás), que foi criado em 2008 e sofreu aprimoramentos, aprovados pela Diretoria Executiva do Sindigás, em 16.09.2010, e atualizado em outubro de 2013.

O Manual do Sindigás dita as melhores práticas direcionadas ao cumprimento da legislação de defesa da concorrência, a serem observadas pelos profissionais envolvidos com a entidade, os quais têm conhecimento do seu inteiro teor.

O Sindigás dispõe de um “compliance officer”, seu Advogado interno, que tem a função de fiscalizar de forma sistemática todas as atividades desenvolvidas no âmbito da entidade, no tocante ao cumprimento das normas previstas no Manual do Sindigás, assim como aplicar as medidas previstas no PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE INFRAÇÕES, documento também aprovado por suas associadas, e parte integrante do Manual do Sindigás.



Bloco III – Acesso aos Portos e à Infraestrutura

Tema III a: LIVRE ACESSO AOS PORTOS PÚBLICOS PARA AGENTES AUTORIZADOS -
Ref: Proposta 9 da lista em anexo

Tema III b: ACESSO DE TERCEIROS À INFRAESTRUTURA - Ref: Proposta 11 da lista em anexo

Barreiras estruturais para desenvolvimento do setor de GLP

Modelo de Precificação

- Políticas de precificação com fundo social articulada e executada por agente de mercado, e não diretamente pelo governo
- Preços diferenciados por envase
- Preços artificializados sem relação com referências internacionais

Prática de Suprimento

- Modelo de rateio do volume limita estratégia de suprimento
- Falta de previsibilidade do ponto de entrega gera altos custos logísticos

Acesso à Infraestrutura

- Regras pouco claras acerca da Lei de Livre Acesso dificultam utilização da infraestrutura na prática
- Hegemonia da Petrobras inibe presença minoritária de outros agentes

Terminais Aquaviários

- Lei dos portos não se mostrou bem sucedida com baixo volume de áreas concedidas
- Ineficiência alfandegária dificulta atividades de importação

Barreiras estruturais para desenvolvimento do setor de GLP

Modelo de Precificação

- Políticas de precificação com fundo social articulada e executada por agente de mercado, e não diretamente pelo governo
- Preços diferenciados por envase
- Preços artificializados sem relação com referências internacionais

Prática de Suprimento

- Modelo de rateio do volume limita estratégia de suprimento
- Falta de previsibilidade do ponto de entrega gera altos custos logísticos

Acesso à Infraestrutura

- Regras pouco claras acerca da Lei de Livre Acesso dificultam utilização da infraestrutura na prática
- Hegemonia da Petrobras inibe presença minoritária de outros agentes

Terminais Aquaviários

- Lei dos portos não se mostrou bem sucedida com baixo volume de áreas concedidas
- Ineficiência alfandegária dificulta atividades de importação

ANP já possui regulamentação de Livre Acesso

A ANP desenvolveu, a partir do ano 2000, a regulamentação de Livre Acesso em dutos e terminais marítimos.

- Portarias ANP 115/2000, 251/2000 e 255/2000.

A legislação contempla os contratos de remuneração ao titular das instalações, o acesso à capacidade ociosa e o direito de preferência do proprietário.

Embora existente, essa regulamentação nunca foi colocada à prova...

A dificuldade na efetiva utilização do livre acesso está relacionada à **concentração da infraestrutura com um único agente**, a Petrobras.

Por não estabelecer de forma clara e objetiva os limites da detentora dos ativos – em relação às tarifas e condições de acesso, a regulamentação atual tem pouco efeito.

A lei não é clara pelo tamanho da Petrobras!!!

Debates necessários para atração de capital privado

Polos prioritários de abastecimento

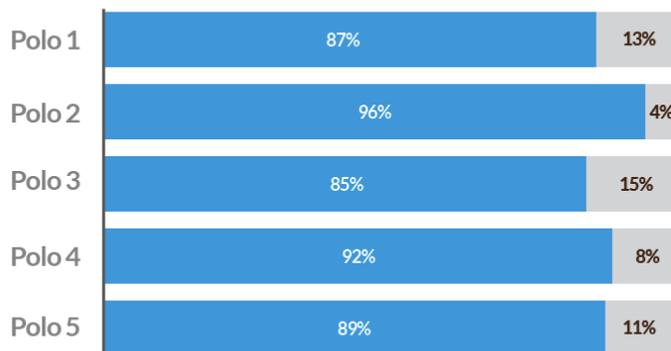
- Definição de polos prioritários
- Posicionamento da Petrobras
- Regulamentação de Livre Acesso
- Parecerias operacionais (pools)

Ilustração do Recuo da Petrobras em polos prioritários

Participação teórica dos agentes de mercado nos terminais de movimentação

CENÁRIO 1

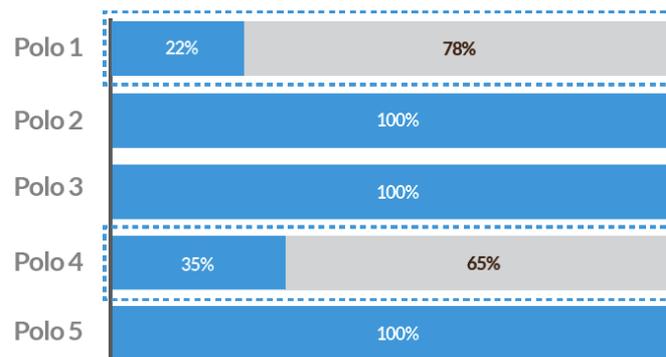
Recuo marginal da Petrobras sem definição de pólos



Hegemonia da Petrobras não permite investimento de terceiros nos pólos

CENÁRIO 2

Recuo majoritário em pólos selecionados



Atração do investimento privado nos pólos selecionados



Conclusões

- Importante definir quais os polos prioritários para recuo da Petrobras
- Necessidade de desinvestimentos/ novo posicionamento da Petrobras nesses polos
- Celebração de contratos de longo prazo para concessão da infraestrutura
- Livre Acesso sempre com visão de longo prazo

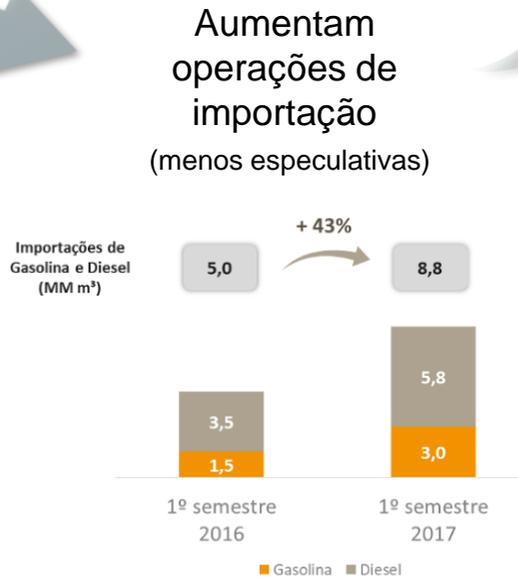
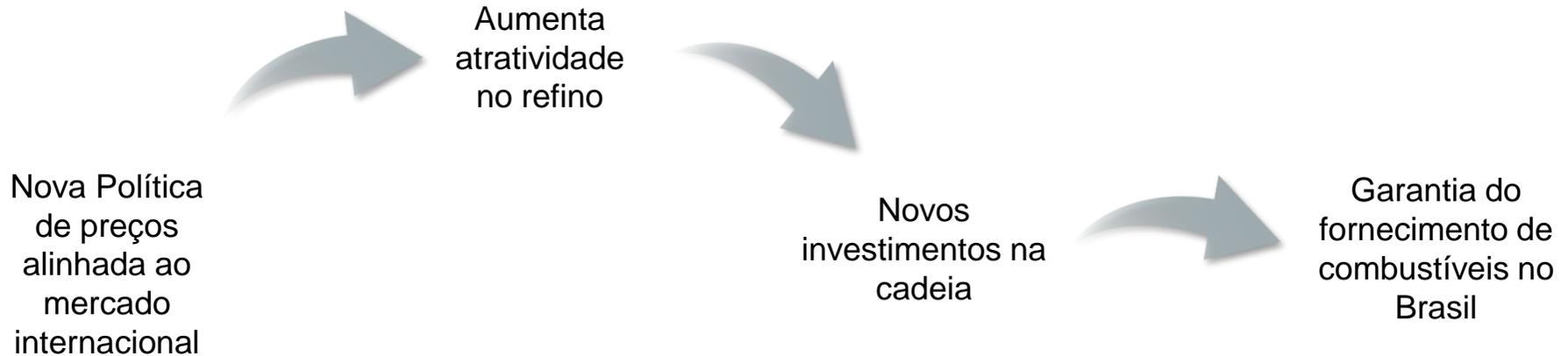
FIM

Combustível Brasil

Bloco III - Acesso a Portos e à Infraestrutura

—
Rio de Janeiro, 26 de outubro de 2017

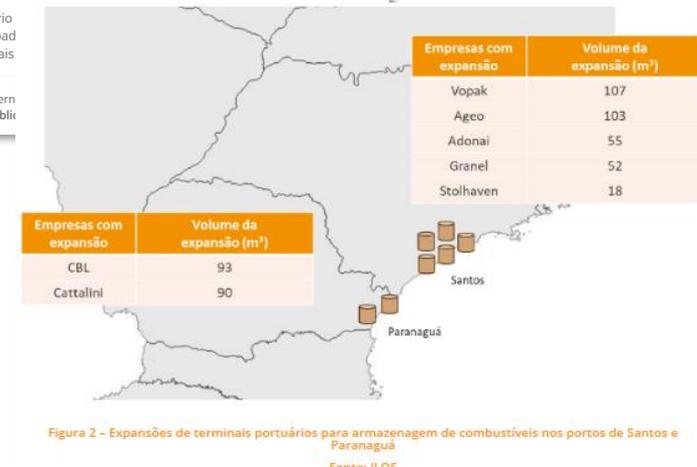
Nova política de preços fortalece a indústria garantindo assim o fornecimento de combustíveis no longo prazo



Itaqui recebe investimentos de R\$ 168 milhões e vai gerar cerca de 4 00 empregos diretos e 1.200 indiretos

O Ministério não antecipad qui por mais

Fonte: Govern Data de public



Arcabouço regulatório já prevê múltiplos agentes

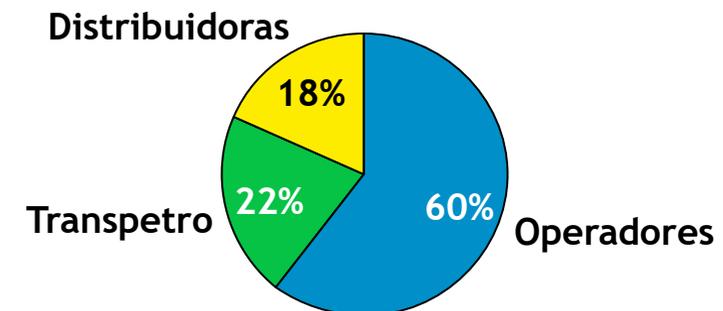
- **Ambiente de livre competição regulado:**
 - A construção e operação de terminais aquaviários nunca foram incluídas nos monopólios da indústria do petróleo
 - Lei do Petróleo (Art. 65): criação da Transpetro oferecendo serviços para terceiros, respeitando a preferência do proprietário. Exemplos recentes: Belém e Rio Grande
 - Portaria ANP nº 251, de 07.11.2000: regulamenta o Livre Acesso (*Open Access*)
 - Lei 12.815 de 2013 (lei dos portos): garante o direito de passagem de infraestrutura de terceiros nos portos
- **Preços de serviços definidos livremente pelos agentes do setor**
 - Comunicação de disponibilidade, taxas de referência, condições gerais e histórico das movimentações constam nas páginas de internet dos operadores logísticos

Infraestrutura da Petrobras não é uma barreira a importação de derivados

Nos terminais que podem receber importação, a tancagem predominante é de Operadores Logísticos

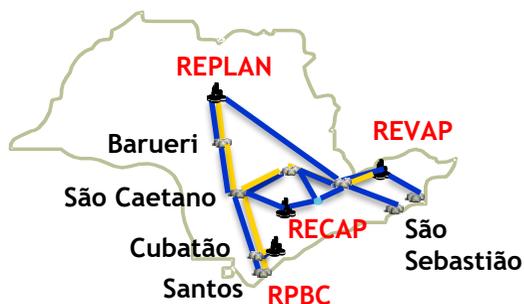
- As Cias. Distribuidoras não acompanharam as necessidade de ampliação de tanques para adequar ao crescente porte dos navios. Em decorrência, na década de 1980, a Petrobras agregou tancagem principalmente no N-NE
- A participação das Cias. Distribuidoras é baixa, compatível com a falta de investimentos nas últimas décadas

Tancagem de derivados líquidos, em m ³				
Local	Transpetro	Distribuidoras	Operadores	Total
Itacoatiara	0	0	63.059	63.059
Barcarena	0	73.907	0	73.907
Belém	37.899	127.329	0	165.228
São Luís	71.290	131.796	184.806	387.892
Fortaleza	0	96.245	0	96.245
Cabedelo	10.022	35.415	33.284	78.720
Ipojuca	104.864	95.653	347.577	548.094
Maceió	37.140	38.388	0	75.528
Aratu	0	0	295.848	295.848
Vitória	10.705	105.656	70.189	186.550
Santos	263.134	0	877.910	1.141.044
Paranaguá	194.602	0	349.208	543.810
Rio Grande	101.093	0	96.390	197.483
Total	830.749	704.388	2.318.270	3.853.408



Preferência do proprietário é de suma importância para garantir a operação adequada do parque de refino e estimular novos investimentos

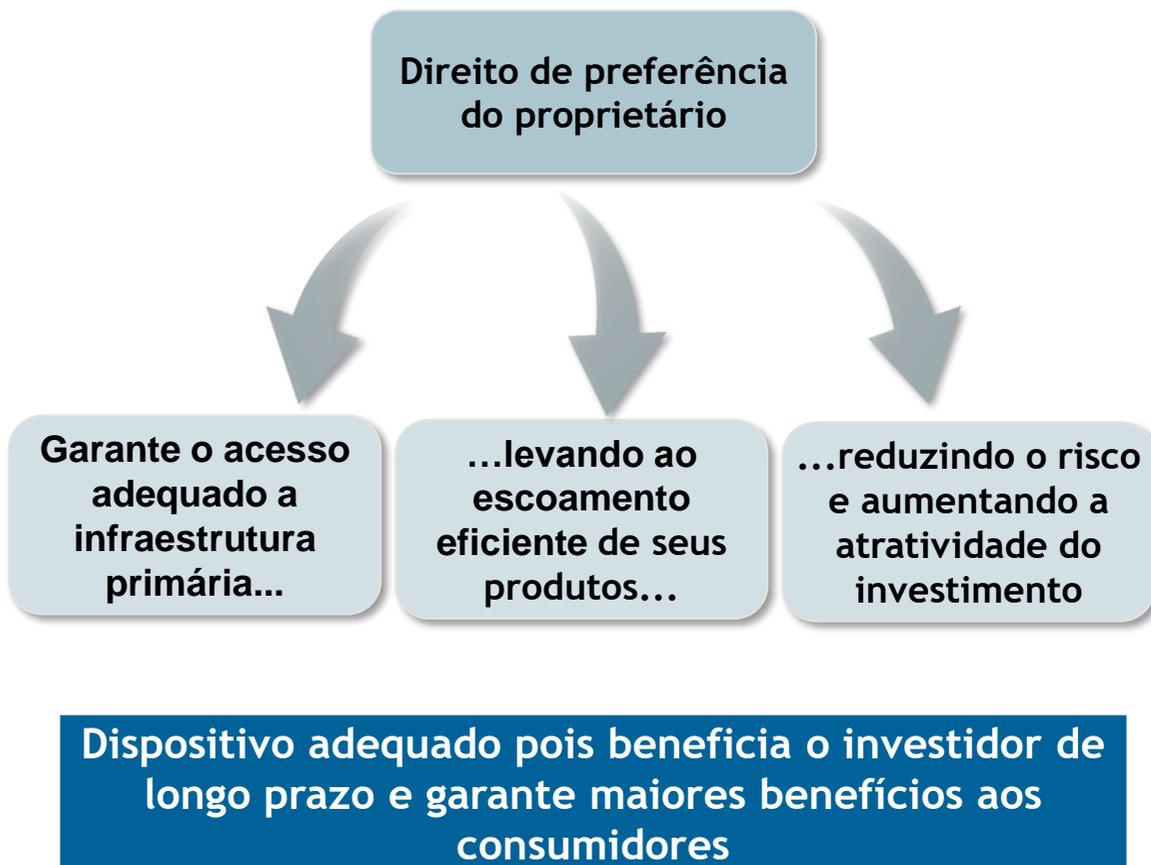
Malha logística foi construída para atender o parque integrado



Entrada São Sebastião

- Principal via de entrada para quatro refinarias em São Paulo
- Maiores taxas de utilização do sistema
- Operação eficiente depende da integração entre as refinarias

Garantir o retorno do investimento no longo prazo e redução de riscos



Conclusões

- Independentemente da relevância, tanto tancagens quanto os dutos já contam com regulação que permite acesso de terceiros, ressalvada a preferência do proprietário
- Uma vez adotada pela Petrobras uma política de preços alinhados ao mercado internacional, verificamos um aumento considerável na importação, estimulando novos investimentos por operadores logísticos
- A preferência em relação aos terminais e dutos que atendem às refinarias é fundamental para sua operação eficiente e economicamente atrativa. Isso é um fato importante se pensarmos em atrair novos investidores em refino e instalações conexas