

# PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2012



**CNT**

Confederação  
Nacional do  
Transporte

Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012. – Brasília : CNT, 2012.

267 p.: il. color. ; mapas, gráficos.

1. Transporte marítimo – Brasil. 2. Portos - Brasil. 3. Transporte de cargas. I. Título. II. Confederação Nacional do Transporte.

CDU 656.61(81)

# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>9</b>
1.1. Objetivos.....	12
1.2. Aspectos metodológicos .....	12
<b>2. SISTEMA PORTUÁRIO NO BRASIL.....</b>	<b>15</b>
2.1. Lei de Modernização dos Portos .....	18
2.2. Principais evoluções dos dez anos após a Lei n.º 8.630/93.....	20
2.3. Desenvolvimento do Sistema Portuário Nacional nos últimos anos (após 2003).....	22
<b>3. CARACTERIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS DO BRASIL.....</b>	<b>27</b>
3.1. Porto de Santos - SP .....	28
3.2. Porto de Itaguaí - RJ .....	32
3.3. Porto de Paranaguá - PR.....	36
3.4. Porto de Rio Grande - RS .....	39
3.5. Porto de Vila do Conde - PA.....	42
3.6. Porto do Itaqui - MA.....	46
3.7. Porto de Suape - PE .....	49
3.8. Porto de São Francisco do Sul - SC .....	52
3.9. Porto de Vitória - ES.....	56
3.10. Porto do Rio de Janeiro - RJ .....	60
3.11. Porto de Aratu - BA .....	65
3.12. Porto de Itajaí - SC.....	68
3.13. Porto de Fortaleza - CE.....	70
<b>4. TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO MARÍTIMA.....</b>	<b>75</b>
4.1. Movimentação marítima de cargas .....	76
4.2. Navegação de longo curso .....	77
4.2.1. Natureza da carga.....	79
4.2.2. Grupos de mercadorias .....	80
4.2.3. Movimentação de carga por rotas oceânicas .....	85
4.2.3.1. Exportação .....	85
4.2.3.2. Importação.....	89
4.3. Cabotagem .....	94
4.3.1. Natureza da carga .....	96
4.3.2. Grupos de mercadorias .....	97
4.3.3. Origem e destino das cargas.....	98
4.4. Apoio marítimo e portuário .....	103

<b>5. ECONOMIA, COMÉCIO EXTERIOR E TRANSPORTE MARÍTIMO .....</b>	<b>109</b>
5.1. O crescimento econômico e o comércio internacional .....	110
5.2. Movimentação de mercadorias.....	112
5.3. A importância do transporte marítimo para o comércio exterior brasileiro .....	113
5.3.1. Importações.....	114
5.3.2. Exportações .....	116
5.3.3. Balança comercial.....	117
5.4. Vantagens do transporte marítimo .....	118
5.5. Investimentos em transporte marítimo no Brasil.....	119
<b>6. AVALIAÇÃO DOS ASPECTOS OPERACIONAIS DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA .....</b>	<b>125</b>
6.1. Qualificação dos agentes marítimos .....	127
6.2. Operações portuárias .....	137
6.3. Infraestrutura e instalações portuárias.....	139
6.4. Mão de obra e serviços.....	146
6.5. Atuação das autoridades públicas nos portos.....	151
6.6. Análises por tipo de carga agenciada.....	169
6.6.1. Infraestrutura e equipamentos portuários .....	169
6.6.2. Operações portuárias.....	181
<b>7. PRINCIPAIS GARGALOS, SOLUÇÕES E PERSPECTIVAS .....</b>	<b>191</b>
7.1. Infraestrutura portuária e de acesso .....	193
7.2. Oferta de navios de bandeira nacional.....	199
7.3. Marco regulatório pouco flexível e sem clareza jurídica .....	204
7.4. Burocracia e quantidade de órgãos envolvidos no setor .....	205
7.5. Tributação .....	209
7.6. Qualificação da mão de obra .....	211
<b>8. CONCLUSÕES .....</b>	<b>215</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>219</b>
Anexo 1 - Lei n.º 8.630/93 e suas alterações.....	220
Anexo 2 - Descrição das ações do PND.....	237
Anexo 3 - Execução do Orçamento Geral da União.....	239
Anexo 4 - Formulário de Pesquisa - Agentes Marítimos .....	241
<b>GLOSSÁRIO.....</b>	<b>251</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>264</b>



# APRESENTAÇÃO



O transporte marítimo é um importante elemento de desenvolvimento para um país, pois viabiliza comércios e torna as trocas mais rentáveis. A navegação marítima é grande responsável pelo atual modelo globalizado de negócios, e os portos são o ponto de encontro de um país com o mercado internacional. A movimentação por via marítima é ainda mais eficiente para o transporte de grandes volumes a longas distâncias.

O Brasil, com um extenso litoral e como um dos principais fornecedores de matéria-prima do mundo, faz uso desse modal em larga escala, e vem aumentando suas relações comerciais com o exterior. Somente em 2011, mais de 80% da corrente de comércio brasileira passou pelos portos do país, o que totalizou cerca de US\$ 387 bilhões e 653 bilhões de toneladas transportadas.

Apesar das mudanças ocorridas nos últimos anos, os portos ainda são um dos principais gargalos do transporte no país. É preciso ampliar os investimentos e modernizar e melhorar tanto a infraestrutura quanto os trâmites nos portos brasileiros. Portos mais eficientes dinamizam as cadeias produtivas e permitem maior competitividade dos nossos produtos no mercado internacional.

Preocupada com o constante aperfeiçoamento do transporte marítimo e ciente da carência de estudos nessa área, a Confederação Nacional do Transporte realiza a 3ª edição da Pesquisa CNT do Transporte Marítimo. Esse levantamento identifica informações prioritárias do setor e fundamentais ao seu desenvolvimento. Desejamos, com esta pesquisa, promover novas discussões e debates acerca do tema, fortalecer a navegação marítima e, dessa forma, contribuir positivamente para a melhoria do transporte no Brasil.

**Clésio Andrade**  
**Presidente da CNT**





# 01

## INTRODUÇÃO



Os recursos naturais de mares e oceanos, que ocupam aproximadamente 70% da superfície terrestre, são utilizados pelo homem para sua sobrevivência desde o primórdio da civilização. Inicialmente, as águas eram exploradas apenas para a obtenção de alimentos, mas com o surgimento de novas necessidades também passaram a servir como via para o transporte de mercadorias e passageiros. O aperfeiçoamento, ao longo dos anos, da técnica de construção de embarcações e de instrumentos náuticos permitiu o estreitamento entre nações por vias marítimas e estabeleceu rotas comerciais que são utilizadas até os dias atuais.

O sistema aquaviário é dividido de acordo com a característica geográfica da via de navegação. O transporte fluvial utiliza os rios navegáveis e o marítimo abrange a circulação pelos mares e oceanos. Por se tratar de dois sistemas diferentes, esta pesquisa é direcionada à análise do transporte marítimo, que é subdividido em quatro tipos de navegação: longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário. A navegação de longo curso é feita entre países, geralmente percorrendo longas distâncias, enquanto a navegação de cabotagem é realizada entre os portos de um mesmo país. O apoio marítimo, por sua vez, é a navegação realizada para apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva<sup>1</sup> que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. Por fim, a navegação de apoio portuário é aquela realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

A navegação marítima tem como vantagens o reduzido índice de poluição ao meio ambiente (quando comparada a outros modos de transporte), o baixo custo para transporte por longas distâncias e em grandes quantidades e a interligação entre os continentes. Dessa forma, o modo marítimo é utilizado por muitos países como o principal meio de transporte para a realização de exportação e importação de produtos, fazendo com que os portos tenham grande importância na cadeia logística mundial.

Nesse contexto, o Brasil é privilegiado por possuir uma faixa litorânea com 7.367 km de extensão linear, conferindo enorme potencial para a utilização do transporte marítimo de cargas e passageiros. Para dimensionar a relevância desse modo de transporte para a economia nacional, 95,9% do total exportado e 88,7% das importações foram feitas pelos portos em 2011. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, nesse mesmo ano, as exportações por via marítima geraram a receita de US\$ FOB<sup>2</sup> 215,9 bilhões, enquanto as importações atingiram o montante de US\$ FOB 171,4 bilhões.

Todavia, para alcançar a expressiva participação no comércio exterior, o Sistema Portuário do Brasil passou por significativas mudanças. Assim, cita-se a Lei n.º 8.630/93, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, criada com o intuito de reorganizar o sistema, que permite, inclusive, a concorrência entre os portos. No âmbito da regulação aquaviária, destaca-se a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, pela Lei n.º 10.233/01, e da Secretaria Especial de

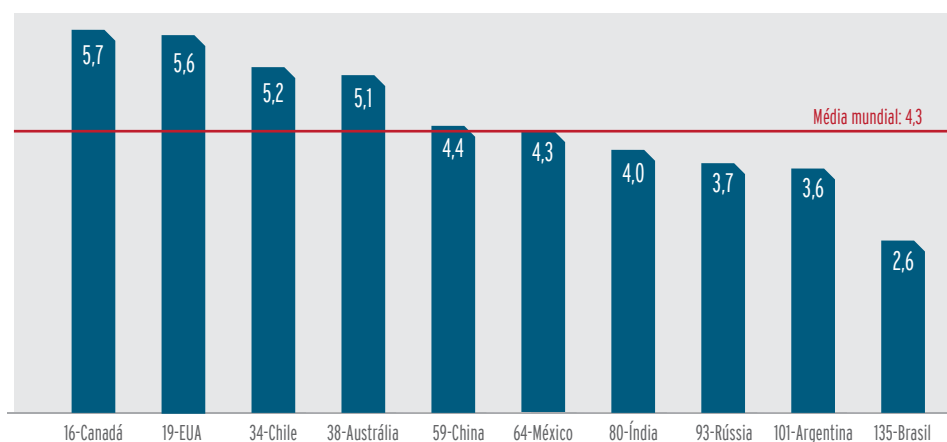
1. Segundo a Lei n.º 8.617/93, em seu Art. 6º, a Zona Econômica Exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende de 12 a 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

2. *Free on Board* - FOB: expressão que faz parte do *International Commercial Terms - Incoterms*, utilizada para designar que o exportador é responsável pela mercadoria até que ela esteja acondicionada no navio, no porto indicado pelo comprador.

Portos - SEP, por meio da Medida Provisória n.º 369/07, que posteriormente teria seu funcionamento consolidado pela Lei n.º 11.518/07.

Mesmo com o desenvolvimento recente, o Brasil ainda carece de melhorias no setor portuário. No Relatório de Competitividade Global de 2012/2013 do Fórum Econômico Mundial, foi avaliada a qualidade da infraestrutura portuária de 144 países, e a infraestrutura portuária brasileira foi classificada na 135ª posição, ficando à frente apenas da Venezuela, em relação aos países da América do Sul. Os dados dispostos no Gráfico 1 indicam a classificação e respectivas notas de alguns dos países avaliados que apresentam características geográficas ou econômicas similares às brasileiras.

**Gráfico 1 - Avaliação da qualidade da infraestrutura portuária**



A dificuldade de acessos rodoviário e ferroviário aos portos, a baixa disponibilidade de terminais marítimos especializados, a profundidade limitada e o alto tempo médio de espera de navios estão entre os principais problemas que contribuíram para essa avaliação negativa do Sistema Portuário Nacional.

Segundo o Plano CNT de Logística e Transporte de 2011, seria necessário o investimento mínimo de R\$ 5,7 bilhões somente com obras urgentes de dragagem e derrocamento, ampliação de extensão portuária, acessos terrestres e construção de novos portos. Mesmo diante da eminente necessidade de aporte financeiro, nos últimos dez anos o governo federal investiu apenas R\$ 3,5 bilhões, valor considerado insuficiente para a manutenção e conservação da infraestrutura já instalada.

A Confederação Nacional do Transporte - CNT, por meio da Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012, busca realizar um diagnóstico desse tema, com a caracterização da infraestrutura portuária disponível, assim como a identificação dos principais problemas pertinentes ao setor e a proposição de soluções. A pesquisa justifica-se pela grande representatividade dos portos brasileiros no comércio exterior e pela importância que o setor tem para a economia e para a integração nacional.

A pesquisa apresenta em seu primeiro capítulo as considerações iniciais acerca do tema, assim como os objetivos e os aspectos metodológicos que a nortearam. O Capítulo 2 traz a caracterização do sistema aquaviário e o marco regulatório e legal. O Capítulo 3 consiste no detalhamento dos principais portos do país. O Capítulo 4 aborda

as navegações de cabotagem, longo curso, apoio marítimo e portuário. O Capítulo 5 apresenta os aspectos econômicos e comerciais do transporte marítimo. Sob o ponto de vista dos agentes marítimos, no Capítulo 6 são apresentados dados da avaliação de satisfação dos usuários do transporte marítimo. O Capítulo 7 expõe os principais gargalos institucionais, jurídicos e operacionais do setor marítimo e as possíveis soluções. Por fim, no Capítulo 8 são feitas as considerações finais da pesquisa, complementadas pelo glossário com termos técnicos do setor e pelos anexos.

## 1.1. Objetivos

Na expectativa de contribuir para o desenvolvimento do setor marítimo e trazer à tona a necessidade de novas discussões e debates acerca do tema, a Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012 tem como objetivos:

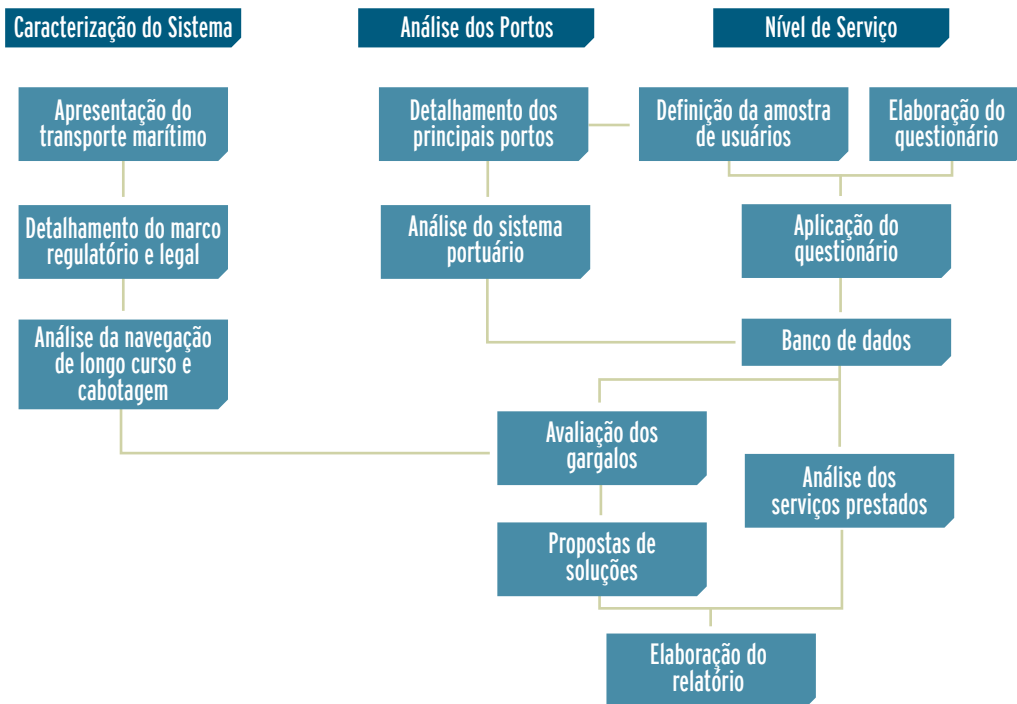
- Analisar o atual Sistema Portuário Brasileiro e difundir informações relativas a ele;
- Identificar as principais mudanças ocorridas no sistema portuário nos últimos anos;
- Avaliar o nível de satisfação dos agentes marítimos com relação à navegação de longo curso e de cabotagem;
- Identificar os gargalos e deficiências do transporte marítimo brasileiro;
- Elaborar propostas de soluções para os problemas identificados no sistema portuário;
- Oferecer subsídios para a elaboração de novos estudos e pesquisas para o desenvolvimento do modo aquaviário.

## 1.2. Aspectos metodológicos

A Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012 traça um panorama do setor marítimo nacional e também avalia, sob o ponto de vista dos usuários, a qualidade dos serviços marítimos. Para isso, é realizada uma análise do Sistema Portuário Brasileiro, contemplando a navegação de longo curso e de cabotagem, alguns aspectos da navegação de apoio marítimo e de apoio portuário e o respectivo marco regulatório e legal. Também são identificados e caracterizados os portos com maior movimentação de cargas. Após a análise do sistema portuário, são apresentados os resultados das entrevistas realizadas com os usuários da navegação marítima. A partir das respostas e das análises, são identificados os principais gargalos e propostas as soluções para os entraves. A Figura 1 ilustra de forma esquemática as etapas metodológicas do trabalho.

A seleção dos usuários, assim como a elaboração do questionário aplicado, contou com a contribuição da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima - Fenamar e da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário - Fenavega, afiliadas da CNT.

Figura 1 - Etapas metodológicas





# 02

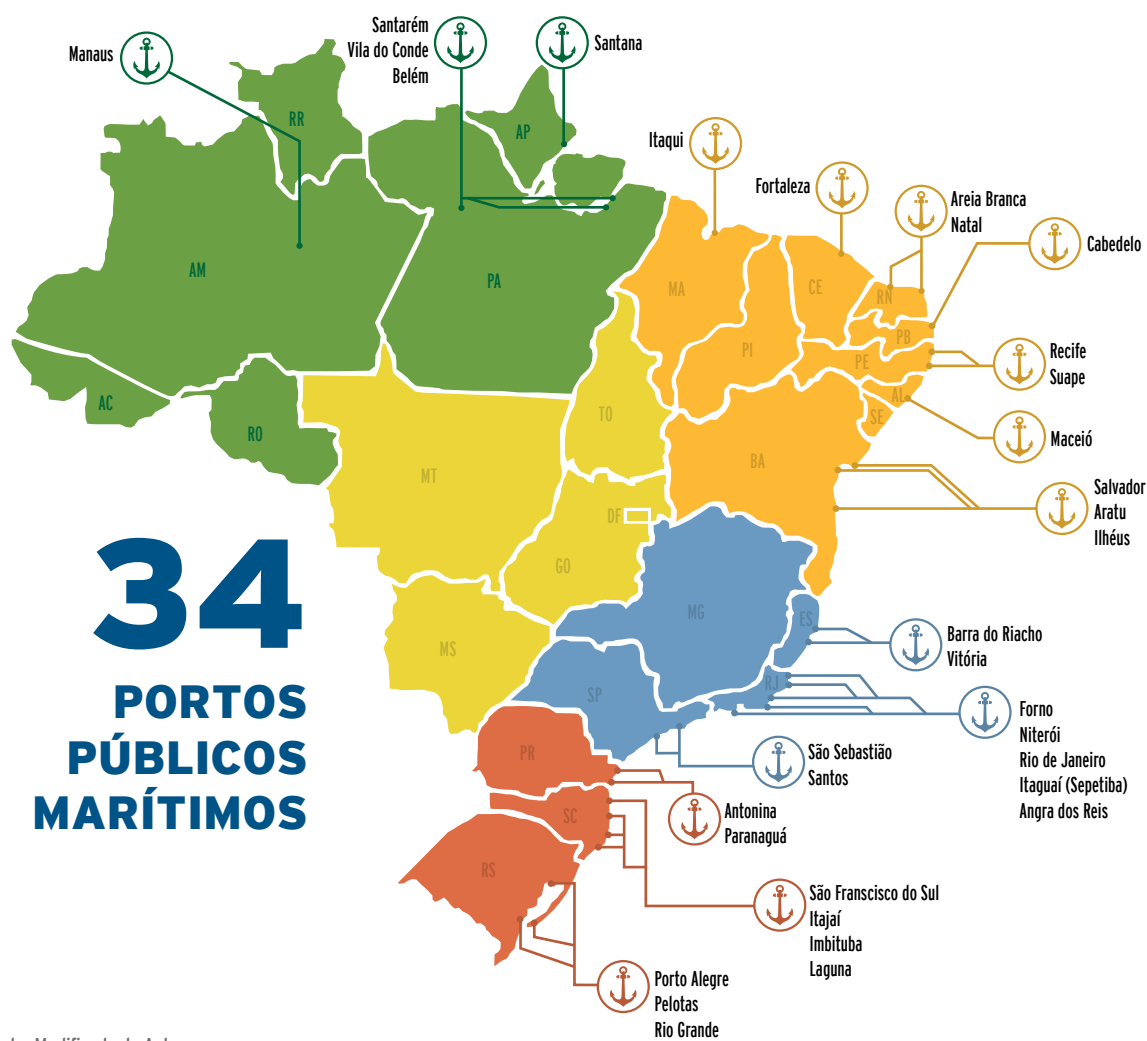
## SISTEMA PORTUÁRIO NO BRASIL



A primeira grande experiência do Brasil no cenário do comércio internacional tem como marco o ano de 1808, graças ao Decreto de Abertura dos Portos, promulgado na época por Dom João 6º, príncipe regente da coroa portuguesa. Novo impulso ao melhoramento e aparelhamento dos portos nacionais foi obtido com a Lei das Concessões, do ano de 1869, permitindo a participação da iniciativa privada no financiamento de obras portuárias.

Na década de 30, o Estado passou a assumir a responsabilidade pelos investimentos no Sistema Portuário Nacional. Para gerenciar esse processo, foi criado o Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNPN, em 1934. O DNPN passou por diversas transformações ao longo dos anos, sendo alterado para Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais - DNPRC, em 1943, que, por sua vez, foi transformado em uma autarquia, no ano de 1963, como Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN. Em 1975, o DNPVN foi extinto e deu origem à Empresa de Portos do Brasil - Portobrás, que atuava como autoridade portuária nacional, sendo responsável pela exploração econômica e administração direta dos portos, ou por meio de suas subsidiárias, denominadas Companhias Docas.

Figura 2 - Portos públicos



Fonte: Modificado de Antaq



Em 1990, com a extinção da Portobrás, o Sistema Portuário Brasileiro passou a ser administrado pelas Companhias Docas. Para suprir a lacuna deixada pela Portobrás, foi promulgada a Lei n.º 8.630/93, que visou contribuir para a modernização portuária e estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do setor. Posteriormente, com vistas à estruturação institucional e o aperfeiçoamento da gestão portuária, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, em 2001, e a Secretaria Especial de Portos - SEP, em 2007.

Assim, o atual Sistema Portuário Marítimo Brasileiro é composto por 34 portos públicos organizados, como mostra a Figura 2, sendo que 16 portos são delegados, concedidos ou administrados por governos estaduais ou municipais e 18 portos são administrados pelas Companhias Docas. O sistema portuário conta também com 130 terminais de uso privativo - TUPs, como mostra a Figura 3<sup>3</sup>, dos quais 73 apresentaram movimentação marítima no ano de 2011.

A Constituição Federal estabelece que a exploração e administração da atividade portuária enquanto serviço público compete à União, podendo ocorrer diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização. No modelo brasileiro, o Estado assume a responsabilidade pelos investimentos em infraestrutura, enquanto o setor privado, quando houver concessões, é responsável pelos investimentos em superestrutura e pela operação portuária.

**Figura 3 - Terminais de uso privativo**



Fonte: Modificado de Antaq

3. Dados da Antaq de abril de 2012. Alguns TUPs não registraram movimentação no ano de 2011, outros apresentaram somente movimentação na navegação interior.

O Sistema Portuário Público é, por definição legal, destinado ao atendimento dos usuários que solicitam o serviço marítimo, de maneira isonômica, com a obrigação da prática de tarifas módicas. Não há restrição com relação ao volume e tipo de carga a ser movimentada, desde que o porto seja dotado de condições técnicas e operacionais para o atendimento. Por sua vez, os terminais de uso privativo podem ser utilizados para movimentação de cargas próprias, para uso misto (Decreto n.º 6.620/08<sup>4</sup>), para movimentação de passageiros em instalação portuária de turismo (Lei n.º 11.314/06) e como estação de transbordo de cargas (Lei n.º 11.518/07). Em todos os casos, é necessária a autorização da União, por parte da Antaq, para construção e exploração dos terminais.

Nas seções seguintes, o Sistema Portuário Brasileiro é caracterizado, inicialmente com a apresentação da Lei n.º 8.630/93 (apresentada na íntegra no Anexo 1 desta pesquisa) e demais leis complementares, principal marco regulatório do setor. Também são ressaltados os avanços obtidos na primeira década após a Lei de Modernização dos Portos, bem como as evoluções ocorridas na última década. Cabe ressaltar que não se busca esgotar aqui todo o assunto, por se tratar de um tema extenso e com vasta legislação, sendo o foco apenas os fatos mais relevantes para o sistema portuário vigente.

## 2.1. Lei de Modernização dos Portos

A Lei n.º 8.630/93 é o principal instrumento legal do setor. Ela trata do regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Composta por nove capítulos, em seu contexto, a lei possui três grandes objetivos.

- Criar mecanismos para a concessão da operação e arrendamento de áreas portuárias como alternativa para viabilizar a modernização do sistema portuário e a arrecadação de recursos para o governo;
- Incentivar a concorrência entre os portos e terminais, fomentando a prática de preços módicos e a redução de custos;
- Reformular as relações de trabalho e eliminar a prática de monopólio dos sindicatos dos trabalhadores portuários.

A referida lei induziu mudanças nas áreas administrativa e operacional de cada porto organizado<sup>5</sup>. No âmbito administrativo, instituiu-se a Administração do Porto Organizado - APO, composta pelo Conselho de Autoridade Portuária - CAP e pela Administração do Porto - AP, que devem atuar em harmonia com as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

O CAP é um órgão voltado para fiscalização, planejamento e administração do porto organizado, sendo formado por quatro blocos: o do Poder Público, com três representantes, o dos operadores portuários, com quatro representantes, o da classe

4. Pelo decreto, é facultada ao proprietário do terminal portuário a movimentação de cargas de terceiros, compatível com as características operacionais do terminal, desde que comprovada a movimentação preponderante de carga própria.

5. Porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária (redação dada pela Lei n.º 11.314/06).

dos trabalhadores portuários, com quatro representantes, e o dos usuários dos serviços portuários e afins, com cinco representantes. Cada bloco tem direito a um voto, e os quatro blocos deliberam entre si sobre as decisões do CAP. Em caso de empate, o presidente do conselho, que pertence ao bloco do Poder Público, terá o voto de minerva.

Por sua vez, a AP é o órgão responsável pela execução do que é planejado pelo CAP. É responsável pela administração e pelo gerenciamento do patrimônio, além de fornecer os dados necessários ao CAP para avaliações de desempenho e eficiência do porto.

No que diz respeito à operação portuária, a Lei n.º 8.630/93 introduziu a figura do operador portuário, que é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução e organização da operação portuária na área do porto organizado. Com a atuação do operador portuário, ocorreu a quebra de monopólio exercida pelas Companhias Docas, que representam a Administração do Porto.

No mesmo sentido, o Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO é responsável pela administração, contratação, formação de escala e alocação de trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos. Assim, com sua criação, o monopólio dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos no fornecimento e na escalação de mão de obra deixou de existir. Essa modificação na relação da prestação do serviço portuário visou também à redução do custo de movimentação da carga, dimensionando corretamente as equipes de trabalho.

Para incentivar a redução do contingente, a Lei n.º 8.630/93 proporcionou uma alternativa para o cancelamento do registro de trabalhadores portuários avulsos até a data de 31 de dezembro de 1994, garantindo o saque do saldo do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e indenização<sup>6</sup>. Os trabalhadores portuários avulsos que solicitaram o cancelamento do registro para constituírem sociedade comercial para o exercício da atividade de operador portuário tiveram direito à complementação da indenização<sup>7</sup>.

Para arcar com os custos provenientes dos cancelamentos dos registros supracitados, foi criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP, que teve vigência até o ano de 1997. Tratava-se de um adicional<sup>8</sup> ao custo das operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso. Durante o período de vigor, entre 1994 e 1997, o AITP arrecadou aproximadamente R\$ 237,3 milhões.

Todavia, nos primeiros anos após a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, existiram dificuldades para a implantação das mudanças no setor marítimo, como a relutância dos sindicatos em aceitar as alterações que passariam a vigorar e a existência de interpretações divergentes da própria Lei n.º 8.630/93. Para sanar problemas pontuais e continuar a fomentar o desenvolvimento portuário nacional, o governo elaborou novas leis e decretos para o aperfeiçoamento da fiscalização, administração e operação dos portos. Entre eles, destaca-se o Decreto n.º 1.467/95, que cria o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos - Gempo, e a Lei n.º

6. Correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros).

7. Correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros).

8. Equivalente a 0,7 (sete décimos) de Unidade Fiscal de Referência - Ufir por tonelada de granel sólido, 1 (uma) Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

10.223/01, que resultou na criação do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte - DNIT, além da criação da própria Antaq, que serão detalhados a seguir.

## 2.2. Principais evoluções dos dez anos após a Lei n.º 8.630/93

Em 27 de abril de 1995, por meio do Decreto n.º 1.467, foi criado o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos - Gempo, com o objetivo de coordenar as providências necessárias para a modernização do Sistema Portuário Brasileiro e promover a efetivação plena da Lei n.º 8.630/93. O grupo, ainda em atividade, é composto por cinco representantes, sendo um de cada ministério: dos Transportes, do Trabalho, da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e por um representante da Marinha do Brasil.

O Gempo tem como principais atribuições a elaboração, implantação e monitoramento do Programa Integrado de Modernização Portuária - Pimop<sup>9</sup>. Também atua no sentido de acelerar a implementação de medidas para descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, além de adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários e adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos OGMOs e dos CAPs, bem como a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias.

Ainda no ano de 1995, por meio do Decreto n.º 1.596, o Gempo ficou responsável pelo levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, com a finalidade de apoiar o planejamento do treinamento e da habilitação profissional do trabalhador portuário, com vínculo empregatício e avulso, e fornecer subsídios à tomada de medidas que contribuíssem para o equilíbrio social nas relações capital-trabalho. Entre outros objetivos, esse levantamento visava fornecer elementos que possibilitassem a fiscalização da atuação dos OGMOs, além de atender a outras necessidades consideradas essenciais ao planejamento econômico e social.

Simultaneamente com a atuação do Gempo, outro passo em prol da melhoria da qualidade da prestação do serviço portuário foi dado em novembro de 1995, com a implantação do Programa de Privatização dos Portos, coordenado pelo Ministério dos Transportes. O programa visava buscar parcerias com o setor privado para reduzir os custos e otimizar o uso das instalações portuárias para o arrendamento de áreas e instalações em todos os portos públicos, na modalidade de leilão ou concorrência pública.

A continuidade da política do Programa de Privatização dos Portos se deu com a Lei n.º 9.277/96, regulamentada pelo Decreto n.º 2.184/97, que autorizava a União, por meio do Ministério dos Transportes, a delegar a administração e a exploração dos portos públicos aos municípios ou Estados da Federação, com prazo de 25 anos e possibilidade de prorrogação por igual período.

Outras normas foram lançadas para complementar e melhorar a regulação, operação e desenvolvimento do transporte marítimo. Em 1996, por exemplo, foi promulgado o

9. A 1ª fase do programa foi implantada no período de 1996 a 1999 e a 2ª fase entre 1999 e 2003.

Decreto n.º 1.912 que dispunha, principalmente, sobre o alfandeamento de portos organizados e instalações portuárias de uso público e de uso privativo. Esse Decreto foi válido até 2002, quando foi revogado pelo Decreto n.º 4.543 que, além de tratar do alfandeamento, também regulamentava a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior<sup>10</sup>.

O Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos - Prohage foi instituído pela Portaria Interministerial n.º 11/97 e envolvia as áreas de saúde, agricultura, transporte, indústria e fazenda. A coordenação do programa estava a cargo do Gempo e seu principal objetivo era agilizar as atividades de despacho de embarcações, cargas, tripulantes e passageiros e reduzir os custos portuários. Além da criação do Prohage, a portaria também criou a Comissão Nacional de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos, que teve seu regimento interno aprovado em fevereiro de 1998.

Entre as atribuições da comissão acima citada destacavam-se: a análise da legislação aplicável para eliminação de sobreposições de competências e a harmonização das atividades dos agentes portuários; a compatibilização das exigências de fiscalização com a necessidade de tornar mais ágeis os despachos, adequando essas exigências aos padrões internacionais. A comissão também era responsável pela revisão de critérios de seletividade para as atividades de fiscalização e proposição de medidas que possibilitassem o aperfeiçoamento do fluxo de informações e despacho por meio eletrônico.

Havia ainda as comissões locais que, similarmente à comissão nacional, tinham como objetivo racionalizar as atividades de despacho de embarcações, cargas, tripulantes e passageiros; harmonizar as ações dos agentes de autoridade na aplicação das normas e recomendações da Organização Marítima Internacional - IMO relativas à facilitação do Tráfego Marítimo Internacional; propor a revisão e a atualização de normas e procedimentos relacionados à legislação interna e ações com vistas a tornar mais ágeis os trâmites dos documentos. Durante a vigência do Prohage, foram instaladas 19 comissões locais nos principais portos do país. Essas comissões foram ativas na busca de soluções para os problemas dos portos, sendo que, atualmente, o estado do Espírito Santo é o único a contar com um Prohage de maneira efetiva e atuante.

O Prohage foi uma iniciativa muito importante para o setor portuário, pois fomentou uma mudança dos agentes da fiscalização portuária, dando mais transparência e agilidade ao processo. Até hoje é um tema relevante ao Sistema Portuário Nacional, e o setor aquaviário tem procurado fomentar a reativação do Prohage, inclusive com solicitação formal à SEP nesse sentido, mas com um formato diferente do anterior, permitindo a participação direta do setor privado nas reuniões, ao passo que, no antigo modelo, o setor privado era convidado esporadicamente para discutir temas específicos.

Em 1998, também foi aprovada a Lei n.º 9.719 que regulamenta algumas atribuições dos OGMs, aborda as normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário e institui multas pela inobservância de seus preceitos, entre outras providências.

---

10. Atualmente essas questões são regulamentadas pelo Decreto n.º 6.759/09, que trata das mesmas questões do Decreto nº 4.543/02, que foi então revogado.

Entre os avanços mais importantes do setor na primeira década após a Lei de Modernização dos Portos, destaca-se a Lei n.º 10.223/01, que reestruturou a estrutura administrativa do setor de transportes, que passou a ser regulado por agências independentes. Essa lei resultou na criação do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte - DNIT, além da criação da própria Antaq, que tem como finalidades:

I - Implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - Conit, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei n.º 10.233/01; e

II - Regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a

a) Garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) Harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e

c) Arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

O final dos dez anos após a Lei n.º 8.630/93, mais especificamente o período até março de 2003, foi ainda marcado por dois importantes decretos. O Decreto n.º 4.406/02, que estabelece as diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes; e o Decreto n.º 4.543/02, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

## 2.3. Desenvolvimento do Sistema Portuário Nacional nos últimos anos (após 2003)

Diante da necessidade de criar um fórum permanente de negociação para as questões referentes às relações de trabalho e segurança e saúde no trabalho no setor portuário, em setembro de 2003, foi criada a Comissão Nacional Permanente Portuária - CNPP<sup>11</sup>. A CNPP tinha como objetivo promover o diálogo entre trabalhadores, empregadores do setor portuário e o governo federal e fiscalizar práticas ilegais na contratação de mão de obra, além de coibir irregularidades no setor.

Em abril de 2011, essa norma foi modificada, conforme Portaria n.º 819/11 do Ministério do Trabalho e Emprego, alterando o nome do comitê para Comissão Nacional Portuária - CNP, modificando também as diretrizes da instituição. A partir

11. PRT/MT n.º 1.093/03 - D.O.U. de 11/9/2003, pág. 78.

de 2011, a regulamentação direciona as discussões da instituição para sugestão de novas propostas que melhorem o funcionamento do setor, em especial para assuntos relativos às relações de trabalho. A comissão também abriu espaço para mais representantes das centrais sindicais e reforçou sua competência de elaborar soluções para os entraves trabalhistas.

Do mesmo modo, em 2004, foram realizadas diversas visitas e pesquisas nos principais portos do Brasil, coordenadas pela Casa Civil da Presidência da República, para a elaboração de ações de emergência em busca da melhoria do desempenho portuário nacional. As atividades deram origem ao plano emergencial de investimentos, chamado de Agenda Portos, que fora criada para realizar diagnósticos dos portos de Santos - SP, Rio Grande - RS, Salvador e Aratu - BA, Sepetiba (atualmente porto de Itaguaí) e Rio de Janeiro - RJ, São Francisco do Sul e Itajaí - SC, Vitória - ES, Itaqui - MA e Paranaguá - PR. Também fez parte da Agenda Portos, a Medida Provisória n.º 217/04, convertida na Lei Orçamentária n.º 11.093/05, que destinou recursos para as Companhias Docas dos estados do Espírito Santo, Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro.

O empenho do governo em renovar o modelo de gestão do setor portuário brasileiro teve continuidade com outra medida importante, no ano de 2007, por meio da Medida Provisória n.º 369/07 que criou a Secretaria Especial de Portos - SEP da Presidência da República. Alguns meses depois, em setembro de 2007, a Lei n.º 11.518/07 consolidou o funcionamento da secretaria, que tem status de ministério, na tentativa de melhorar a competitividade e a eficiência dos portos brasileiros. Entre as atribuições desse órgão está a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor, visando a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros e a definição das prioridades dos programas de investimentos.

A SEP implanta e coordena diversos projetos essenciais ao desenvolvimento do setor. Destaca-se o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PND, implantado pela Lei n.º 11.610/07, que tem como objetivo mitigar os efeitos de grandes gargalos da logística portuária. O programa foi elaborado para contemplar obras e serviços de engenharia de dragagem<sup>12</sup> do leito das vias aquaviárias, envolvendo atividades de remoção de material sedimentar submerso e escavação ou derrocamento<sup>13</sup> do leito, proporcionando a manutenção e a ampliação da profundidade dos portos, a fim de possibilitar a entrada de embarcações maiores. As ações previstas no PND, com suas datas previstas de início e término, bem como o valor total a ser investido pelo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, estão detalhadas no Anexo 2.

Já no ano de 2010, em uma iniciativa voltada para a redução da burocracia nos portos, a SEP começou a desenvolver o projeto Porto Sem Papel - PSP, voltado a implementação de um sistema com capacidade de receber, concentrar e gerenciar todas as informações relativas aos processos e pedidos de atracação e desatracação das embarcações em portos brasileiros, objetivando dar maior agilidade e melhor qualidade ao fluxo de informações e concessões de anuências pelas autoridades nos portos.

O PSP visa obter consideráveis melhorias na movimentação de mercadorias atreladas aos processos de importação e exportação. Esse sistema cria uma janela única

12. Técnica de engenharia utilizada para retirada de sedimentos do fundo do leito de vias aquaviárias.

13. Consiste na retirada ou destruição de rochas submersas que prejudicam a plena navegação.

portuária, a partir de um portal de informações, que integra, em um banco de dados, as informações de interesse dos diversos órgãos públicos<sup>14</sup> que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos marítimos brasileiros. Com essa janela única, são eliminados os trâmites de 112 documentos, em diversas vias, e 935 informações em duplicidade para seis autoridades conveniadas com o novo sistema no momento de seu lançamento em agosto de 2011 no Porto de Santos.

A estrutura do sistema permite eliminar os procedimentos tradicionais, nos quais as agências marítimas emitem inúmeros formulários e executam ações por meios não informatizados. Ao mesmo tempo, o PSP permite obter, por parte dos órgãos, anuentes cooperados a emissão das anuências para atracação, desatracação e início da operação portuária. Segundo o último balanço do PAC, lançado em novembro de 2012, o PSP já está em funcionamento em 26 portos e a previsão da SEP é implantá-lo em 32 portos públicos até maio de 2013. Ao final da implantação total do PSP, todos os envolvidos no processo de estadia dos navios terão acesso às informações por meio eletrônico e sem redundância nos dados.

Em 2008, por meio do Decreto n.º 6.620/08, foi regulamentado o requerimento de empresas privadas para a abertura de processo licitatório de arrendamento de terminais públicos em portos existentes. Em atendimento ao que está disposto nesse decreto, a Antaq elaborou o Plano Geral de Outorgas - PGO do subsetor portuário, que consistiu na identificação de áreas prioritárias para a instalação de novos portos públicos ou áreas concentradoras de terminais de carga. O referido plano foi concluído em 2009 e identificou 19 áreas e 45 subáreas com potencial para receber os novos portos ou ampliar aqueles que já estão em operação. Por meio do PGO, o governo, além de decidir quais as regiões do país que demandam novos portos, acena com a possibilidade de abertura de espaço para investimentos privados, projetando horizontes de investimentos para o setor até 2023.

No ano de 2009, pela Portaria SEP n.º 104/09, foi criado e estruturado o Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho - SGA nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas. O objetivo do SGA é efetuar ações e estudos vinculados à gestão ambiental, especialmente o licenciamento ambiental, para os fins do disposto no Art. 6º da Lei n.º 11.610/07, além de estudos e ações decorrentes dos programas ambientais e aqueles relativos à segurança e à saúde no trabalho. A atuação do SGA abrange a área do porto organizado e deve respeitar as necessidades e peculiaridades de cada porto.

A SEP também vem desenvolvendo o Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, que busca traçar uma estimativa preliminar de investimentos para os próximos 20 anos. A previsão é que o PNLP seja divulgado ainda em 2012 e que crie um plano diretor para os portos brasileiros, fazendo uma articulação entre os modos de transporte aquaviário, rodoviário, aeroviário e ferroviário. A Fenavega e a Fenamar contribuíram com sugestões e reivindicações para nortear o desenvolvimento do PNLT, expondo as expectativas do setor privado para as políticas públicas a serem propostas.

---

14. Entre os principais órgãos que tem interface na operação portuária, citam-se: Receita Federal, Anvisa, Ministério da Agricultura, Marinha do Brasil, Polícia Federal e Autoridade Portuária.



Por fim, vale destacar a Portaria SEP n.º 108/10, que disciplina a abertura de portos privados. A portaria também versa que os portos poderão ser licitados a partir da manifestação de interesse, mesmo que a área não esteja contemplada no PGO. E, também, por interesse público definido pela SEP. Os interessados em portos terão de desenvolver estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, que serão submetidos à SEP e à Antaq. A portaria abre oportunidade, ainda, para a criação de autoridade portuária privada e do respectivo Conselho de Autoridade Portuária - CAP. Segundo a portaria, torna-se possível a abertura de concessão para prestação de serviços a terceiros, eliminando-se a exigência de os interessados possuírem carga própria. Os contratos de concessão terão validade de 25 anos, prorrogáveis por mais 25.

Destaca-se a Resolução n.º 2.386/12, que tornou sem efeito a decisão que aprovou a proposta de norma sobre a adaptação dos contratos de arrendamentos celebrados antes da edição da Lei n.º 8.630/93. Deste modo, os novos contratos de concessão já entrarão em vigor nos 77 terminais portuários, em 15 portos, cujos contratos estão prestes a finalizar. Os portos de Santos e do Rio de Janeiro devem ser os primeiros a ser licitados no novo regime, ainda em 2012, pois vencem em 2013 e seus contratos não serão prorrogados.

Nesse sentido, em dezembro de 2012, o governo federal lançou o Programa de Investimentos em Logística - PIL para os portos. Uma das medidas anunciadas foi adotar novos critérios para arrendamento, concessão e autorização para portos e terminais portuários. Uma inovação do programa é o fim da restrição dos terminais privados e privativos, no que se refere à movimentação de cargas de terceiros, a fim de eliminar barreiras e reduzir os custos de movimentação, além de melhor aproveitar a infraestrutura portuária. Outra ação no sentido de reduzir custos, é aumentar o número de práticos e permitir que comandantes brasileiros façam as manobras, medida que tende a desonerar, principalmente, a movimentação de cabotagem.

Com o intuito de aumentar a eficiência dos portos e a competitividade dos produtos brasileiros, foram anunciados no programa investimentos da ordem de R\$ 60,6 bilhões. Desses, R\$ 54,2 bilhões são em concessões, arrendamentos e TUPs e R\$ 6,4 bilhões em acessos hidroviários, rodoviários, ferroviários e pátios de regularização de tráfego. Esses investimentos são previstos para serem concluídos até 2017, sendo grande parte deles investimentos privados, embora não tenha sido anunciada a precisa divisão dos recursos que caberão ao governo.



# 03

## CARACTERIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS DO BRASIL



No ano de 2011, 13 dos 34 portos organizados responderam por 90% da carga transportada por esse tipo de instalação portuária<sup>15</sup>. São eles: Santos - SP, Itaguaí - RJ, Paranaguá - PR, Rio Grande - RS, Vila do Conde - PA, Itaqui - MA, Suape - PE, São Francisco do Sul - SC, Vitória - ES, Rio de Janeiro - RJ, Aratu - BA, Itajaí - SC e Fortaleza - CE. As seções a seguir apresentam as características gerais desses portos.

### 3.1. Porto de Santos - SP

O porto de Santos, com área de 7,7 milhões de m<sup>2</sup>, sendo 3,7 milhões de m<sup>2</sup> na margem direita e 4,0 milhões de m<sup>2</sup> na margem esquerda, faz parte da Região Metropolitana da Baixada Santista (composta pelos municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente), no litoral do estado de São Paulo (Figura 4), e é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp.

Sua área de influência primária abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Beneficia-se por estar em um local estratégico, especialmente pelo fato do estado de São Paulo ser um dos maiores e o mais diversificado centro econômico do Brasil, o que proporciona grande demanda pelos serviços portuários. O porto de Santos é de vital importância também para a cadeia logística dos estados da região Centro-Oeste e de Minas Gerais, que não possuem acesso ao mar, tornando-se uma alternativa ao escoamento da produção para o comércio exterior.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado de São Paulo atingiu o montante de R\$ 1,1 trilhão, valor correspondente a 33,5% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência primária do porto de Santos possuem juntos um PIB de R\$ 466,3 bilhões, valor correspondente a 14,4% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 47,9% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pelo sistema Anchieta-Imigrantes, SP-150/SP-160, rodovia Cônego Domênico Rangoni-SP, rodovia Rio-Santos, BR-101, e rodovia Padre Manoel da Nóbrega-SP. Por ferrovias, o porto conecta-se com a MRS Logística S.A., com a América Latina Logística - ALL Malha Paulista e com a Ferrovia Centro Atlântica - FCA.

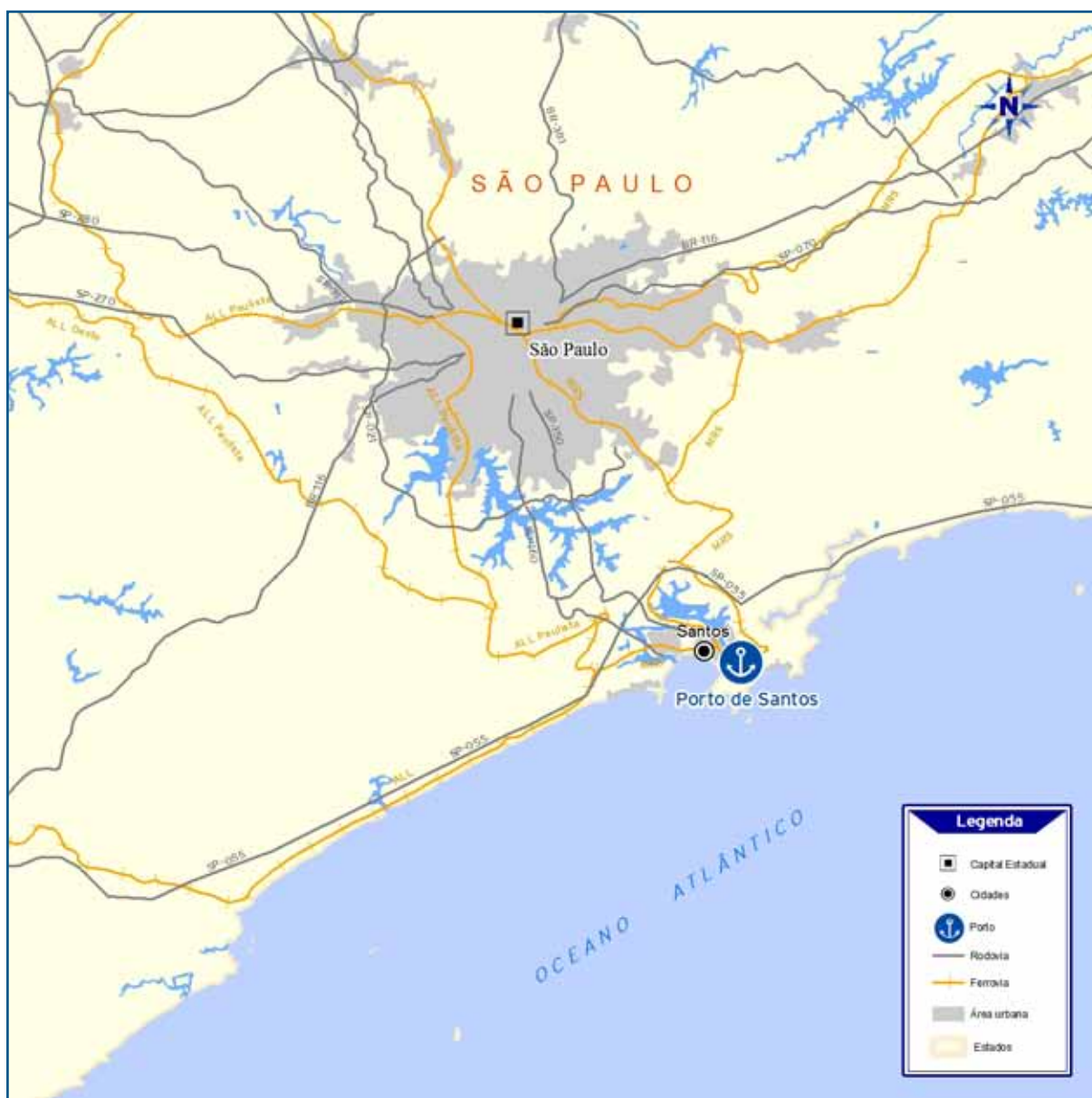
Considerado o maior porto da América Latina, o porto de Santos opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade<sup>16</sup> máxima do canal de navegação da Barra até a Torre Grande é de 13,3 m e da Torre Grande até a Alamoá é de 12,2 m. Com as obras de dragagem de aprofundamento, derrocamento das pedras de Teffé e Itapema e a remoção do navio Ais Giorgis, o porto passará a operar com profundidade de 15,0 m e alargamento de 220 m, o que possibilitará o tráfego de navios em mão dupla e com maior calado.

As instalações do porto possuem 13 km de extensão de cais, contando com 53 berços públicos e 11 privados. A capacidade de armazenamento do porto é de, aproximadamente, 700 mil m<sup>3</sup> para granéis líquidos, armazéns para acondicionar mais de 2,5 milhões de toneladas de granéis sólidos e área de pátio de mais de 981 mil m<sup>2</sup>.

15. Considerou-se apenas os dados de movimentação de cargas dos respectivos portos públicos, não sendo computada a movimentação dos terminais de uso privativo que, porventura, estejam instalados na área dos portos organizados.

16. Profundidade máxima de operação na preamar com altura de maré  $\geq 1,0$  m em relação ao Zero Hidrográfico da Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN.

Figura 4 - Porto de Santos



Em 2011, o porto movimentou 86,0 milhões de toneladas (37,8 milhões de granéis sólidos, 12,8 milhões de granéis líquidos e 35,4 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 27,8% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil, que atingiu 309,0 milhões de toneladas.

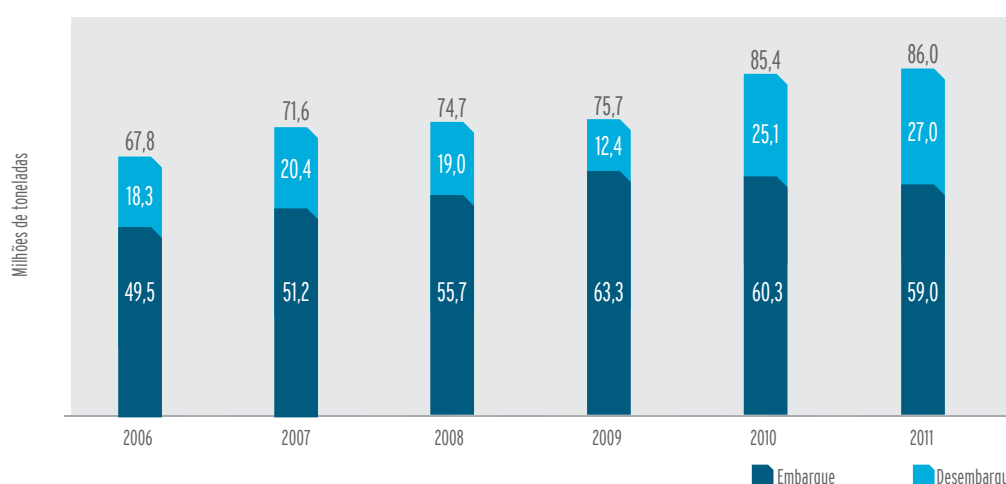
No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 76,7 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (29,9% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 9,3 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem (21,2% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 27,0 milhões de toneladas (31,3% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 59,0 milhões de toneladas (68,7% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 2, o crescimento da movimentação de cargas no porto de Santos, entre 2006 e 2011, foi de 26,8%. Entre as cargas movimentadas, destacam-se

as cargas containerizadas, veículos automotores, produtos siderúrgicos, papel, granéis sólidos, como açúcar, soja, café, milho e trigo, fertilizantes, algodão, carne bovina e carvão mineral, além de granéis líquidos, como combustíveis derivados do petróleo, álcool e suco de laranja. Ademais, o porto se destaca como um dos mais importantes centros turísticos de cruzeiros marítimos da América Latina.

A crise econômica no ano de 2009 impactou negativamente os desembarques, com redução de 35,1% na movimentação de cargas nesse sentido de navegação em relação ao ano de 2008. Contudo, observa-se que houve um crescimento de cargas embarcadas de 13,7% em relação ao mesmo período. Esse acréscimo pode ser uma indicação de que há uma demanda reprimida pelo porto no sentido de exportação.

**Gráfico 2 - Movimentação de cargas no porto de Santos**



A Tabela 1 apresenta um resumo das características gerais do porto de Santos.

**Tabela 1 - Resumo das características gerais do porto de Santos**

Área total do porto organizado	7,7 milhões de m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp
Movimentação de cargas - 2011	86,0 milhões de toneladas
Acessos	<b>Rodoviário:</b> Anchieta-Imigrantes, Cônego Domênico Rangoni, Rio-Santos e Padre Manoel da Nóbrega <b>Ferroviário:</b> MRS Logística S.A., América Latina Logística - ALL Malha Paulista e Ferrovia Centro Atlântica - FCA
Extensão do cais	13 km
Área de influência primária	São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás

Tabela 1 - Resumo das características gerais do porto de Santos

Continuação

Principais cargas movimentadas	Contêineres, veículos automotores, produtos siderúrgicos, papel, açúcar, soja, café, milho, trigo, fertilizantes, algodão, carne bovina, carvão mineral, combustíveis derivados do petróleo, álcool e suco de laranja
Número de berços	53 berços públicos 11 berços privados
Profundidade do canal de acesso	13,3 m / 12,2 m
Profundidade dos berços	Entre 7,3 m e 15,0 m
Horário de funcionamento	24 horas por dia, durante sete dias da semana
Capacidade de armazenamento	700 mil m <sup>3</sup> de granéis líquidos 2,5 milhões de toneladas de granéis sólidos
Área de pátio	981 mil m <sup>2</sup>
Equipamentos	<p><b>Para movimentação de carga na linha do cais comercial:</b></p> <p>96 guindastes elétricos com capacidade entre 1,5 a 40,0 t</p> <p>4 descarregadoras de trigo com capacidade entre 150,0 a 700,0 t/h</p> <p>5 embarcadoras de cereais com capacidade entre 600,0 a 1.500,0 t/h</p> <p>10 esteiras com capacidade entre 300,0 a 900,0 t/h</p> <p>2 guindastes do tipo cámbria com capacidade entre 150,0 a 250,0 t/h</p> <p>3 portêineres (terminal 37) com capacidade entre 20 a 30 unid./h</p>
	<p><b>Para movimentação de carga nos terminais especializados:</b></p> <p>6 portêineres com capacidade entre 20 a 30 unid./h</p> <p>10 guindastes elétricos com capacidade de 10,0 t</p> <p>1 guindaste elétrico com capacidade de 6,3 t</p> <p>52 esteiras com capacidade de 300,0 t/h</p> <p>26 esteiras com capacidade de 1.210,0 t/h</p>
	<p><b>Para movimentação e transporte de cargas em pátios e armazéns do cais comercial:</b></p> <p>2 transtêineres com capacidade de 20 unid./h</p> <p>90 empilhadeiras comuns com capacidade entre 3,0 a 30,0 t</p> <p>6 empilhadeiras para contêineres com capacidade entre 30,5 a 42,0 t</p> <p>18 empilhadeiras para bobinas com capacidade entre 1,2 a 2,0 t</p> <p>20 empilhadeiras para desova com capacidade de 2,0 t</p>

Tabela 1 - Resumo das características gerais do porto de Santos

Continuação

Equipamentos	<p>45 pás carregadeiras com capacidade entre 1,9 a 3,0 m<sup>3</sup></p> <p>12 guindastes do tipo automóvel com capacidade entre 5,0 a 140,0 t</p> <p>4 guindastes elétricos com capacidade entre 15,0 a 30,0 t</p> <p>9 caminhões</p> <p>58 veículos do tipo carro-trator</p> <p>13 vagões do tipo fechado com capacidade entre 26,0 a 30,0 t</p> <p>71 vagões do tipo raso com capacidade entre 30,0 a 55,5 t</p> <p>63 vagões do tipo plataforma com capacidade entre 40,0 a 55,0 t</p>
	<p><b>Para movimentação e transporte de cargas em pátios e armazéns nos terminais especializados:</b></p> <p>3 transtêineres sobre trilhos com capacidade de 20,0 unid./h</p> <p>2 transtêineres sobre pneus com capacidade de 20,0 unid./h</p> <p>2 guindastes sobre pneus com capacidade de 5,0 t</p> <p>5 stackers com capacidade de 40,0 t</p> <p>14 empilhadeiras do tipo especial com capacidade entre 30,0 a 37,0 t</p> <p>21 empilhadeiras do tipo comum com capacidade entre 3,0 a 10,0 t</p> <p>4 empilhadeiras para clip-on</p> <p>2 empilhadeiras para bobinas com capacidade entre 1,2 a 2,0 t</p> <p>11 empilhadeiras para desova com capacidade de 2,0 t</p> <p>33 veículos do tipo carro-trator</p> <p>1 equipamento do tipo pá carregadeira com capacidade de 2,0 m<sup>3</sup></p> <p>4 equipamentos do tipo pá carregadeira com capacidade de 3,5 m<sup>3</sup></p>

### 3.2 Porto de Itaguaí - RJ

O porto de Itaguaí possui área de 7,4 milhões de m<sup>2</sup> e localiza-se na Baía de Sepetiba, em Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro (Figura 5), sendo administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.

Sua área de influência primária abrange os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Anteriormente chamado de porto de Sepetiba, é o segundo maior porto em movimentação de cargas por navegação de longo curso, sendo considerado um dos grandes centros de exportação de minério de ferro do Brasil, graças à proximidade do polo siderúrgico do sul do Rio de Janeiro, bem como pela disponibilidade e integração do porto com os modos ferroviário e rodoviário.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Rio de Janeiro atingiu o montante de R\$ 353,9 bilhões, valor correspondente a 10,9% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto de Itaguaí possuem juntos um PIB de 1,5 trilhão, valor correspondente a 45,0% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 55,9% do PIB brasileiro.



Figura 5 - Porto de Itaguaí



Possui acessos rodoviários pela BR-101, BR-116, BR-040, BR-465, RJ-099 e RJ-105. Por ferrovia, o porto conecta-se com a MRS Logística S.A.

O porto de Itaguaí opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de 19,5 m, com calado de 17,8 m, enquanto a profundidade dos berços varia entre 11,0 m e 20,0 m, com calado entre 10,5 m a 18,1 m.

Suas instalações possuem 2.200 m de extensão de cais, contando com 8 berços. Para armazenamento de cargas, o porto disponibiliza, no terminal de Alumina, uma área de 15.000 m<sup>2</sup> e 2 silos verticais de 3.508 m<sup>2</sup>, com capacidade estática de 30.360 t. O terminal de Carvão conta com 4 pátios descobertos, que totalizam aproximadamente 140.800 m<sup>2</sup>, com capacidade estática de 550.000 t para carvão, coque e outros granéis, além de 2 pátios descobertos, com aproximadamente 93.600 m<sup>2</sup>, para exportação de minério, com capacidade estática de 1.200.000 t. O terminal de Minério, por sua vez, dispõe de 4 pátios, com capacidade estática de 1.500.000 t. Já o terminal de

Contêineres (Sepetiba Tecon) possui 1 pátio de 400.000 m<sup>2</sup>, 1 pátio com 30.000 m<sup>2</sup> de área coberta e 1 pátio de 45.000 m<sup>2</sup> para operação de contêineres vazios.

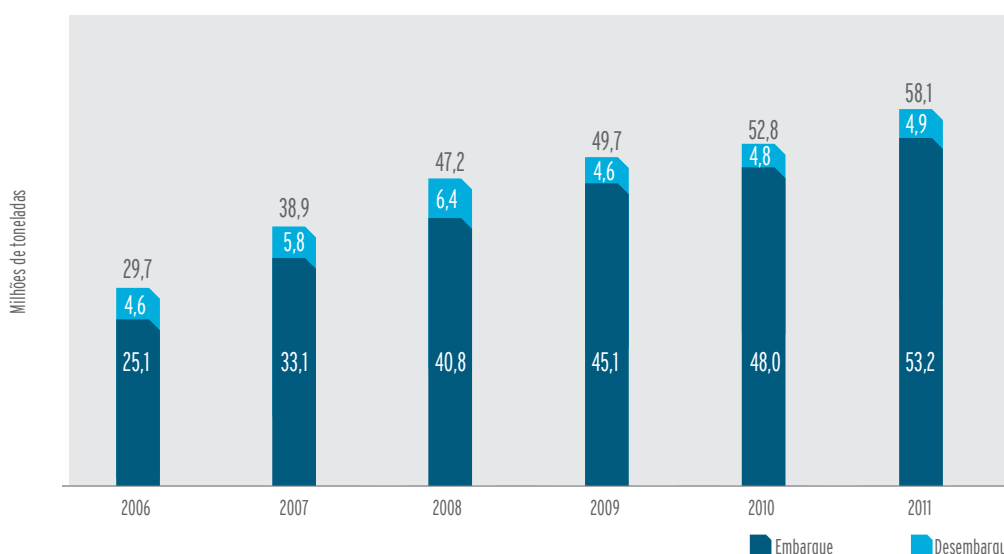
Em 2011, o porto movimentou 58,1 milhões de toneladas (55,4 milhões de toneladas de granéis sólidos e 2,7 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 18,8% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 57,5 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (22,4% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 0,6 milhão de toneladas pela navegação de cabotagem (1,5% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 4,9 milhões de toneladas (8,5% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 53,2 milhões de toneladas (91,5% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 3, o crescimento da movimentação de cargas no porto de Itaguaí nos últimos seis anos foi de 95,6%. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se o minério de ferro, produtos siderúrgicos, contêineres, alumina, barrilha e carvão mineral.

Observa-se que a crise econômica mundial de 2008/2009 não impediu o constante crescimento de movimentação de carga no porto, cujo foco das operações concentra-se na exportação.

**Gráfico 3 - Movimentação de cargas no porto de Itaguaí**



A Tabela 2 apresenta um resumo das características gerais do porto de Itaguaí.

**Tabela 2 - Resumo das características gerais do porto de Itaguaí**

Área total do porto organizado	7,4 milhões de m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ

Tabela 2 – Resumo das características gerais do porto de Itaguaí

Continuação

Movimentação de cargas - 2011	58,1 milhões de toneladas
Acessos	Rodoviário: BR-101, BR-116, BR-040, BR-465, RJ-099 e RJ-105 Ferroviário: MRS Logística S.A.
Extensão do cais	2.200 m
Área de influência primária	Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Goiás
Principais cargas movimentadas	Minério de ferro, produtos siderúrgicos, contêineres, alumina, barrilha e carvão mineral
Número de berços	Terminal de Carvão (Tecar): 3 berços Terminal de Contêineres (Sepetiba Tecon S.A.): 3 berços Terminal de Minério de Ferro (TM1): 1 berço Terminal de Alumina (TA): 1 berço
Profundidade do canal de acesso	19,5 m, com calado de 17,8 m
Profundidade dos berços	Tecar: 20,0 m, com 18,1 m de calado Sepetiba Tecon S.A.: 14,5 m, com 14,3 m de calado TM1: 20,0 m, com 18,1 m de calado TA: 11,0 m, com 10,5 m de calado
Horário de funcionamento	24 horas por dia, durante sete dias da semana
Capacidade de armazenamento	TA: área de 15.000 m <sup>2</sup> , 2 silos verticais com área total de 3.508 m <sup>2</sup> e capacidade estática de 30.630 t
Área de pátio	Tecar: 4 pátios descobertos, totalizando aproximadamente 140.800 m <sup>2</sup> destinados à importação de carvão e capacidade estática de 550.000 t de carvão, coque e outros granéis Para exportação de minérios: 2 pátios descobertos, com aproximadamente 93.600 m <sup>2</sup> e capacidade estática total de 1.200.000 t Sepetiba Tecon S.A.: 1 pátio com 400.000 m <sup>2</sup> de área total pavimentada, 1 pátio de 30.000 m <sup>2</sup> de área coberta e 1 pátio de 45.000 m <sup>2</sup> , onde opera o terminal de Contêineres Vazios TM1: 4 pátios com capacidade para estocar 1.500.000 t
Equipamentos	Tecar Equipamentos para importação de carvão e outros granéis: 3 descarregadores de navios, com 2.400 t/h, 1.500 t/h e 800 t/h 1 linha de correia transportadora de 4.500 t/h e 15 km de extensão

Tabela 2 – Resumo das características gerais do porto de Itaguaí

Continuação

Equipamentos	2 empilhadeiras de 4.500 t/h 2 recuperadoras de 3.000 t/h 1 estação de carregamento de vagões de 5.900 t/h  <b>Para exportação de minério:</b> 1 carregador de navio com capacidade de 17.600 t/h 1 linha de correia transportadora com 14 km de extensão, suportando até 17.600 t/h 2 empilhadeiras/recuperadoras com capacidade de 8.800 t/h 1 virador de vagões de até 8.800 t/h
	<b>TA</b> 2 silos verticais para alumina com 3.508 m <sup>2</sup> e capacidade estática de 30.630 t 1 sugador de 300 t/h 2 silos para 15.000 t
	<b>Sepetiba Tecon S.A.</b> 4 portêineres Super Post-Panamax 2 transtêineres sobre pneus 2 guindastes móveis (até 100 toneladas) 14 reach stackers 22 empilhadeiras
	<b>TM1</b> 1 virador de vagões para 8.000 t/h 2 empilhadeiras de 8.000 t/h 2 recuperadoras de 5.000 t/h Peneiramento de 1.800 t/h Carregamento (ship loader) com 143 m de lança de 10.000 t/h

### 3.3. Porto de Paranaguá – PR

O porto de Paranaguá possui área de 2,3 milhões de m<sup>2</sup> e localiza-se em Paranaguá, no estado do Paraná (Figura 6), sendo administrado pelo próprio Estado, por meio da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – Appa.

Sua área de influência primária abrange os estados do Paraná, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul e Rondônia, além do Paraguai. É considerado o maior porto graneleiro da América Latina, ocupando o posto de principal porto importador de fertilizantes do Brasil.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Paraná atingiu o montante de R\$ 190,0 bilhões, valor correspondente a 5,9% do PIB nacional. Já os outros

estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 1,5 trilhão, valor correspondente a 45,9% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 56,8% do PIB brasileiro.

**Figura 6 - Porto de Paranaguá**



Possui acesso rodoviário pela BR-277, ligando Paranaguá a Curitiba, e conectando-se à BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-411 e PR-410. Por ferrovia, o porto conecta-se com a América Latina Logística - ALL Malha Sul.

O porto de Paranaguá opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso varia entre 13,0 m e 15,0 m, enquanto a profundidade dos berços varia entre 8,6 m e 12,3 m.

Suas instalações possuem 2,8 quilômetros de extensão de cais, contando com 20 berços. A capacidade de armazenamento do porto é de, aproximadamente, 540 mil m<sup>3</sup> de granéis líquidos, com disponibilidade de armazéns para acondicionar mais de 1,4 milhão de toneladas de granéis sólidos e área de pátio de 538,4 mil m<sup>2</sup>.

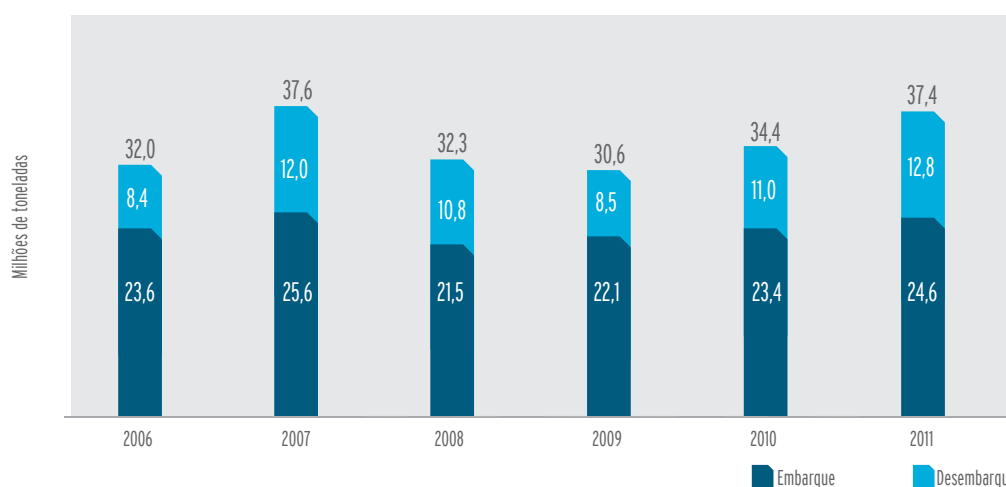
Em 2011, o porto movimentou 37,4 milhões de toneladas (26,7 milhões de toneladas de granéis sólidos, 2,5 milhões de toneladas de granéis líquidos e 8,2 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 12,1% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 35,1 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (13,7% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 2,3 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem (5,4% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 12,8 milhões de toneladas (34,2% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 24,6 milhões de toneladas (65,8% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 4, o crescimento da movimentação de cargas no porto de Paranaguá nos últimos seis anos foi de 16,8%. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se a soja, farelo de soja, açúcar, milho, fertilizantes, congelados, madeira, óleo vegetal, contêineres, combustíveis derivados do petróleo, álcool e veículos automotores.

Observa-se que houve acentuada redução na movimentação de carga entre os anos de 2007 e 2009, perfazendo uma queda de 18,5%. Entretanto, em 2010, o porto obteve crescimento de 12,1% em relação à movimentação do ano anterior.

**Gráfico 4 - Movimentação de cargas no porto de Paranaguá**



A Tabela 3 apresenta um resumo das características gerais do porto de Paranaguá.

**Tabela 3 - Resumo das características gerais do porto de Paranaguá**

Área total do porto organizado	2,3 milhões de m <sup>2</sup>
Administração	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - Appa
Movimentação de cargas - 2011	37,4 milhões de toneladas

Tabela 3 – Resumo das características gerais do porto de Paranaguá

Continuação

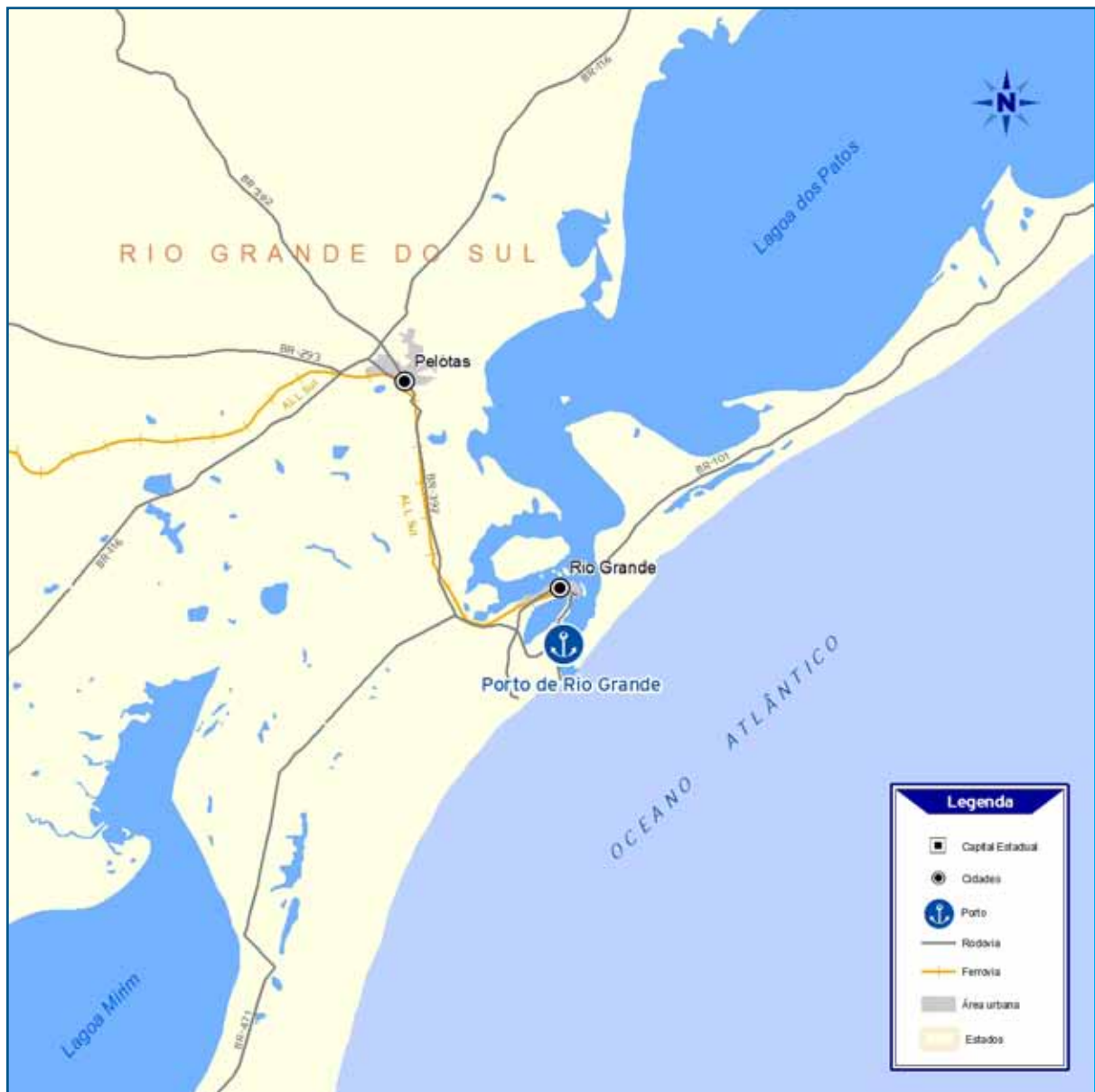
<b>Acessos</b>	<b>Rodoviário:</b> pela BR-277, ligando Paranaguá a Curitiba, e conectando-se à BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-411 e PR-410 <b>Ferroviário:</b> América Latina Logística - ALL Malha Sul
<b>Extensão do cais</b>	2,8 km - Cais Comercial
<b>Área de influência primária</b>	Paraná, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia, além do Paraguai
<b>Principais cargas movimentadas</b>	Soja, farelo de soja, açúcar, milho, fertilizantes, congelados, madeira, óleo vegetal, contêineres, combustíveis derivados do petróleo, álcool e veículos automotores
<b>Número de berços</b>	20 berços
<b>Profundidade do canal de acesso</b>	13,0 m a 15,0 m
<b>Profundidade dos berços</b>	Entre 8,6 m e 12,3 m
<b>Horário de funcionamento</b>	24 horas por dia, durante sete dias da semana
<b>Capacidade de armazenamento</b>	540 mil m <sup>3</sup> de granéis líquidos 1,4 milhão de toneladas de granéis sólidos
<b>Área de pátio</b>	538,4 mil m <sup>2</sup>
<b>Equipamentos</b>	30 silos horizontais e 14 silos verticais 6 linhas de correia transportadora de 1 x 1.500 t/h 10 ship loaders 26 moegas rodoviárias/ferroviárias 9 guindastes sobre pneus 3 portêineres 14 transtêineres

### 3.4. Porto de Rio Grande - RS

O porto de Rio Grande está localizado no município de Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul (Figura 7), sendo administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG.

Sua área de influência primária abrange os estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, além do Paraguai e da Argentina. É considerado um importante porto para a região Sul do Brasil, dada a sua localização, bem como para o fortalecimento do comércio entre os países do Mercosul.

Figura 7 - Porto de Rio Grande



Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Rio Grande do Sul atingiu o montante de R\$ 215,9 bilhões, valor correspondente a 6,7% do PIB nacional. Já o estado de Santa Catarina possui um PIB de R\$ 129,8 bilhões, correspondendo a 4,0% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 10,7% do PIB brasileiro.

Possui acesso rodoviário pela BR-392, conectando-se à BR-471 e à BR-116 e interligando-se à BR-293. Por ferrovia, o porto conecta-se com a América Latina Logística - ALL Malha Sul. Ademais, o porto também possui acesso fluvial por meio do rio Guaíba.

O porto de Rio Grande opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso externo é de 18,0 m, enquanto do canal interno é de 16,0 m. A profundidade dos berços do porto novo é de 9,44 m e a profundidade dos berços do porto velho é de 3,96 m.

Suas instalações possuem 4.144 m de extensão de cais (640 m do porto velho, 1.952 m do porto novo e 1.552 m do superporto). O porto dispõe de 20 armazéns, com



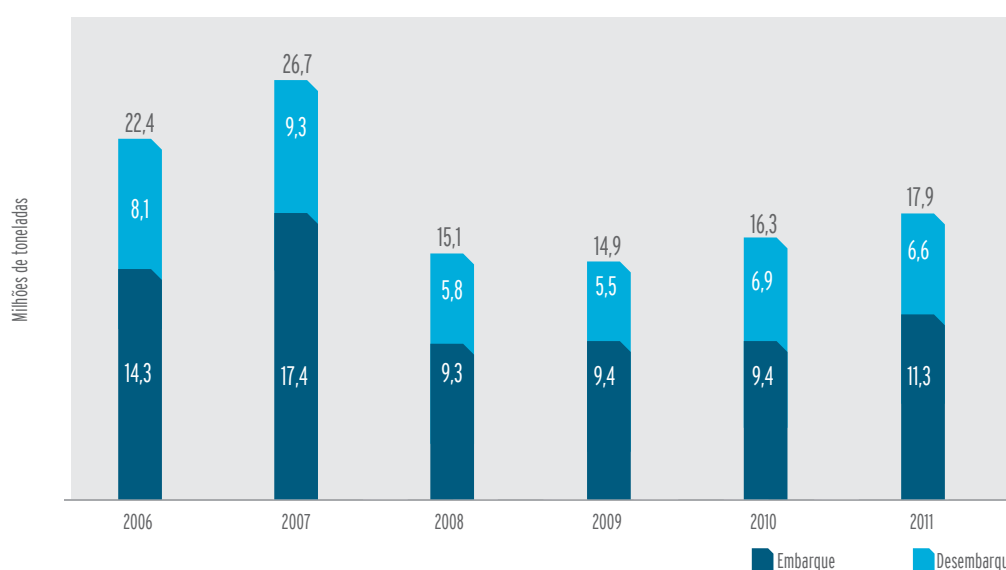
área total de 163.000 m<sup>2</sup>, além de dois pátios, sendo um de 120.000 m<sup>2</sup> e outro, para automóveis, com 100.000 m<sup>2</sup>.

Em 2011, o porto movimentou 17,9 milhões de toneladas (8,1 milhões de toneladas de granéis sólidos, 2,7 milhões de toneladas de granéis líquidos e 7,1 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 5,8% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 13,6 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (5,3% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação), 2,2 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem (4,9% do total da cabotagem nos portos organizados) e 2,1 milhões de toneladas por meio da navegação interior. Em relação ao sentido da movimentação da carga, 6,6 milhões de toneladas (37,1% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcadas 11,3 milhões de toneladas (62,9% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 5, a movimentação de cargas no porto de Rio Grande nos últimos seis anos apresentou redução de 19,9%. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se a soja, fertilizantes, trigo, cavaco de madeira, celulose, fumo, frango congelado, calçados, maquinário agrícola e contêineres.

**Gráfico 5 - Movimentação de cargas no porto de Rio Grande**



A Tabela 4 apresenta um resumo das características gerais do porto de Rio Grande.

**Tabela 4 - Resumo das características gerais do porto de Rio Grande**

<b>Administração</b>	Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG
<b>Movimentação de cargas - 2011</b>	17,9 milhões de toneladas

Tabela 4 - Resumo das características gerais do porto de Rio Grande

Continuação

<b>Acessos</b>	<b>Rodoviário:</b> BR-392, conectando-se à BR-471 e à BR-116 e interligando-se à BR-293 <b>Ferroviário:</b> América Latina Logística - ALL Malha Sul <b>Fluvial:</b> rio Guaíba
<b>Extensão do cais</b>	<b>Porto velho:</b> 640 m <b>Porto novo:</b> 1.952 m <b>Superporto:</b> 1.552 m
<b>Área de influência primária</b>	Rio Grande do Sul e Santa Catarina, além do Paraguai e da Argentina
<b>Principais cargas movimentadas</b>	Soja em grão, farelo de soja, fertilizantes, cavaco de madeira, óleo de soja, trigo, celulose, fumo, frango congelado, calçados, maquinário agrícola e contêineres
<b>Número de berços</b>	Porto novo: 11 berços
<b>Profundidade do canal de acesso</b>	<b>Canal externo:</b> 18 m (fora dos molhes da Barra) <b>Canal interno:</b> 16 m
<b>Profundidade dos berços</b>	<b>Berços do porto novo:</b> 9,44 m <b>Berços do porto velho:</b> 3,96 m <b>Berços do superporto:</b> entre 5 m e 12 m
<b>Horário de funcionamento</b>	24 horas por dia, durante sete dias da semana
<b>Capacidade de armazenamento</b>	20 armazéns com área total de 163.000 m <sup>2</sup>
<b>Área de pátio</b>	1 pátio de 120.000 m <sup>2</sup> 1 pátio para automóveis de 100.000 m <sup>2</sup>

Obs.: O porto de Rio Grande não informou todos os dados da tabela, faltaram: área do porto, total de berços do porto, profundidade dos berços do superporto e relação de equipamentos.

### 3.5. Porto de Vila do Conde - PA

O porto de Vila do Conde possui área de 3,9 milhões de m<sup>2</sup> e localiza-se no município de Barcarena, às margens do rio Pará, no estado do Pará (Figura 8), sendo administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP.

Sua área de influência restringe-se apenas ao estado onde está localizado. O porto possui relevância para o escoamento da produção de minerais da região, sendo possível uma integração hidroviária por meio do rio Pará. Destaca-se como o segundo porto (atrás somente do porto de Santos) em termos de movimentação de cargas pela navegação de cabotagem.

Figura 8 - Porto de Vila do Conde



Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Pará atingiu o montante de R\$ 58,4 bilhões, valor correspondente a 1,8% do PIB nacional, configurando-se como o maior PIB entre os estados da região Norte.

Possui acesso rodoviário pela BR-316 até o município de Marituba, seguindo pela alça viária até o entroncamento com a rodovia PA-151 até chegar ao porto de Vila do Conde. Por sua vez, o acesso rodo-fluvial é considerado a melhor alternativa entre o porto de Vila do Conde e Belém, com 42 km de rodovia pavimentada (de Vila do Conde até o terminal de Araripe) e 9 km por via fluvial.

O porto de Vila do Conde opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade mínima do canal de acesso é de 9,0 m e a máxima é de 10,5 m, em função da maré. A profundidade dos berços 101, 201 e 301 é de 20,0 m, enquanto a profundidade dos berços 102, 202 e 302 é de 16,0 m.

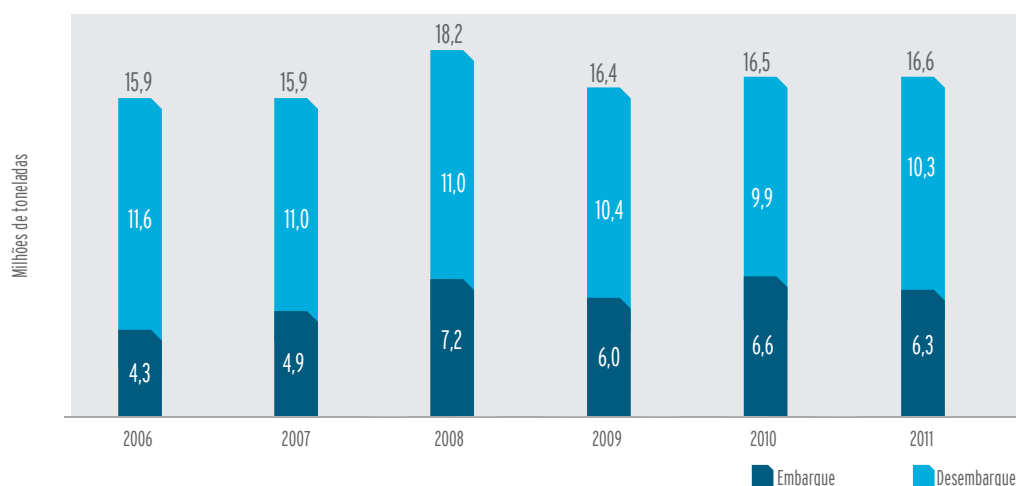
Suas instalações possuem 1.034 m de extensão (292 m no píer 1, 210 m no píer 2, 252 m no píer 3 e 280 m no terminal de granéis líquidos), contando com 6 berços. O porto disponibiliza 1 armazém de 7.500 m<sup>2</sup> e 1 pátio descoberto de 13.000 m<sup>2</sup> para armazenamento de cargas.

Em 2011, o porto movimentou 16,6 milhões de toneladas (13,6 milhões de toneladas de granéis sólidos, 2,0 milhões de toneladas de granéis líquidos e 1,0 milhão de toneladas de carga geral), o que representa 5,4% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 9,0 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (3,5% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 7,6 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem (17,3% do total da cabotagem nos portos organizados), além da movimentação de 57 mil toneladas por meio da navegação interior. Em relação ao sentido da movimentação da carga, 10,3 milhões de toneladas (62,0% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 6,3 milhões de toneladas (38,0% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 6, no período entre 2006 e 2011, a movimentação de cargas apresentou um crescimento de 4,4%, com destaque para a movimentação observada em 2008, que superou os 18 milhões de toneladas. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se alumina, lingotes de alumínio, bauxita, coque, óleo combustível, madeira e piche.

**Gráfico 6 - Movimentação de cargas no porto de Vila do Conde**



A Tabela 5 apresenta um resumo das características gerais do porto de Vila do Conde.

**Tabela 5 - Resumo das características gerais do porto de Vila do Conde**

Área total do porto organizado	3,9 milhões de m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Pará - CDP

Tabela 5 - Resumo das características gerais do porto de Vila do Conde

Continuação

Movimentação de cargas - 2011	16,6 milhões de toneladas
Acessos	<p><b>Rodoviário:</b> BR-316 até o município de Marituba, seguindo pela alça viária até o entroncamento com a rodovia PA-151 até chegar ao porto de Vila do Conde</p> <p><b>Acesso rodo-fluvial:</b> melhor alternativa entre o porto de Vila do Conde e a cidade de Belém, com 42 km de rodovia pavimentada (de Vila do Conde até o terminal de Araripe) e 9 km por via fluvial</p>
Extensão do cais	<p>Pier 1 - Cais de Granéis Sólidos e Carga Geral: 292 m</p> <p>Pier 2 - Cais de Carga Geral de Uso Público: 210 m</p> <p>Pier 3: 252 m</p> <p>Terminal de Granéis Líquidos - TGL: 280 m</p>
Área de influência primária	Pará
Principais cargas movimentadas	Alumina, lingotes de alumínio, bauxita, coque, óleo combustível, madeira e piche
Número de berços	6 berços (101, 102, 201, 202, 301 e 302)
Profundidade do canal de acesso	Entre 9,0 m e 10,5 m, em função da maré
Profundidade dos berços	<p>Berços 101, 201, 301: 20,0 m</p> <p>Berços 102, 202, 302: 16,0 m</p>
Horário de funcionamento	24 horas por dia, durante sete dias da semana
Capacidade de armazenamento	1 armazém de 7.500 m <sup>2</sup>
Área de pátio	1 pátio descoberto de 13.000 m <sup>2</sup>
Equipamentos	<p>2 descarregadores de navios de 2.000 t/h</p> <p>1 carregador de navios 1.500 t/h</p> <p>2 guindastes de pórtico</p> <p>1 autoguindaste</p> <p>2 balanças rodoviárias</p> <p>1 clamshell (tipo concha)</p> <p>4 moegas</p> <p>2 guindastes MHC</p> <p>4 reach stackers para 45 t</p>

Tabela 5 - Resumo das características gerais do porto de Vila do Conde

Continuação

Equipamentos	11 empilhadeiras de 7 t 13 empilhadeiras de 4 t 3 empilhadeiras de 3 t 2 empilhadeiras de 2,5 t
--------------	--

### 3.6. Porto do Itaqui - MA

O porto do Itaqui possui área de 5,1 milhões de m<sup>2</sup> e localiza-se em São Luís, capital do estado do Maranhão (Figura 9), sendo administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária - Emap.

Figura 9 - Porto de Itaqui



Sua área de influência abrange os estados do Maranhão, Piauí, Tocantins, Pará, Goiás e Mato Grosso. O porto possui relevante importância para a região Nordeste, a qual integra, e para a região Norte, por fazer parte do Complexo Portuário de São Luís, composto também pelos terminais de Ponta da Madeira, da Vale e da Alumar.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Maranhão atingiu o montante de R\$ 39,9 bilhões, valor correspondente a 1,2% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto do Itaqui possuem juntos um PIB de R\$ 234,9 bilhões, valor correspondente a 7,3% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 8,5% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pela BR-135, conectando-se à BR-222 a 95 km de Itaqui. Por ferrovia, o porto conecta-se com a Transnordestina Logística S.A., Estrada de Ferro Carajás - EFC e com a Ferrovia Norte-Sul.

O porto do Itaqui opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas, e a profundidade do canal de acesso é de, aproximadamente, 23 m, enquanto a profundidade dos berços varia entre 9,5 m e 19 m.

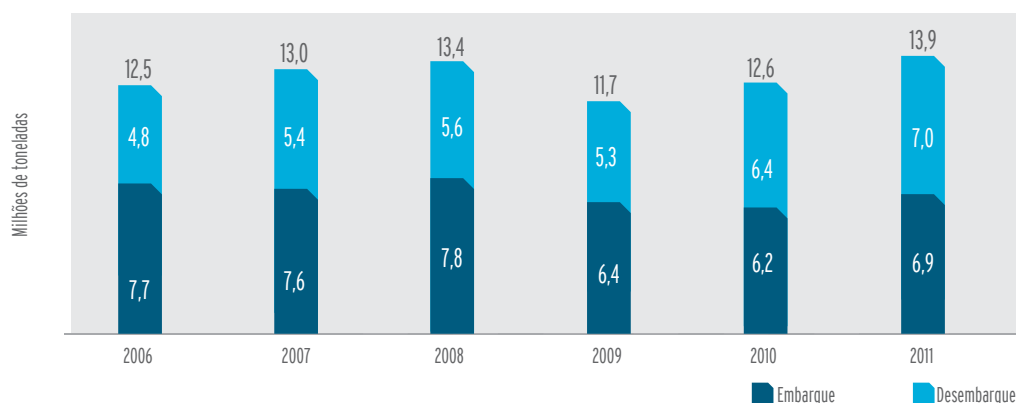
Suas instalações possuem 1.616 m de extensão de cais, contando com 6 berços. Para armazenamento de cargas, o porto disponibiliza 1 armazém de 7.500 m<sup>2</sup> para carga geral, 4 pátios de armazenagem com área total de 42.000 m<sup>2</sup>, 1 armazém inflável de 3.000 m<sup>2</sup> para granéis sólidos, 4 silos verticais para 12.000 t de grãos, 1 silo horizontal para 8.000 t de grãos, 8 silos verticais para 7.200 t, 50 tanques granéis líquidos com 210.000 m<sup>3</sup> e 2 esferas para armazenar 8.680 m<sup>3</sup> de GLP.

Em 2011, o porto movimentou 13,9 milhões de toneladas (6,7 milhões de toneladas de granéis sólidos, 7,0 milhões de toneladas de granéis líquidos e 200 mil toneladas de carga geral), o que representa 4,5% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil, alcançando, além disso, a segunda maior movimentação de granéis líquidos entre os portos organizados, ficando atrás apenas do porto de Santos.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 10,7 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (4,2% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 3,2 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem (7,4% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 7,0 milhões de toneladas (50,4% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 6,9 milhões de toneladas (49,6% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 7, a movimentação de carga embarcada e desembarcada é bem distribuída, atingindo, em 2011, maior índice de equilíbrio na movimentação por sentido. Ressalta-se também que nos últimos seis anos ocorreu um aumento pouco expressivo na movimentação de cargas, sendo a maior movimentação registrada em 2011. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se lingote e tarugo de alumínio, ferro-gusa, derivados de petróleo, milho, antracita, fertilizantes e carga geral.

Gráfico 7 - Movimentação de cargas no porto de Itaqui



A Tabela 6 apresenta um resumo das características gerais do porto de Itaqui.

Tabela 6 - Resumo das características gerais do porto de Itaqui

Área total do porto organizado	5,1 milhões de m <sup>2</sup>
Administração	Empresa Maranhense de Administração Portuária - Emap
Movimentação de cargas - 2011	13,9 milhões de toneladas
Acessos	<b>Rodoviário:</b> BR-135, conectando-se à BR-222 a 95 km de Itaqui <b>Ferroviário:</b> Transnordestina Logística SA, Estrada de Ferro Carajás - EFC e Ferrovia Norte-Sul
Extensão do cais	1.616 m
Área de influência primária	Maranhão, Piauí, Tocantins, Pará, Goiás e Mato Grosso
Principais cargas movimentadas	Lingote e tarugo de alumínio, ferro-gusa, derivados de petróleo, milho, antracita, fertilizantes e carga geral
Número de berços	6 berços (101, 102, 103, 104, 105 e 106)
Profundidade do canal de acesso	27 m e largura aproximada de 1,8 km
Profundidade dos berços	Berço 101: 9,5 m Berço 102: 10,5 m Berço 103: 12 m Berço 104: 13 m Berço 105: 18 m Berço 106: 19 m



Tabela 6 - Resumo das características gerais do porto de Itaquí

Continuação

<b>Horário de funcionamento</b>	24 horas por dia, durante sete dias da semana
<b>Capacidade de armazenamento</b>	1 armazém de 7.500 m <sup>2</sup> para carga geral 1 armazém inflável de 3.000 m <sup>2</sup> para granéis sólidos 4 silos verticais para 12.000 t de grãos 1 silo horizontal para 8.000 t de grãos 8 silos verticais para 7.200 t 50 tanques granéis líquidos com 210.000 m <sup>3</sup> 2 esferas para armazenar 8.680 m <sup>3</sup> de GLP
<b>Área de pátio</b>	4 pátios de armazenagem com 42.000 m <sup>2</sup>
<b>Equipamentos</b>	2 empilhadeiras reach stackers para movimentação de contêineres 1 guindaste de 64 t para granéis sólidos, contêineres e carga geral 4 guindastes sobre trilhos de até 6,3 t 2 carregadores de navios 20 empilhadeiras 1 sugador de grãos

### 3.7. Porto de Suape - PE

O porto de Suape possui área de 135 milhões de m<sup>2</sup> e localiza-se na cidade de Ipojuca, no sul do estado de Pernambuco (Figura 10), sendo administrado pela Secretaria do Desenvolvimento Econômico de Pernambuco.

Sua área de influência abrange os estados de Pernambuco, Alagoas e Paraíba. Possui grande relevância por causa de sua localização geográfica e infraestrutura capaz de atender às mais diversas demandas do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado de Pernambuco atingiu o montante de R\$ 78,4 bilhões, valor correspondente a 2,4% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 50,0 bilhões, valor correspondente a 1,5% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 3,9% do PIB brasileiro.

Possui acesso rodoviário pela PE-60, conectando-se à BR-101 e à BR-232. Por ferrovia, o porto conecta-se com a Transnordestina Logística S.A.

O porto de Suape opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de 16,5 m, enquanto a profundidade dos berços é de 15,5 m.

Suas instalações possuem 2.535 m de extensão de cais no porto interno e 4.036 m de extensão no porto externo, contando com 5 berços. Para armazenamento de cargas,

o porto disponibiliza 500.000 m<sup>3</sup> para granéis líquidos, 1 pátio com 450.000 m<sup>2</sup> e 9 silos de 5.000 t cada, totalizando 45.000 t.

**Figura 10 - Porto de Suape**

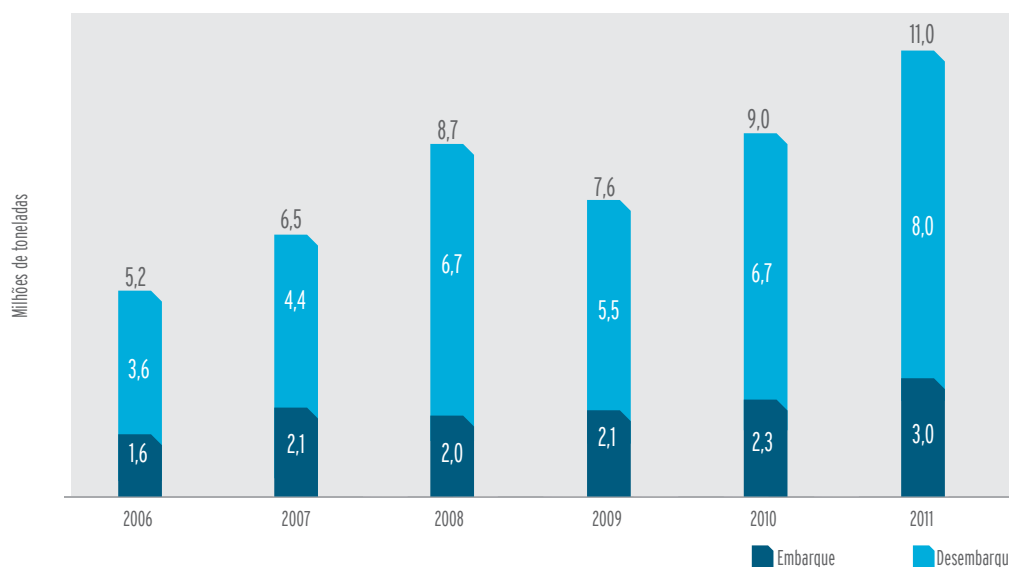


Em 2011, o porto movimentou 11,0 milhões de toneladas (800 mil toneladas de granéis sólidos, 5,1 milhões de toneladas de granéis líquidos e 5,1 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 3,6% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 4,9 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (1,9% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 6,1 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem (13,9% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 8,0 milhões de toneladas (73,0% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 3,0 milhões de toneladas (25,6% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 8, o crescimento da movimentação de cargas no porto de Suape nos últimos seis anos foi de 111,5%, sendo a maior movimentação recente registrada no ano de 2011. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se derivados do petróleo, produtos químicos, óleos vegetais, álcool, açúcar, trigo, contêineres e algodão.

**Gráfico 8 - Movimentação de cargas no porto de Suape**



A Tabela 7 apresenta um resumo das características gerais do porto de Suape.

**Tabela 7 - Resumo das características gerais do porto de Suape**

<b>Área total do porto organizado</b>	135 milhões de m <sup>2</sup>
<b>Administração</b>	Secretaria do Desenvolvimento Econômico de Pernambuco
<b>Movimentação de cargas - 2011</b>	11,0 milhões de toneladas
<b>Acessos</b>	<b>Rodoviário:</b> PE-60, conectando-se à BR-101 e à BR-232 <b>Ferrovário:</b> Transnordestina Logística SA
<b>Extensão do cais</b>	<b>Porto interno:</b> Cais 1: 275 m Cais 2 e 3: 660 m Cais 4: 330 m Cais 5: 335 m Tecon - Suape: 935 m <b>Porto externo:</b> Pier de Granéis Líquidos 1 - PGI 1: 330 m

Tabela 7 - Resumo das características gerais do porto de Suape

Continuação

Extensão do cais	Pier de Granéis Líquidos – PGI 2: 386 m Cais de Múltiplos Usos – CMU: 320 m
Área de influência primária	Pernambuco, Alagoas e Paraíba
Principais cargas movimentadas	Derivados do petróleo, produtos químicos, óleos vegetais, álcool, açúcar, trigo, contêineres e algodão
Número de berços	5 berços
Profundidade do canal de acesso	16,5 m, com 5 km de extensão
Profundidade dos berços	Todos os berços possuem 15,5 m de profundidade
Horário de funcionamento	24 horas por dia, durante sete dias da semana
Capacidade de armazenamento	500 mil m <sup>3</sup> para granéis líquidos 9 silos de 5.000 t cada, totalizando 45.000 t
Área de pátio	450.000 m <sup>2</sup>
Equipamentos	2 portêineres Post-Panamax 2 portêineres Panamax 10 reach stackers 8 transtêineres 1 quindaste

### 3.8. Porto de São Francisco do Sul - SC

O porto de São Francisco do Sul possui área de aproximadamente 244 mil m<sup>2</sup> e localiza-se na parte leste da Baía de Babitonga, em São Francisco do Sul, no estado de Santa Catarina (Figura 11), sendo gerido pela Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS.

Sua área de influência primária abrange os estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, Mato Grosso do Sul e São Paulo. É considerado um porto importante para a economia da região Sul, dada à sua infraestrutura e localização, capazes de atender a uma crescente demanda de carga geral e granéis agrícolas.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado de Santa Catarina atingiu o montante de R\$ 129,8 bilhões, valor correspondente a 4,0% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 1,5 trilhão,

valor correspondente a 47,1% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 51,1% do PIB brasileiro.

**Figura 11 - Porto de São Francisco do Sul**



Possui acesso rodoviário pela BR-280, dando acesso à cidade de São Francisco do Sul, conectando-se à BR-101, a 34 km do porto, e depois à BR-116, em Mafra-SC. Por ferrovia, o porto conecta-se com a América Latina Logística - ALL Malha Sul.

O porto de São Francisco do Sul opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de, aproximadamente, 14,0 m, enquanto a profundidade dos berços varia entre 12,0 m a 12,2 m.

Suas instalações possuem 981 m de extensão de cais, contando com 5 berços (sendo que o berço 201 encontra-se em manutenção). Para armazenamento de cargas, o porto disponibiliza 1 pátio de 4.000 m<sup>2</sup> para contêineres frigorificados e 1 pátio de contêineres com 120.000 m<sup>2</sup>. No segmento de exportação de granéis sólidos, a capacidade estática de armazenamento é de 291.000 t, enquanto o segmento de importação de granéis

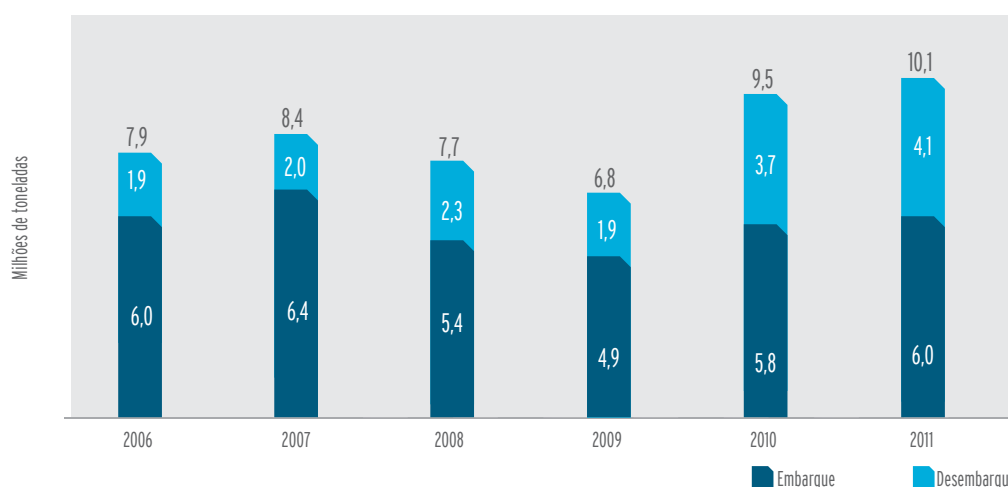
sólidos possui capacidade estática de 62.000 t. No segmento de exportação de granéis líquidos, a capacidade estática de armazenamento é de 46.000 m<sup>3</sup>.

Em 2011, o porto movimentou 10,1 milhões de toneladas (5,4 milhões de toneladas de granéis sólidos, 200 mil toneladas de granéis líquidos e 4,5 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 3,3% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 8,2 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (3,2% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 1,9 milhão de tonelada pela navegação de cabotagem (4,2% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 4,1 milhões de toneladas (40,3% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 6,0 milhões de toneladas (59,7% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 9, o crescimento da movimentação de cargas no porto de São Francisco do Sul nos últimos seis anos foi de 27,8%, sendo a maior movimentação registrada no ano de 2011. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se soja em grão, farelo e óleo de soja, trigo, milho, congelados, derivados do petróleo, fertilizantes e contêineres.

**Gráfico 9 - Movimentação de cargas no porto de São Francisco do Sul**



A Tabela 8 apresenta um resumo das características gerais do porto de São Francisco do Sul.

**Tabela 8 - Resumo das características gerais do porto de São Francisco do Sul**

<b>Área total do porto organizado</b>	<p>Aproximadamente 244 mil m<sup>2</sup>, sendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestão pública: 82 mil m<sup>2</sup></li> <li>Porto público com arrendamento ao Terminal Portuário Santa Catarina - Tesc: 62 mil m<sup>2</sup></li> <li>Gleba 08: 60 mil m<sup>2</sup></li> <li>Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina - Cidasc: 40 mil m<sup>2</sup></li> </ul>
---------------------------------------	---

Tabela 8 - Resumo das características gerais do porto de São Francisco do Sul

Continuação

Administração	Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS
Movimentação de cargas - 2011	10,1 milhões de toneladas
Acessos	<b>Rodoviário:</b> BR-280, dando acesso à cidade de São Francisco do Sul, conectando-se à BR-101, a 34 km do porto, e depois à BR-116, em Mafra-SC <b>Ferrovário:</b> América Latina Logística - ALL Malha Sul
Extensão do cais	1.530 m
Área de influência primária	Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, Mato Grosso do Sul e São Paulo
Principais cargas movimentadas	Soja em grão, farelo e óleo de soja, trigo, milho, congelados, derivados do petróleo, fertilizantes e contêineres
Número de berços	7 berços (101, 102, 103, 201, 301 A interno, 301 B interno e 301 externo)
Profundidade do canal de acesso	14,0 m, com 160 m de largura
Profundidade dos berços	14,0 m
Horário de funcionamento	24 horas por dia, durante sete dias da semana
Capacidade de armazenamento	<b>Segmento granel sólido de exportação:</b> 1 armazém graneleiro com capacidade estática para 74.000 t 2 armazéns graneleiros com capacidade para 60.000 t e 50.000 t 1 silo vertical com capacidade estática para 5.000 t 2 armazéns graneleiros com capacidade para 18.000 t e 84.000 t
	<b>Segmento granel sólido de importação:</b> 1 armazém graneleiro com capacidade estática para 32.000 t 5 silos verticais com capacidade conjunta de 30.000 t
	<b>Segmento granel líquido de exportação:</b> 5 tanques para óleo vegetal com capacidade conjunta de 9.000 m <sup>3</sup> 11 tanques para óleo vegetal com capacidade conjunta de 37.000 m <sup>3</sup> 1 silo em construção com capacidade de 11.000 m <sup>3</sup>
Área de pátio	1 pátio de 4.000 m <sup>2</sup> para contêineres frigoríficos 1 pátio para contêineres com 120.000 m <sup>2</sup>

Tabela 8 - Resumo das características gerais do porto de São Francisco do Sul

Continuação

<b>Equipamentos</b>	17 empilhadeiras reach stackers 6 guindastes MHC 1 trator-esteira 4 rebocadores 1 locomotiva diesel elétrica
---------------------	--

### 3.9. Porto de Vitória - ES

O porto de Vitória possui área de 1,25 milhão de m<sup>2</sup> e localiza-se na região central da cidade de Vitória (Figura 12), capital do estado do Espírito Santo, sendo administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa.

Figura 12 - Porto de Vitória





Sua área de influência abrange os estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro, Bahia, Mato Grosso do Sul, Pernambuco e Sergipe. O porto é privilegiado por sua localização, próxima aos grandes centros urbanos, e pela interação com o modo ferroviário, que permite atender demandas diversificadas.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Espírito Santo atingiu o montante de 66,8 bilhões, valor correspondente a 2,1% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 998,2 bilhões, valor correspondente a 30,8% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 32,9% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pela ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101. Por ferrovias, o porto conecta-se com a Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFMV e Ferrovia Centro-Atlântica - FCA.

O porto de Vitória opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de 10,5 m, enquanto a profundidade dos berços fica entre 5,9 m e 10,67 m.

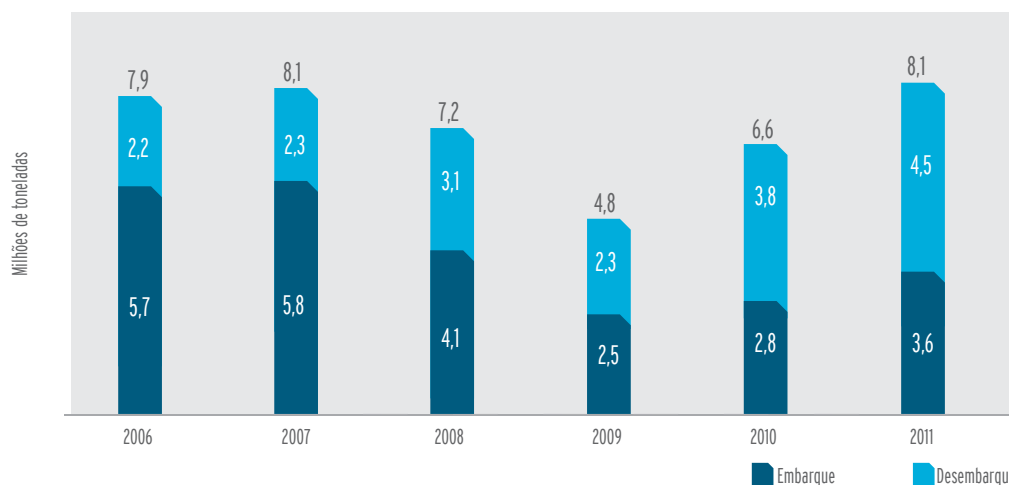
Suas instalações possuem 1.970 m de extensão de cais, contando com 12 berços. Para armazenamento de cargas, o porto disponibiliza no Cais Comercial de Vitória: 3 armazéns para carga geral, com 8.000 m<sup>2</sup>, 1 silo horizontal para 10.800 t, 1 pátio coberto de 900 m<sup>2</sup> e 1 pátio descoberto de 30.000 m<sup>2</sup>. O Cais de Capuaba conta com 1 armazém com 8.000 m<sup>2</sup> e 1 pátio com 100.000 m<sup>2</sup>. No Cais de Paul, estão disponíveis 1 pátio com 25.000 m<sup>2</sup> e 1 pátio com 12.000 m<sup>2</sup>. Já a área da Companhia Portuária Vila Velha - CPVV conta com 1 tanque de combustível de 50.000 m<sup>3</sup>.

Em 2011, o porto movimentou 8,1 milhões de toneladas (2,5 milhões de toneladas de granéis sólidos, 300 mil toneladas de granéis líquidos e 5,3 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 2,6% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 7,2 milhões de toneladas por navegação de longo curso (2,8% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação), 500 mil toneladas por navegação de cabotagem (1,2% do total da cabotagem nos portos organizados) e 400 mil toneladas por meio da navegação de apoio marítimo. Em relação ao sentido da movimentação da carga, 4,5 milhões de toneladas (55,6% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 3,6 milhões de toneladas (44,4% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 10, o porto de Vitória apresentou ligeiro crescimento de 2,5% ao longo dos últimos seis anos. Observa-se que, no ano de 2009, o porto registrou a menor movimentação de cargas do período analisado, com 4,8 milhões de toneladas, ao passo que as maiores movimentações de mercadorias foram registradas em 2007 e 2011. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se café, bobinas de papel, mármore, granito, celulose, açúcar, produtos siderúrgicos e contêineres.

Gráfico 10 - Movimentação de cargas no porto de Vitória



A Tabela 9 apresenta um resumo das características gerais do porto de Vitória.

Tabela 9 - Resumo das características gerais do porto de Vitória

Área total do porto organizado	1,25 milhão de m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa
Movimentação de cargas - 2011	8,1 milhões de toneladas
Acessos	Rodoviário: ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101 Ferroviário: Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFMV e Ferrovia Centro-Atlântica - FCA
Extensão do cais	Cais Comercial de Vitória: 776 m Cais de Capuaba: 774 m Cais de Paul: 420 m
Área de influência primária	Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro, Bahia, Mato Grosso do Sul, Pernambuco e Sergipe
Principais cargas movimentadas	Café, bobinas de papel, mármore, granito, celulose, açúcar, produtos siderúrgicos e contêineres
Número de berços	Cais Comercial de Vitória: 4 berços Cais de Capuaba: 6 berços Cais de Paul: 2 berços
Profundidade do canal de acesso	10,5 m, com 7.500 m de comprimento

Tabela 9 - Resumo das características gerais do porto de Vitória

Continuação

<b>Profundidade dos berços</b>	<p><b>Cais Comercial de Vitória:</b> entre 5,9 m a 9,5 m</p> <p><b>Cais de Capuaba:</b> 10,67 m</p> <p><b>Cais de Paul:</b> 10,67 m</p>
<b>Horário de funcionamento</b>	24 horas por dia, durante sete dias da semana
<b>Capacidade de armazenamento</b>	<p><b>Cais Comercial de Vitória:</b> 3 armazéns para carga geral, com 8.000 m<sup>2</sup> e 1 silo horizontal para 10.800 t</p> <p><b>Cais de Capuaba:</b> 1 armazém com 8.000 m<sup>2</sup></p> <p><b>CPVV:</b> 1 tanque de combustível com 50.000 m<sup>3</sup></p>
<b>Área de pátio</b>	<p><b>Cais Comercial de Vitória:</b> 1 pátio coberto de 900 m<sup>2</sup> e 1 pátio descoberto de 30.000 m<sup>2</sup></p> <p><b>Cais de Capuaba:</b> 1 pátio de 100.000 m<sup>2</sup></p> <p><b>Cais de Paul:</b> 1 pátio de 25.000 m<sup>2</sup> e 1 pátio de 12.000 m<sup>2</sup></p>
<b>Equipamentos</b>	<p><b>Cais Comercial de Vitória</b></p> <p><b>Berços 101 e 102:</b></p> <p>4 guindastes com capacidade de 3,2 t, comuns ao berço 102</p> <p>1 guindaste (Bitola) de 4,50 m</p> <p><b>Berço 103:</b></p> <p>2 guindastes com capacidade de 6,3 t</p> <p>1 sugador de cereais com capacidade de 150 t/h</p> <p>1 guindaste (Bitola) de 10 m</p> <p><b>Berço 104:</b></p> <p>1 guindaste (Bitola) de 4,50 m</p> <p>2 guindastes com capacidade de 6,3 t</p> <p>1 balança rodo-ferroviária com capacidade de 60 t/h</p> <p><b>Cais de Capuaba</b></p> <p><b>Berço 201:</b></p> <p>1 guindaste (Bitola) de 8,95 m</p> <p>2 guindastes com capacidade de 6,3 t</p> <p>2 carregadores com capacidade de 600 t/h</p> <p>4 descarregadores com capacidade de 75 t/h</p> <p>2 correias transportadoras com capacidade de 600 t/h</p> <p>1 correia transportadora com capacidade de 300 t/h</p> <p>2 balanças rodo-ferroviárias com capacidade de 80 t/h</p>

Tabela 9 - Resumo das características gerais do porto de Vitória

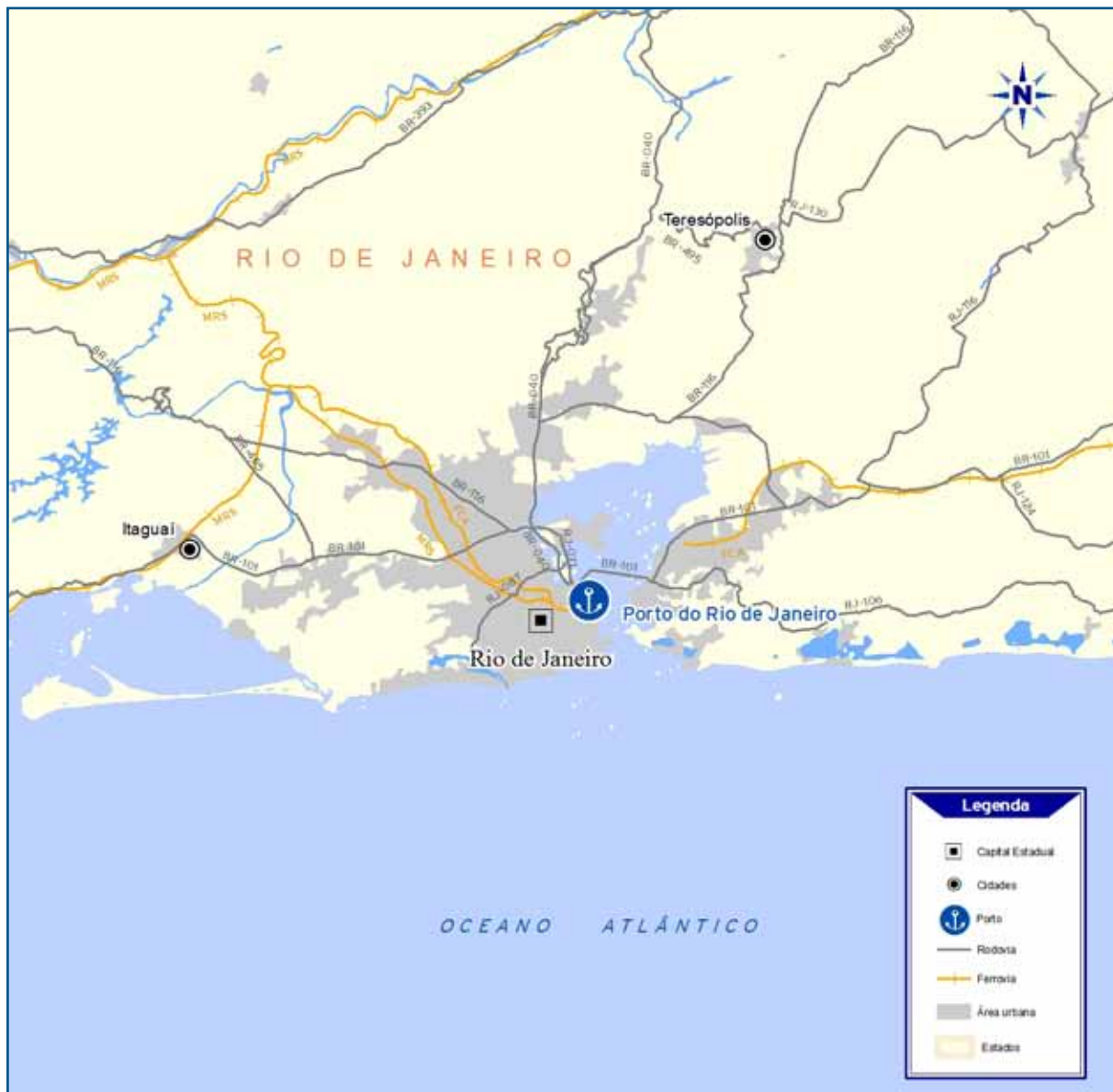
Continuação

<b>Equipamentos</b>	<p><b>Berço 202:</b></p> <p>1 guindaste (Bitola) de 8,95 m</p> <p>1 guindaste com capacidade de 6,3 t</p> <p>1 guindaste com capacidade de 12,5 t</p> <p>2 carregadores com capacidade de 600 t/h</p> <p>4 descarregadores com capacidade de 75 t/h</p> <p>2 correias transportadoras com capacidade de 600 t/h</p> <p>1 revés X 300 t/h</p> <p>2 balanças rodo-ferroviárias com capacidade de 80 t/h</p> <p><b>Berços 203 e 204:</b></p> <p>1 guindaste (bitola) de 10 m</p> <p>1 guindaste com capacidade de 32 t e 1 guindaste com capacidade de 40 t, comum aos berços 203 e 204</p> <p>2 balanças com capacidade de 80 t</p>
	<p><b>Cais de Paul</b></p> <p><b>Berço 206:</b></p> <p>1 guindaste (Bitola) de 11 m</p> <p>1 descarregador com capacidade de 350 t/h</p> <p>2 descarregadores com capacidade de 250 t/h</p> <p>2 correias transportadoras com capacidade de 600 t/h</p> <p>1 correia transportadora com capacidade de 300 t/h</p> <p>1 balança rodoviária com capacidade de 80 t/h</p> <p><b>Berço 905:</b></p> <p>1 carregador com capacidade de 950 t/h</p> <p>1 correia transportadora com capacidade de 950 t/h</p>
	<p><b>CPVV</b></p> <p>1 guindaste com capacidade de 100 t sobre pneus</p> <p>1 balança rodo-ferroviária com capacidade de 75 t</p> <p>1 equipamento de bombeamento com capacidade de 500 m<sup>3</sup>/h</p>

### 3.10. Porto do Rio de Janeiro - RJ

O porto do Rio de Janeiro possui área de 850 mil m<sup>2</sup> e localiza-se na costa oeste da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, no estado do Rio de Janeiro (Figura 13), sendo administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.

Figura 13 - Porto do Rio de Janeiro



Sua área de influência abrange os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás e Bahia. Possui excelente localização, próximo dos grandes centros urbanos do país, além de estrutura capaz de movimentar grande variedade de cargas.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Rio de Janeiro atingiu o montante de 353,9 bilhões, valor correspondente a 10,9% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 1,7 trilhão, valor correspondente a 51,3% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 62,2% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pela BR-040, BR-101, BR-116, RJ-071 e RJ-083. Por ferrovias, o porto conecta-se com a MRS Logística S.A. e Ferrovia Centro-Atlântica - FCA.

O porto do Rio de Janeiro opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de 17 m, enquanto a profundidade dos berços fica entre 6,5 m e 15,5 m.

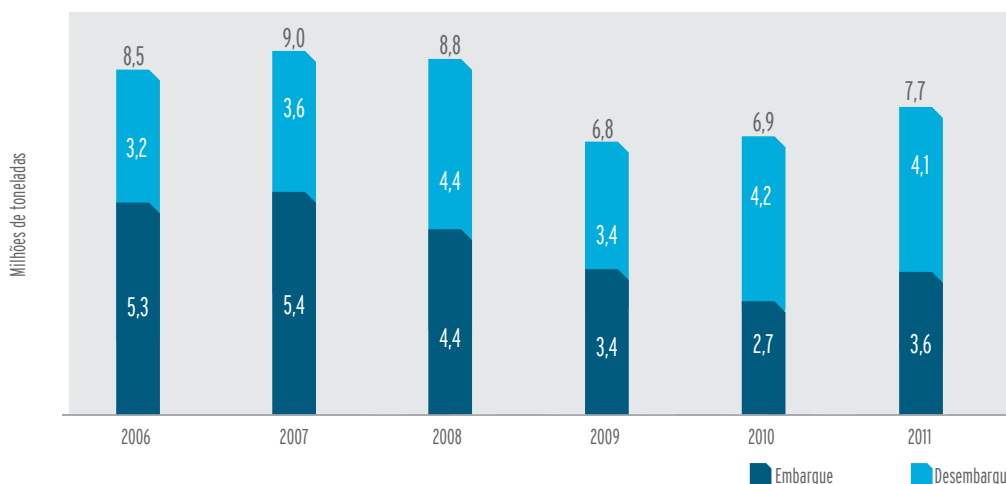
Suas instalações possuem 6.740 m de extensão de cais, contando com 40 berços. Para armazenamento de cargas, o porto disponibiliza 4 armazéns, com área total de 21.500 m<sup>2</sup>, 17 armazéns, com área total de 60.000 m<sup>2</sup>, 40.000 m<sup>2</sup> de pátios descobertos e 1 pátio com 16.000 m<sup>2</sup>.

Em 2011, o porto movimentou 7,7 milhões de toneladas (1,3 milhão de toneladas de granéis sólidos, 200 mil toneladas de granéis líquidos e 6,2 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 2,5% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 7,4 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (2,9% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 300 mil toneladas pela navegação de cabotagem (0,8% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 4,1 milhões de toneladas (53,4% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 3,6 milhões de toneladas (46,6% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 11, o porto do Rio de Janeiro apresentou redução na movimentação de cargas de 9,4% ao longo dos últimos seis anos, sendo a maior movimentação recente registrada no ano de 2007, com 9,0 milhões de toneladas. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se contêineres, veículos automotores, produtos siderúrgicos, bobinas de papel, trigo, ferro-gusa e derivados de petróleo.

**Gráfico 11 - Movimentação de cargas no porto do Rio de Janeiro**



A Tabela 10 apresenta um resumo das características gerais do porto do Rio de Janeiro.

**Tabela 10 - Resumo das características gerais do porto do Rio de Janeiro**

Área total do porto organizado	Entre a estação de passageiros e o terminal da Libra: 850.000 m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ

Tabela 10 - Resumo das características gerais do porto do Rio de Janeiro

Continuação

Movimentação de cargas - 2011	7,7 milhões de toneladas
Acessos	<b>Rodoviário:</b> BR-040, BR-101, BR-116, RJ-071 e RJ-083 <b>Ferroviário:</b> MRS Logística S.A. e Ferrovia Centro-Atlântica - FCA
Extensão do cais	6.740 m
Área de influência primária	Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás e Bahia
Principais cargas movimentadas	Contêineres, veículos automotores, produtos siderúrgicos, bobinas de papel, trigo, ferro-gusa e derivados de petróleo
Número de berços	<b>Pier Mauá:</b> 5 berços <b>Cais da Gamboa:</b> 20 berços <b>Cais de São Cristóvão:</b> 6 berços <b>Cais do Caju/Terminal Roll-on/Roll-off:</b> 5 berços <b>Terminal de Contêineres:</b> 4 berços
Profundidade do canal de acesso	17 m
Profundidade dos berços	<b>Pier Mauá:</b> entre 7 m a 10 m <b>Cais da Gamboa:</b> entre 6,5 m e 10 m <b>Cais de São Cristóvão:</b> entre 6,5 m e 9,5m <b>Cais do Caju/Terminal Roll-on-Roll-off:</b> entre 13,5 m e 15,5 m <b>Terminal de contêineres:</b> entre 11,5 m e 12 m
Horário de funcionamento	24 horas por dia, durante sete dias da semana
Capacidade de armazenamento	4 armazéns, com área total de 21.500 m <sup>2</sup> 17 armazéns, com área total de 60.000 m <sup>2</sup>
Área de pátio	40.000 m <sup>2</sup> de pátios descobertos 1 pátio com 16.000 m <sup>2</sup>
Equipamentos	<b>Libra Terminal</b> 3 portêineres (2 Post-Panamax) 13 reach stackers com capacidade de 45 t 17 empilhadeiras 4 RTGs Cranes

Tabela 10 - Resumo das características gerais do porto do Rio de Janeiro

Continuação

<b>Equipamentos</b>	<b>Multiterminais</b>
	2 portêineres
	14 reach stackers com capacidade de 45 t
	4 RTGs Cranes
	3 guindastes sobre pneus com capacidade de 10 t
	2 empilhadeiras com capacidade de 10 t
	4 empilhadeiras com capacidade de 7 t
7 empilhadeiras com capacidade de 4 t	
2 empilhadeiras com capacidade de 30 t	
1 empilhadeira com capacidade de 16 t	
	<b>Triunfo Logística</b>
	4 reach stackers com capacidade de 45 t
	4 empilhadeiras com capacidade de 4 t
	15 empilhadeiras com capacidade de 5 t
	2 empilhadeiras com capacidade de 7 t
	12 empilhadeiras com capacidade de 10 t
	3 empilhadeiras com capacidade de 16 t
	1 empilhadeira com capacidade de 18 t
	4 empilhadeiras com capacidade de 20 t
	4 empilhadeiras com capacidade de 25 t
	<b>Pennant Serviços Marítimos</b>
	2 empilhadeiras com capacidade de 4 t
	5 empilhadeiras com capacidade de 4,5 t
	5 empilhadeiras com capacidade de 7 t
	2 empilhadeiras com capacidade de 14 t
	3 empilhadeiras com capacidade de 16 t
	1 empilhadeira com capacidade de 45 t
	<b>Bunge</b>
	1 descarregador de trigo com capacidade de 400 t/hora
	<b>Moinho Cruzeiro do Sul</b>
	1 sugador de trigo com capacidade de 300 t/hora
	<b>Equipamentos do porto do Rio de Janeiro, na área da Multiterminais:</b>
	4 portêineres
	13 spreaderes tipo telescópio para portêiner



**Tabela 10 - Resumo das características gerais do porto do Rio de Janeiro**

Continuação

<b>Equipamentos</b>	7 spreaderes tipo telescópio para transtêiner
	3 guindastes móveis para cais
	6 transtêineres
	15 empilhadores de contêiner
	40 empilhadeiras
	20 cavalos mecânicos
	6 carretas
	24 transportadores de contêiner
	8 tratores de terminais do tipo Tug Master
	1 varredeira
2 plataformas elevatórias	

### 3.11. Porto de Aratu - BA

O porto de Aratu possui área de, aproximadamente, 4 milhões de m<sup>2</sup> e localiza-se na cidade de Candeias, no estado da Bahia (Figura 14), sendo administrado pela Companhia Docas do estado da Bahia - Codeba.

Sua área de influência abrange os estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Minas Gerais. É responsável por 60% da movimentação de cargas entre os portos administrados pela Codeba (porto de Aratu, porto de Salvador e porto de Ilhéus), com vocação para movimentação de granéis líquidos e sólidos.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado da Bahia atingiu o montante de 137,1 bilhões, valor correspondente a 4,2% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 406,5 bilhões, valor correspondente a 12,5% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 16,7% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pela BR-324, que se conecta à BR-101, BR-110 e BR-116. Por ferrovia, o porto conecta-se com a Ferrovia Centro-Atlântica - FCA.

O porto de Aratu opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de 12,0 m, enquanto a profundidade dos berços fica entre 10,0 m e 12,0 m.

Suas instalações possuem 895 m de extensão de cais, contando com 6 berços. Para armazenamento de granéis sólidos, o porto disponibiliza 1 pátio a céu aberto, com área total de 68.400 m<sup>2</sup> e capacidade estática para 475.000 t, enquanto os granéis líquidos e produtos gasosos são armazenados em tanques da Tequimar, Brasterminais, Tegal e Petrobrás.

Figura 14 - Porto de Aratu



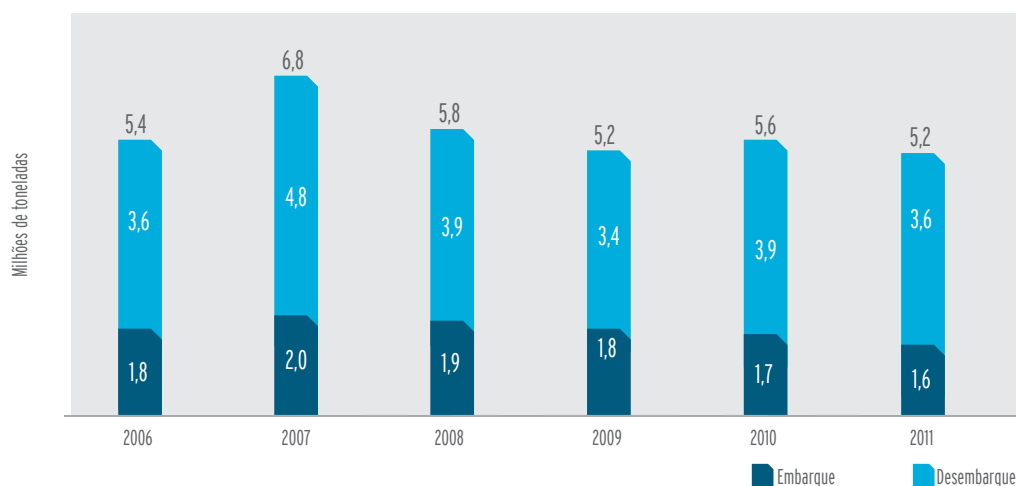
Em 2011, o porto movimentou 5,2 milhões de toneladas (1,8 milhão de toneladas de granéis sólidos e 3,4 milhões de toneladas de granéis líquidos), o que representa 1,7% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram movimentados 3,5 milhões de toneladas por meio da navegação de longo curso (1,4% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e 1,7 milhão de toneladas por navegação de cabotagem (3,8% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 3,6 milhões de toneladas (69,3% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto 1,6 milhão de toneladas foram embarcadas (30,7% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 12, o porto de Aratu apresentou redução na movimentação de 3,7%, no período de 2006 a 2011, sendo que a maior movimentação de cargas nos últimos seis anos ocorreu em 2007, totalizando 6,8 milhões de toneladas. Entre

as cargas movimentadas no porto, destacam-se os produtos derivados do petróleo, fertilizantes, carvão, enxofre, magnésita e soda cáustica.

**Gráfico 12 - Movimentação de cargas no porto de Aratu**



A Tabela 11 apresenta um resumo das características gerais do porto de Aratu.

**Tabela 11 - Resumo das características gerais do porto de Aratu**

Área total do porto organizado	4 milhões de m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Estado da Bahia - Codeba
Movimentação de cargas - 2011	5,2 milhões de toneladas
Acessos	<b>Rodoviário:</b> BR-324, que se conecta à BR-101, BR-110 e BR-116 <b>Ferroviário:</b> Ferrovia Centro-Atlântica - FCA
Extensão do cais	<b>Terminal de Produtos Gasosos - TPG:</b> 189 m <b>Terminal de Granéis Líquidos - TGL:</b> 340 m <b>Terminal de Granéis Sólidos - TGS:</b> 366 m
Área de influência primária	Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Minas Gerais
Principais cargas movimentadas	Derivados do petróleo, fertilizantes, carvão, enxofre, magnésita e soda cáustica
Número de berços	<b>Terminal de Produtos Gasosos - TPG:</b> 1 berço <b>Terminal de Granéis Líquidos - TGL:</b> 2 berços <b>Terminal de Granéis Sólidos - TGS:</b> 3 berços
Profundidade do canal de acesso	12 m

Tabela 11 - Resumo das características gerais do porto de Aratu

Continuação

Profundidade dos berços	Terminal de Produtos Gasosos - TPG: 12,0 m Terminal de Granéis Líquidos - TGL: entre 11,0 m e 12,0 m Terminal de Granéis Sólidos - TGS: entre 10,0 m e 11,5 m
Horário de funcionamento	24 horas
Capacidade de armazenamento	1 pátio a céu aberto com área total de 68.400 m <sup>2</sup> e capacidade estática para 475.000 t
Área de pátio	Pátio a céu aberto com área total de 68.400 m <sup>2</sup>
Equipamentos	1 descarregador de navios com 970 t/h de capacidade 1 correia para transporte interno com capacidade de 1.120 t/h 1 carregador de navio de até 1.200 t/h 1 carregador com capacidade de até 700 t/h 1 correia para transporte interno com capacidade de 1.200 t/h 1 empilhadeira 1 transportador pneumático 1 guindaste para levantamento de mangote 1 guindaste tipo canguru de até 16 t operando com grabs

### 3.12. Porto de Itajaí - SC

O porto de Itajaí está localizado no município de Itajaí, à margem direita do rio Itajaí-Açu, no estado de Santa Catarina (Figura 15), sendo administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí.

Sua área de influência abrange os estados de Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul. Considerado um dos maiores portos em movimentação de contêineres do país, possui grande potencial de crescimento no cenário nacional, proporcionando sinergia entre o país e os demais portos do Mercosul.

Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado de Santa Catarina atingiu o montante de 129,8 bilhões, valor correspondente a 4,0% o PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 1,6 trilhão, valor correspondente a 49,8% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 53,8% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pela SC-470 e BR-470, que ligam Itajaí ao oeste catarinense, passando por Blumenau; a BR-101, a 10 km do porto, e a SC-486 estendem-se até a cidade de Brusque, em Santa Catarina.

O porto de Itajaí opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso interno é de 11,0 m e do canal de acesso externo é de 12,0 m. Os berços, por sua vez, possuem profundidade de 9,5 m.

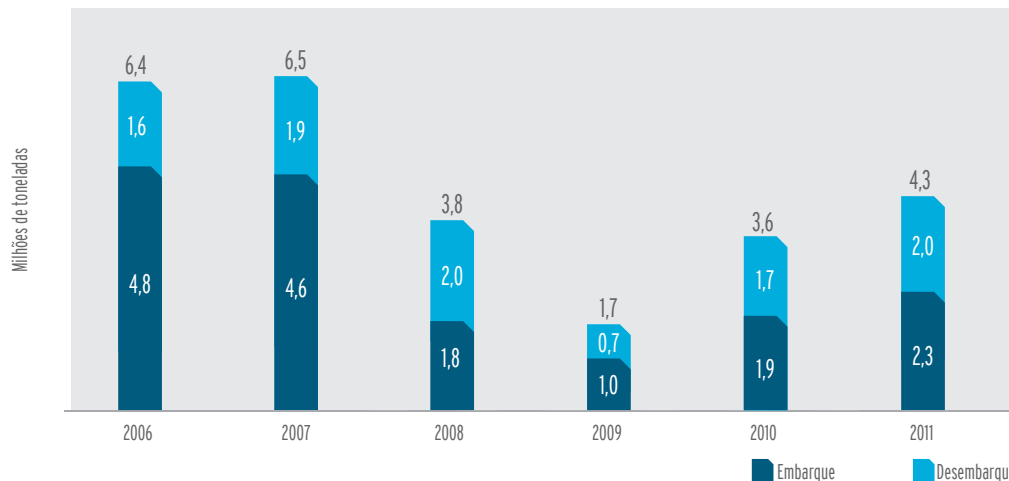
Suas instalações possuem 1.025 m de extensão, contando com 5 berços. O porto disponibiliza 1 armazém com 1.500 m<sup>2</sup>, 1 pátio de 60.000 m<sup>2</sup> e área de 75.000 m<sup>2</sup> para armazenagem de contêineres.

Em 2011, o porto movimentou 4,3 milhões de toneladas de carga geral, o que representa 1,4% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil, sendo que não houve movimentação de granéis líquidos e sólidos no porto.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foram transportados 4,1 milhões de toneladas por navegação de longo curso (1,6% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e aproximadamente 200 mil toneladas por navegação de cabotagem (0,5% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 2,0 milhões de toneladas (46,7% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foram embarcados 2,3 milhões de toneladas (53,3% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 13, no ano de 2009 o porto registrou a menor movimentação de cargas dos últimos seis anos. Os motivos para essa queda foram as fortes chuvas que ocorreram em novembro de 2008 no estado de Santa Catarina, que danificaram a estrutura dos berços de atracação, bem como a crise mundial de 2008/2009. O reflexo das chuvas se estendeu por 2009, culminando na drástica redução de cargas movimentadas quando comparado à movimentação de 2007.

**Gráfico 13 - Movimentação de cargas no porto de Itajaí**



A Tabela 12 apresenta um resumo das características gerais do porto de Itajaí.

**Tabela 12 - Resumo das características gerais do porto de Itajaí**

Área total do porto organizado	135.000 m <sup>2</sup> , sendo 82.000 m <sup>2</sup> arrendados para a APM Terminals
Administração	Superintendência do Porto de Itajaí
Movimentação de cargas - 2011	4,3 milhões de toneladas

Tabela 12 - Resumo das características gerais do porto de Itajaí

Continuação

<b>Acessos</b>	<b>Rodoviário:</b> SC-470 e BR-470, que ligam Itajaí ao oeste catarinense, passando por Blumenau; a BR-101, a 10 km do porto, e a SC-486 estendem-se até a cidade de Brusque
<b>Extensão do cais</b>	Cais comercial acostável de 1.025 m
<b>Área de influência primária</b>	Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul
<b>Principais cargas movimentadas</b>	Produtos congelados, produtos cerâmicos, madeira, máquinas, motores e acessórios, açúcar e contêineres
<b>Número de berços</b>	<b>Porto público:</b> 3 berços, sendo 1 para fins turísticos <b>APM Terminals Itajaí:</b> 2 berços
<b>Profundidade do canal de acesso</b>	<b>Canal interno:</b> 11,0 m <b>Canal externo:</b> 12,0 m
<b>Profundidade dos berços</b>	9,5 m
<b>Horário de funcionamento</b>	24 horas
<b>Capacidade de armazenamento</b>	1 armazém com 1.500 m <sup>2</sup>
<b>Área de pátio</b>	<b>Porto Público:</b> pátio de 60.000 m <sup>2</sup> <b>APM Terminals Itajaí :</b> área de 75.000 m <sup>2</sup> para armazenagem de contêineres
<b>Equipamentos</b>	2 portêineres 3 guindastes MHC com capacidade de 100 toneladas 2 guindastes MHC com capacidade de 140 toneladas 18 empilhadeiras tipo reach stackers com capacidade para 40 toneladas 5 empilhadeiras convencionais

### 3.13. Porto de Fortaleza - CE

O porto de Fortaleza possui área de 198.000 m<sup>2</sup> e localiza-se na Enseada do Mucuripe, na cidade de Fortaleza, no estado do Ceará (Figura 16), sendo administrado pela Companhia Docas do Ceará - CDC.

Sua área de influência abrange os estados do Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba. Possui grande importância para a navegação de longo curso e de cabotagem por causa da sua localização estratégica no território brasileiro, além de ser dotado de estrutura para movimentação de diferentes tipos de cargas.

Figura 16 - Porto de Fortaleza



Segundo dados do IBGE do ano de 2009, o PIB do estado do Ceará atingiu o montante de R\$ 65,7 bilhões, valor correspondente a 2,0% do PIB nacional. Já os outros estados da área de influência do porto possuem juntos um PIB de R\$ 193,9 bilhões, valor correspondente a 6,0% do PIB nacional. Logo, a área de influência primária do porto representa 8,0% do PIB brasileiro.

Possui acessos rodoviários pela CE-060, CE-065, BR-020, BR-116 e BR-222. Por ferrovia, o porto conecta-se com a Transnordestina Logística S.A.

O porto de Fortaleza opera todos os dias, inclusive nos fins de semana e feriados, por 24 horas. A profundidade do canal de acesso é de 14 m, com 3.500 m de comprimento, enquanto a profundidade dos berços do Cais Comercial está entre 5,0 m e 13,0 m e do Píer Petroleiro entre 11,5 m e 13,0 m.

Suas instalações possuem 1.054 m de extensão, contando com 7 berços. O porto disponibiliza 5 armazéns com área de 6.000 m<sup>2</sup> cada, 1 moinho de trigo para 80.000

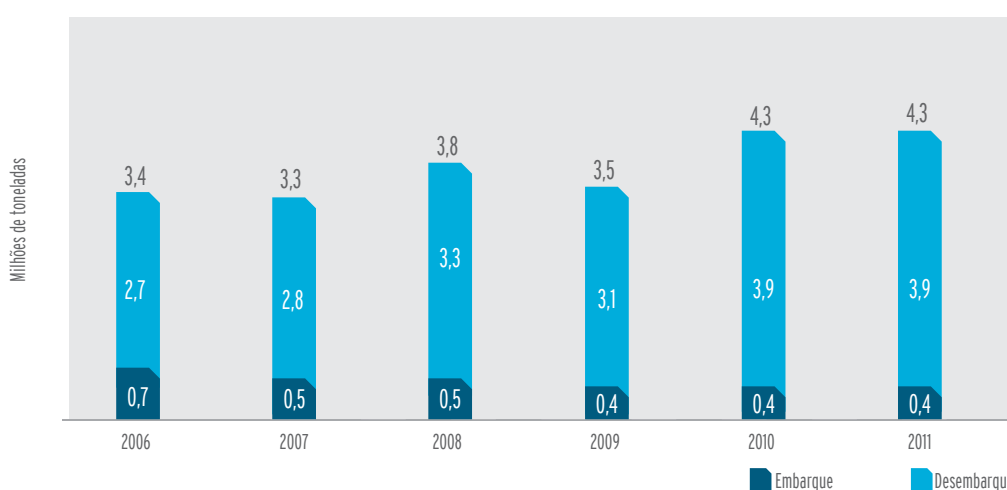
t, 1 moinho de trigo para 22.000 t, 1 moinho de trigo para 16.350 t, tancagem total de 215.000 m<sup>2</sup> e 130.000 m<sup>2</sup> de pátios pavimentados para armazenagem de contêineres.

Em 2011, o porto movimentou 4,3 milhões de toneladas (1,2 milhão de toneladas de granéis sólidos, 2,1 milhões de toneladas de granéis líquidos e 1,0 milhão de toneladas de carga geral), o que representa 1,4% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil.

No que diz respeito ao tipo de navegação, foi transportado 1,8 milhão de toneladas por navegação de longo curso (0,7% do total de carga movimentada nos portos organizados por esse tipo de navegação) e foram transportados 2,5 milhões de toneladas por navegação de cabotagem (5,7% do total da cabotagem nos portos organizados). Em relação ao sentido da movimentação da carga, 3,9 milhões de toneladas (90,8% do total movimentado) desembarcaram no porto, enquanto foi embarcado 0,4 milhão de toneladas (9,2% do total movimentado).

Conforme indica o Gráfico 14, em 2010 e 2011, o porto alcançou sua maior movimentação de cargas dos últimos seis anos, com crescimento de 26,5% em relação à movimentação do ano de 2006. Entre as cargas movimentadas no porto, destacam-se trigo, arroz, castanha de caju, malte, derivados de petróleo, fertilizantes, frutas, sal, contêineres, calçados, cimento e aerogeradores.

**Gráfico 14 - Movimentação de cargas no porto de Fortaleza**



A Tabela 13 apresenta um resumo das características gerais do porto de Fortaleza.

**Tabela 13 - Resumo das características gerais do porto de Fortaleza**

Área total do porto organizado	198.000 m <sup>2</sup>
Administração	Companhia Docas do Ceará - CDC
Movimentação de cargas - 2011	4,3 milhões de toneladas



Tabela 13 - Resumo das características gerais do porto de Fortaleza

Continuação

<b>Acessos</b>	<b>Rodoviário:</b> CE-060, CE-065, BR-020, BR-116 e BR-222 <b>Ferrovário:</b> Transnordestina Logística S.A.
<b>Extensão do cais</b>	1.054 m
<b>Área de influência primária</b>	Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba
<b>Principais cargas movimentadas</b>	Trigo, arroz, castanha de caju, malte, derivados de petróleo, fertilizantes, frutas, sal, contêineres, calçados, cimento e aerogeradores
<b>Número de berços</b>	<b>Cais Comercial:</b> 5 berços <b>Pier Petroleiro:</b> 2 berços com 13,0 m de profundidade; dispõe de ponte de acesso com 853 m de comprimento e um sistema de dutovias; o pier tem capacidade para receber navios de até 70 mil toneladas de peso bruto
<b>Profundidade do canal de acesso</b>	14 m e 3.500 m de comprimento
<b>Profundidade dos berços</b>	<b>Cais Comercial:</b> entre 5 m e 13,0 m <b>Pier Petroleiro:</b> entre 13,0 m
<b>Horário de funcionamento</b>	24 horas
<b>Capacidade de armazenamento</b>	5 armazéns com área de 6.000 m <sup>2</sup> cada 1 moinho de trigo para 80.000 t 1 moinho de trigo para 22.000 t 1 moinho de trigo para 16.350 t Tancagem total de 215.000 m
<b>Área de pátio</b>	130.000 m <sup>2</sup> de pátios pavimentados para armazenagem de contêineres
<b>Equipamentos</b>	1 guindaste elétrico para 12 t 2 portáteis para descarga de cereais com capacidade de 300 t/h cada 7 empilhadeiras para contêineres 30 empilhadeiras para 2 t e 7 t 2 guindastes MHC com capacidade de 100 t cada



An aerial photograph of a ship's wake in the ocean. The water is a deep blue, and the wake is a lighter, yellowish-brown color. The ship's hull is visible on the left side of the frame.

# 04

## TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO MARÍTIMA

---

Conforme abordado no Capítulo 1 deste relatório, a navegação marítima pode ser classificada como: longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, de modo que a movimentação de cargas no Brasil por via marítima se concentra na navegação de longo curso e de cabotagem.

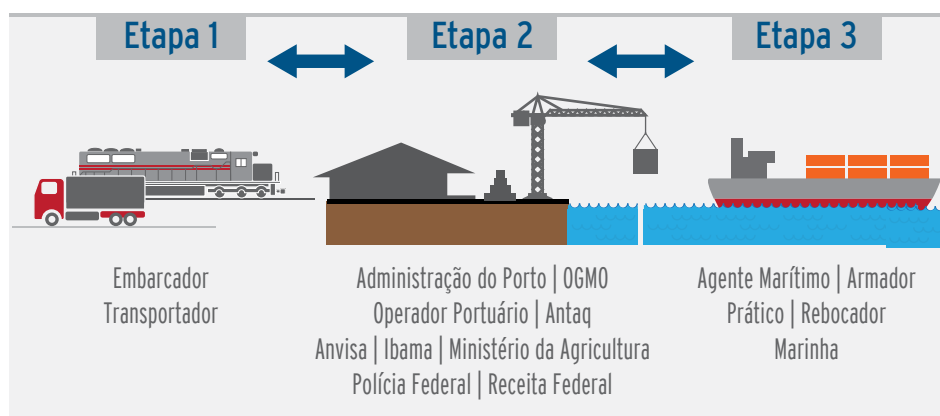
Em 2011, juntas, as navegações de cabotagem e de longo curso no Brasil movimentaram 851,6 milhões de toneladas, um aumento de 6,2% em relação a 2010. Cerca de 658,1 milhões de toneladas (77,3%) correspondem à navegação de longo curso, registrando um aumento de 6,8% quando comparado a 2010. Os demais 193,5 milhões de toneladas (22,7% do total movimentado) são relativos à navegação de cabotagem.

O presente capítulo traz uma breve descrição das etapas e dos atores envolvidos nas atividades desenvolvidas em um porto, bem como apresenta os dados da movimentação e do transporte de cargas da navegação de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e portuário.

## 4.1. Movimentação marítima de cargas

A movimentação de cargas por via marítima envolve etapas que englobam as atividades de recepção e despacho das mercadorias no porto, a entrada e a saída de navios, a operação portuária de movimentação de cargas nas dependências do porto e os serviços complementares aos armadores e aos donos de mercadorias. Neste contexto, diferentes órgãos e entidades<sup>17</sup> atuam em cada etapa e de acordo com a atividade a ser executada. A Figura 17 apresenta um diagrama com a sequência de etapas e os intervenientes envolvidos.

**Figura 17- Etapas de movimentação de cargas com a utilização do transporte marítimo**



A Etapa 1 diz respeito à chegada/saída da carga no porto, que pode ocorrer por meio do transporte rodoviário ou ferroviário. Nessa etapa, o embarcador e/ou o transportador são os responsáveis pela entrega/retirada da carga no porto.

A Etapa 2 está relacionada com a movimentação da carga nas dependências do porto. Compete à Administração do Porto, entre outras atribuições previstas na Lei

17. As funções e atribuições dos intervenientes envolvidos nas atividades de movimentação e operação portuária são descritas no glossário da pesquisa.

n.º 8.630/93, fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente. As operações de movimentação terrestre, embarque e desembarque de cargas são de responsabilidade dos operadores portuários, cabendo ao OGMO administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso.

No âmbito da fiscalização e controle nas dependências do porto, a Antaq atua como entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário. Já o Ibama, entre outras atribuições, atua na fiscalização de importações e exportações de determinados produtos<sup>18</sup> para proteção da qualidade ambiental. Por sua vez, a Anvisa tem como responsabilidades fiscalizar e garantir o cumprimento da legislação sanitária brasileira, bem como do Regulamento Sanitário Internacional. Ademais, todas as mercadorias de origem agropecuária, que entram ou saem dos portos por meio da navegação de longo curso, são submetidas à inspeção do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional - Vigiagro, ligado à Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

As mercadorias também estão sujeitas à inspeção da Receita Federal, que realiza a fiscalização aduaneira e alfandegária para coibir a prática de contrabando e descaminho. Em relação à segurança, uma das atribuições da Polícia Federal é atuar como polícia marítima, além de efetuar o controle de imigração.

Na Etapa 3 ocorre a atracação/desatracação do navio com o auxílio da praticagem e dos rebocadores. Nessa etapa, o armador, independente de ser ou não proprietário da embarcação, deve promover a equipagem<sup>19</sup> do navio e demais procedimentos, disponibilizando-o apto para navegação. O armador é representado, junto às autoridades portuárias, pelo agente marítimo, que assume o gerenciamento do navio e realiza contatos com empresas transportadoras, terminais de contêineres, operadores portuários, entre outros. A Marinha, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas, tem como algumas de suas atribuições contribuir para a segurança do tráfego aquaviário e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores do Brasil.

Ressalta-se que as atividades portuárias e os órgãos e entidades atuantes podem variar de acordo com a instalação portuária (porto organizado ou TUP), conforme o tipo de carga movimentada (carga geral, granel líquido ou granel sólido) e segundo o tipo de navegação (longo curso, cabotagem, apoio marítimo ou apoio portuário).

## 4.2. Navegação de longo curso

A partir do início da década de 90, a intensificação da abertura econômica brasileira e o fortalecimento do comércio exterior, bem como as mudanças promovidas pela Lei de Modernização dos Portos, contribuíram para o crescimento da movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso<sup>20</sup>.

18. Como exemplo, cita-se a fiscalização, por parte do Ibama, das importações e exportações de pilhas e baterias, agrotóxicos, mercúrio metálico, resíduos, dispersantes químicos, entre outros.

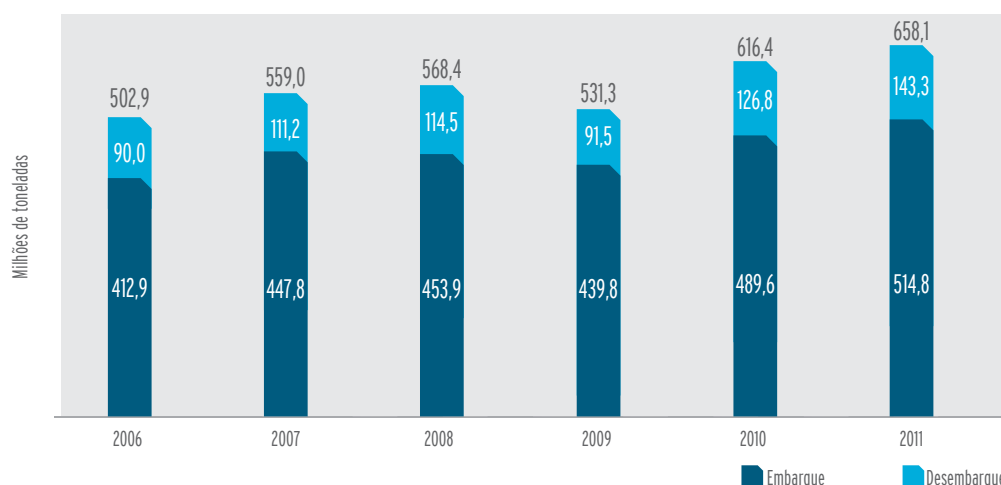
19. Entende-se por equipagem a tripulação do navio.

20. A navegação de longo curso é definida pela Lei n.º 9.432/97 como aquela realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

Associada às características geográficas e econômicas do Brasil, a navegação de longo curso destaca-se por sua significativa participação na movimentação de cargas no modo marítimo<sup>21</sup>, que atingiu 77,3% no ano de 2011. Ademais, o crescimento de 30,8% registrado entre os anos de 2006 e 2011 indica um cenário favorável ao desenvolvimento desse tipo de navegação, que é a principal porta de entrada e saída de produtos do país.

Conforme indica o Gráfico 15, a movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso atingiu o montante de 658,1 milhões de toneladas em 2011, representando um crescimento de 6,8% em relação ao ano de 2010, quando a movimentação foi de 616,4 milhões de toneladas. Grande parte desse crescimento é explicado pela recuperação da crise de 2008/2009, uma vez que o ano de 2009 registrou queda de 6,5% em comparação com a movimentação do ano de 2008.

**Gráfico 15 - Movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso - embarque e desembarque**



Em relação ao sentido da carga movimentada pela navegação de longo curso, observa-se que, historicamente, a tonelage de carga embarcada é superior à quantidade de carga desembarcada. Em 2011, a quantidade de carga embarcada atingiu 514,7 milhões de toneladas, correspondendo a 78,2% do total movimentado, enquanto a quantidade de carga desembarcada atingiu o montante de 143,3 milhões de toneladas, representando 21,8% do total movimentado.

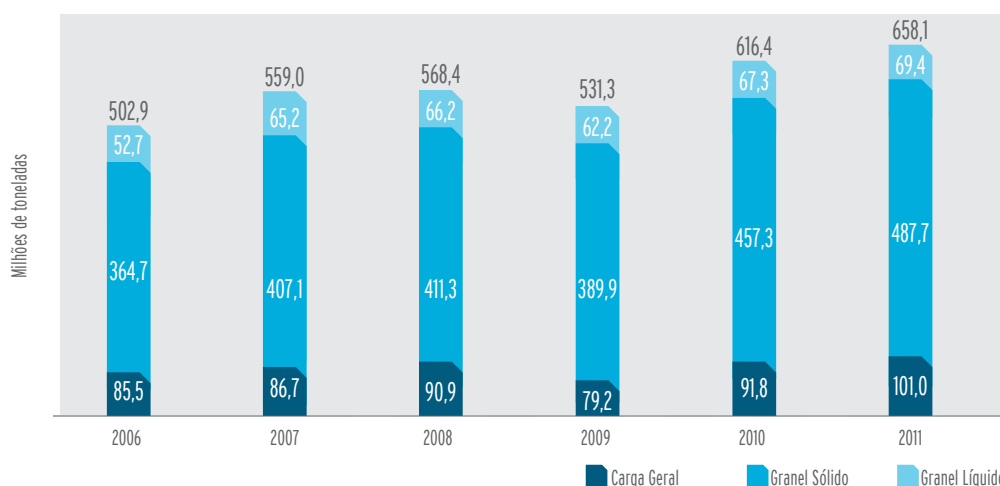
Embora as perspectivas sejam promissoras, é importante que os portos públicos e terminais de uso privativo estejam preparados para absorver o crescimento da demanda pela navegação de longo curso. Nesse sentido, merecem atenção as questões relacionadas à profundidade dos berços e dos canais de acesso, melhorias dos acessos terrestres aos portos e promoção de maior integração com os demais modos de transportes. Isso porque os portos atuam como pontos de recepção e escoamento de mercadorias e dependem de uma estrutura logística adequada, capaz de integrar diferentes modalidades de transporte e facilitar o fluxo de cargas, de modo que esse ocorra no menor tempo possível e com o menor custo.

21. Considerando apenas a movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso e de cabotagem que, juntas, totalizaram 851,6 milhões de toneladas no ano de 2011.

### 4.2.1. Natureza da carga

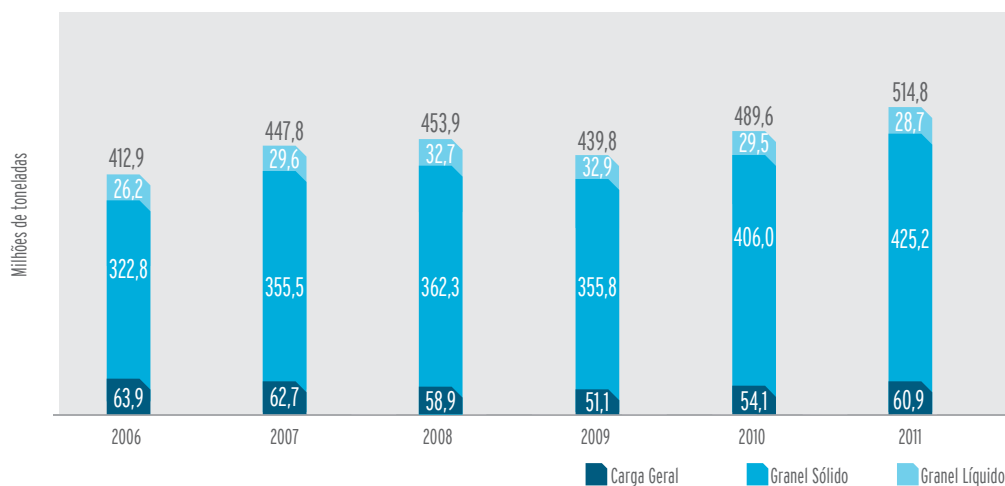
No Gráfico 16, observa-se que a movimentação de granéis sólidos cresceu 33,7% entre os anos de 2006 e 2011. No mesmo período, o crescimento da movimentação de granéis líquidos foi de 31,7%. Por sua vez, a movimentação de carga geral (carga geral solta e carga containerizada) não acompanhou o ritmo de crescimento dos granéis líquidos e sólidos, totalizando um aumento de 18,3%.

**Gráfico 16 - Movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso - por natureza da carga**



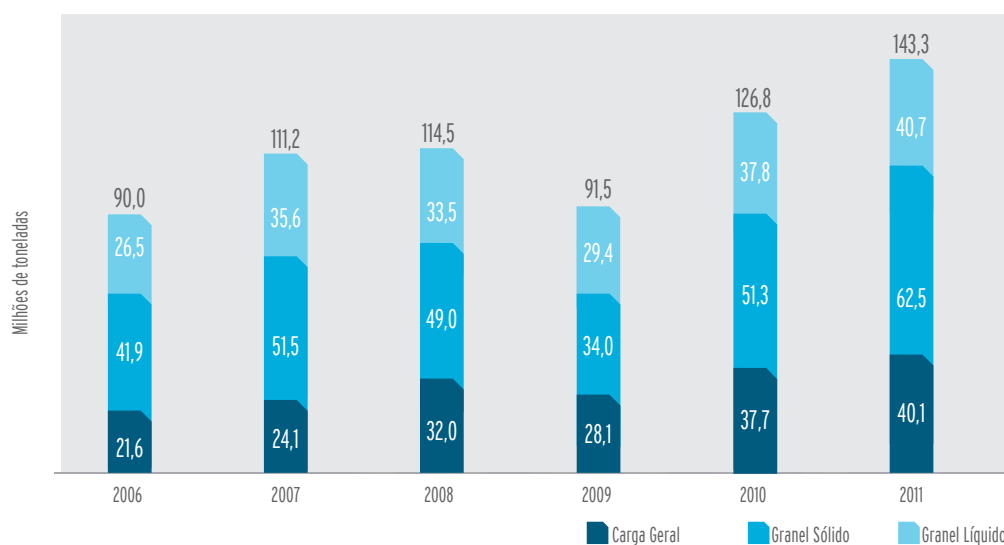
No Gráfico 17, percebe-se que os granéis sólidos representaram 82,6% do total movimentado em 2011, enquanto a carga geral representou 11,8% e os granéis líquidos 5,6%. Assim, em 2011, o embarque de granéis sólidos correspondeu a 64,6% de toda a movimentação de longo curso nos portos brasileiros (658,1 milhões de toneladas). Os dados confirmam a posição do Brasil como exportador de *commodities* agrícolas e minerais. Todavia, reforçam a necessidade de fomentar a exportação de outros tipos de cargas.

**Gráfico 17 - Movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso - por natureza da carga embarcada**



No que diz respeito à carga desembarcada em 2011, o Gráfico 18 indica que os granéis sólidos representaram 43,6% do total movimentado, enquanto a movimentação de carga geral foi responsável por 28,0% e os granéis líquidos corresponderam a 28,4%. Observa-se também uma melhor distribuição da movimentação entre os três segmentos de carga no sentido de desembarque, em detrimento da grande concentração da movimentação dos granéis sólidos no sentido de embarque.

**Gráfico 18 - Movimentação de cargas por meio da navegação de longo curso - por natureza da carga desembarcada**



#### 4.2.2. Grupos de mercadorias

Considerando a movimentação de mercadorias embarcadas no ano de 2011, o Gráfico 19 indica que grande parte da carga é classificada como produto primário e de baixo valor agregado. O minério de ferro foi o principal item exportado, ocupando a primeira colocação, com 62,3% do total, seguido pelos contêineres, soja e açúcar, com respectiva movimentação de 7,1%, 6,9% e 4,4%.

A Tabela 14 apresenta os dados de movimentação de cargas embarcadas no ano de 2010 e 2011.

Em relação à variação da quantidade de mercadorias embarcadas entre os anos de 2010 e 2011, indicada na Tabela 14, destaca-se o aumento registrado na movimentação de ferro-gusa (41,6%), produtos siderúrgicos (40,9%), farelo de soja (20,8%) e alumina (15,0%). Em contrapartida, registrou-se a redução do embarque de preparações alimentícias diversas (-17,4%), milho (-13,6%) e açúcar (-7,6%). Por sua vez, o total embarcado obteve aumento de 5,1%.



Gráfico 19 - Percentual do total embarcado, por grupo de mercadorias, no ano de 2011

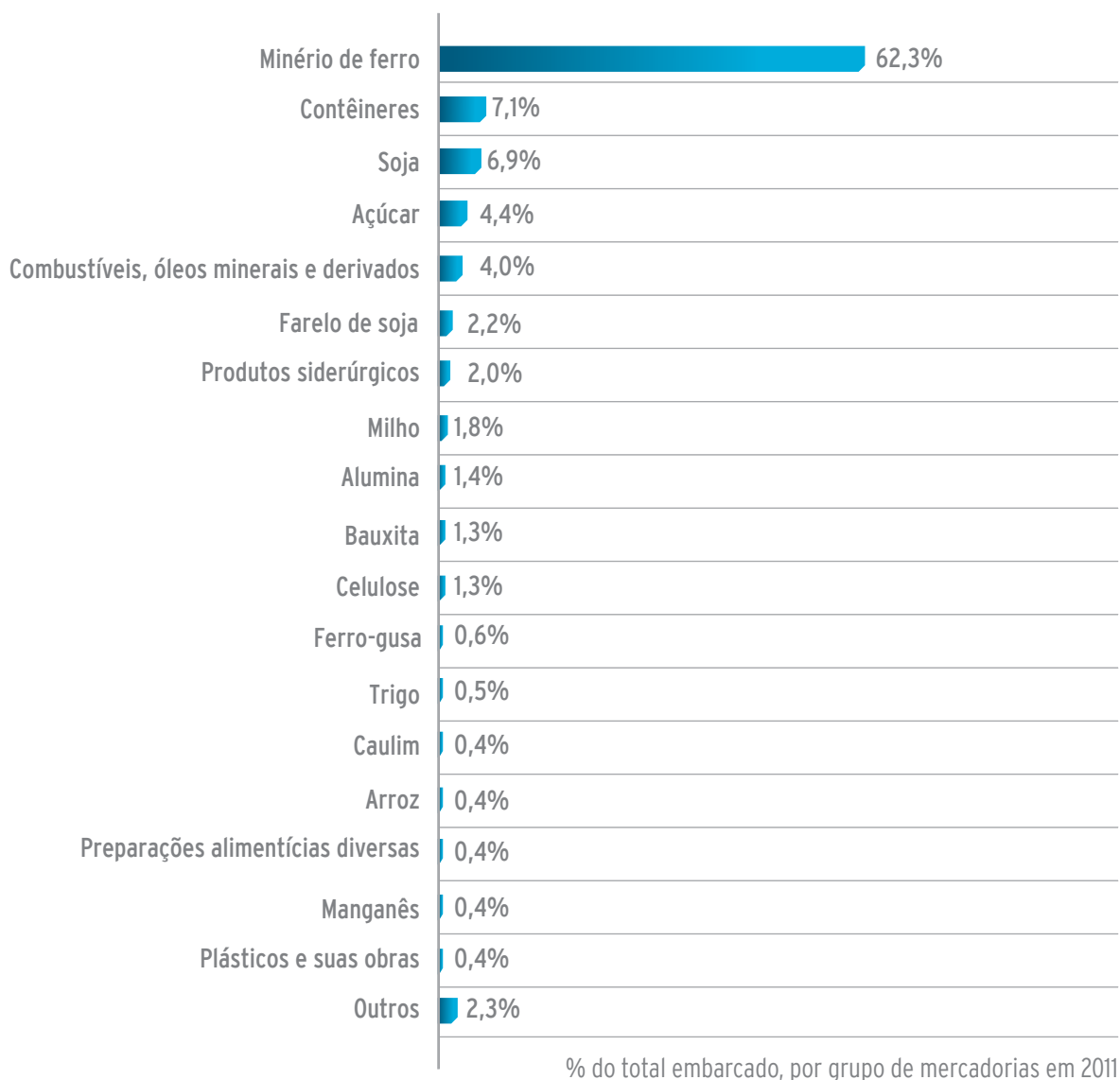


Tabela 14 - Total embarcado, por grupo de mercadorias, na navegação de longo curso

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Açúcar	24,4	22,6	-7,6%
Alumina	6,3	7,3	15,0%
Arroz	-	2,1	-
Bauxita	6,2	6,5	4,7%
Caulim	2,2	2,3	2,2%

Tabela 14 - Total embarcado, por grupo de mercadorias, na navegação de longo curso

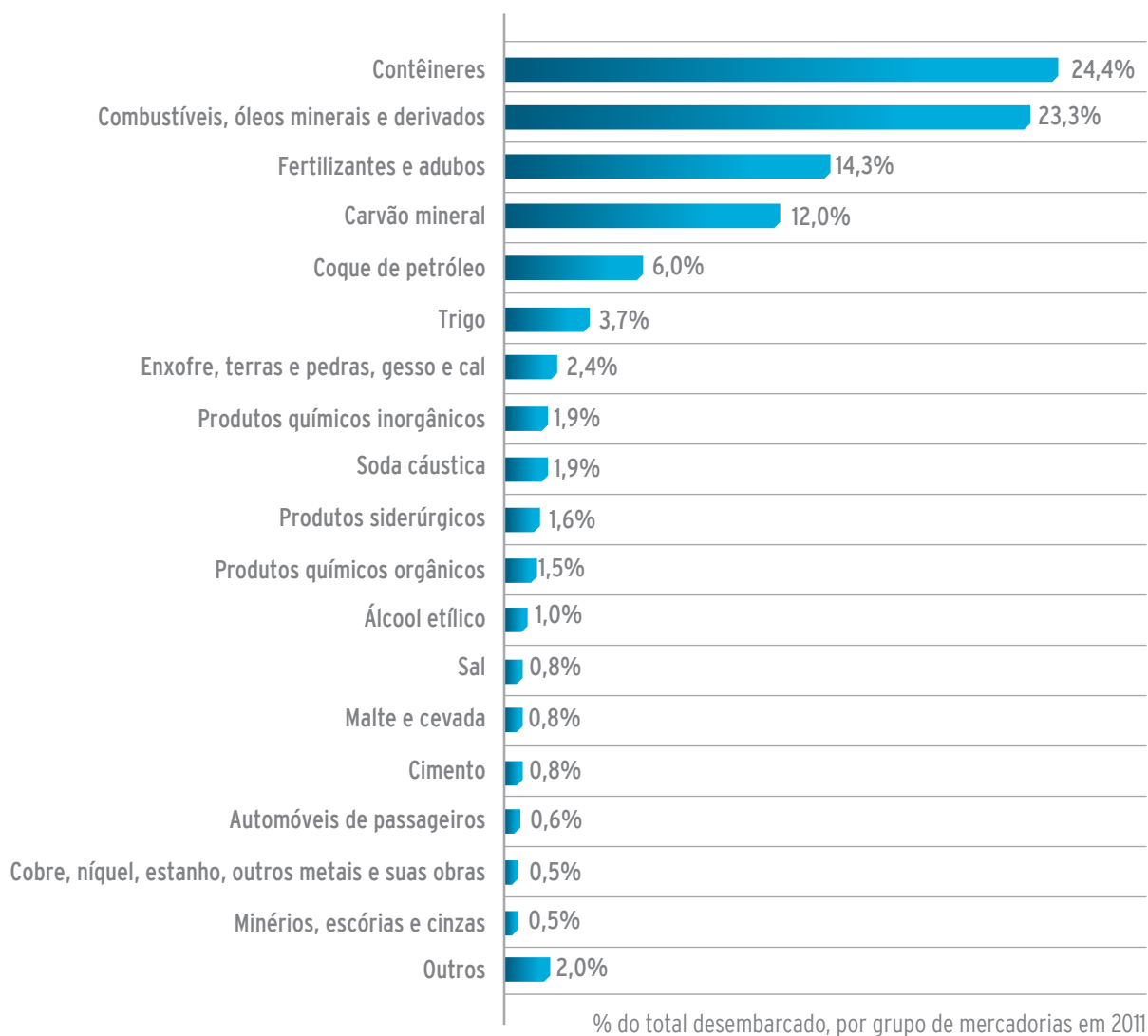
Continuação

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Celulose	6,2	6,5	5,3%
Combustíveis, óleos minerais e derivados	21,2	20,8	-1,7%
Contêineres	33,6	36,8	9,4%
Farelo de soja	9,2	11,1	20,8%
Ferro-gusa	2,1	2,9	41,6%
Madeira	1,8	-	-
Manganês	2,2	2,0	-10,6%
Milho	10,6	9,2	-13,6%
Minério de ferro	305,9	320,9	4,9%
Plásticos e suas obras	1,8	1,9	3,7%
Preparações alimentícias diversas	2,4	2,0	-17,4%
Produtos químicos orgânicos	1,6	-	-
Produtos siderúrgicos	7,2	10,1	40,9%
Soja	33,3	35,5	6,8%
Trigo	-	2,4	-
Outros	11,4	12,1	5,6%
<b>TOTAL</b>	<b>489,6</b>	<b>514,7</b>	<b>5,10%</b>

A expressiva quantidade de carga embarcada está diretamente associada à formação de corredores de exportação ligados aos principais portos. Tais corredores devem ser dotados de infraestrutura logística para captação de uma diversidade de produtos provenientes de diferentes regiões do país, que possui dimensões continentais. Além disso, com o objetivo de ampliar a rede de transportes e promover a multimodalidade e o fortalecimento econômico nacional, é essencial a manutenção e expansão da malha rodoviária e ferroviária.

Na movimentação de mercadorias desembarcadas no ano de 2011, o Gráfico 20 indica que o grupo com os seis primeiros produtos é responsável por mais de 83,7% do total importado pelo país, sendo a classe de contêineres o item com maior participação, totalizando 24,4%.

Gráfico 20 - Percentual do total desembarcado, por grupo de mercadorias, no ano de 2011



A Tabela 15 apresenta os dados de movimentação de cargas desembarcadas nos anos de 2010 e 2011.

Tabela 15 - Total desembarcado, por grupo de mercadorias, na navegação de longo curso

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Álcool etílico	0,6	1,4	141,9%
Automóveis de passageiros	0,6	0,9	51,7%
Calcário	0,6	-	-
Carvão mineral	15,3	17,1	12,1%

Tabela 15 - Total desembarcado, por grupo de mercadorias, na navegação de longo curso

Continuação

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Cimento	-	1,1	-
Cobre, níquel, estanho, outros metais e suas obras	-	0,7	-
Combustíveis, óleos minerais e derivados	32,7	33,4	2,3%
Contêineres	30,0	35,0	16,7%
Coque de petróleo	6,9	8,6	25,1%
Enxofre, terras e pedras, gesso e cal	2,8	3,4	21,2%
Fertilizantes e adubos	16,2	20,5	26,9%
Malte e cevada	1,1	1,1	2,0%
Minérios, escórias e cinzas	0,6	0,7	6,1%
Produtos químicos inorgânicos	2,6	2,8	7,5%
Produtos químicos orgânicos	1,1	2,1	90,2%
Produtos siderúrgicos	3,3	2,3	-32,0%
Sal	1,0	1,2	13,3%
Soda cáustica	2,1	2,7	24,9%
Trigo	4,9	5,4	9,2%
Veículos e material para vias férreas	0,9	-	-
Outros	3,5	2,8	-19,2%
<b>TOTAL</b>	<b>126,8</b>	<b>143,3</b>	<b>13,1%</b>

Em relação à variação da quantidade de mercadorias desembarcadas entre os anos de 2010 e 2011, indicada na Tabela 15, destaca-se o aumento registrado na movimentação de álcool etílico (141,9%), produtos químicos orgânicos (90,2%), automóveis de passageiros (51,7%) e fertilizantes e adubos (26,9%). Em contrapartida, registrou-se a redução do desembarque de produtos siderúrgicos (-32,0%). Na análise do total desembarcado, verifica-se o aumento de 13,1%.

Mesmo com o crescimento do setor petrolífero do Brasil, observa-se que a quantidade importada de combustíveis, óleos minerais e derivados é superior à quantidade exportada, sendo que, do total desembarcado, 23,3% correspondem a esse grupo de mercadorias. Tal situação se explica pelo aumento da demanda do mercado em função da expansão

da frota de veículos. Além disso, grande parte dos combustíveis produzidos no Brasil é derivada de petróleo pesado, e a maioria das refinarias existentes foi projetada para processar petróleo leve. Assim, enquanto novas refinarias são construídas, a tendência é que o Brasil continue a importar petróleo leve. Por sua vez, a quantidade de fertilizantes importados justifica-se pela deficiência do país na produção desse item, largamente utilizado na produção agrícola.

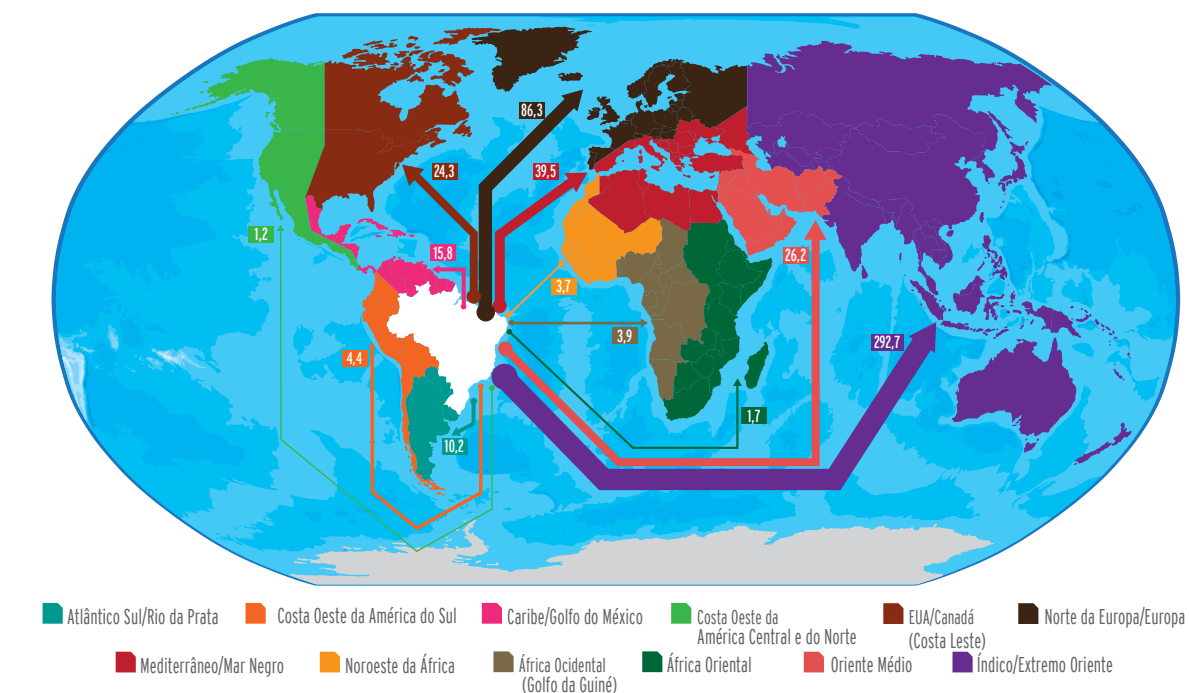
### 4.2.3. Movimentação de carga por rotas oceânicas

Segundo a Antaq, uma rota oceânica é o conjunto de rotas marítimas com origem no Brasil e destino a uma região no exterior e vice-versa. O agrupamento das rotas segue o padrão das linhas de comunicação marítimas usadas pela Marinha do Brasil no Sistema de Transporte Marítimo - Sistram. A seguir, são apresentados os dados de movimentação de embarque e desembarque de cargas, segmentado por rotas oceânicas.

#### 4.2.3.1. Exportação

A Figura 18 apresenta a tonelagem total exportada por vias marítimas de acordo com rotas oceânicas, no ano de 2011.

**Figura 18 - Tonelagem exportada por vias marítimas de acordo com rotas oceânicas - 2011 (milhões de toneladas)**



#### Granéis sólidos

De acordo com a Tabela 16, no ano de 2011, mais da metade dos granéis sólidos embarcados (62,7%) teve como destino a região do Índico/Extremo Oriente. As relações econômicas que o país possui com a China, principal comprador do

minério de ferro brasileiro, contribuem para esse elevado percentual. Outra região de grande consumo de granéis sólidos brasileiros é a Europa, que comprou 16,4% desse tipo de mercadoria, seguido pelo Oriente Médio, que adquiriu 5,9% das toneladas exportadas desse segmento de carga.

**Tabela 16 - Total embarcado por rota oceânica e natureza da carga – granel sólido**

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
África Ocidental (Golfo da Guiné)	2,0	2,3	15,0%
África Oriental	0,4	0,5	25,0%
Atlântico Sul/Rio da Prata	4,8	5,4	12,5%
Caribe/Golfo do México	5,1	6,0	17,6%
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,6	0,3	-50,0%
Costa Oeste da América do Sul	0,5	0,8	60,0%
EUA/Canadá (Costa Leste)	10,0	11,0	10,0%
Índico Extremo Oriente	224,9	266,7	18,6%
Mediterrâneo/Mar Negro	28,0	32,3	15,4%
Noroeste da África	1,1	2,0	81,8%
Norte da Europa/Europa	67,8	69,8	2,9%
Oriente Médio	16,9	25,1	48,5%
Não Identificada	43,9	2,9	-
TOTAL	406,0	425,1	4,7%

A respeito da variação de granéis sólidos embarcados entre os anos de 2010 e 2011, indicada na Tabela 16, destaca-se o aumento registrado nas regiões do Noroeste da África (81,8%), Costa Oeste da América do Sul (60,0%) e Oriente Médio (48,5%). A Costa Oeste da América Central e do Norte teve uma redução de 50,0%, sendo a única região a importar menos mercadoria do Brasil, em 2011, em comparação com o ano de 2010. Por sua vez, o total embarcado desse segmento de carga obteve aumento de 4,7%.

### Granéis Líquidos

Em relação aos granéis líquidos, observa-se na Tabela 17 que, no ano de 2011, 39,9% da quantidade embarcada desse tipo de mercadoria teve como destino a região do Índico/Extremo Oriente, seguida pelas regiões da Europa e dos Estados Unidos/Canadá (Costa Leste), ambas com 14,3%, e pelo Caribe/Golfo do México com 11,7%.

Tabela 17 - Total embarcado por rota oceânica e natureza da carga - granel líquido

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
África Ocidental (Golfo da Guiné)	0,1	0,1	0,0%
África Oriental	0,1	0,1	0,0%
Atlântico Sul/Rio da Prata	1,4	2,0	42,9%
Caribe/Golfo do México	3,2	3,4	6,3%
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,9	0,5	-44,4%
Costa Oeste da América do Sul	0,8	1,2	50,0%
EUA/Canadá (Costa Leste)	3,4	4,1	20,6%
Índico/Extremo Oriente	10,0	11,5	15,0%
Mediterrâneo/Mar Negro	0,5	1,3	160,0%
Noroeste da África	0,3	0,0	-100,0%
Norte da Europa/Europa	4,4	4,1	-6,8%
Oriente Médio	0,7	0,1	-85,7%
Não Identificada	3,6	0,3	-
TOTAL	29,5	28,7	-2,7%

Os dados de variação de embarque de graneis líquidos entre os anos de 2010 e 2011, apresentados na Tabela 17, indicam o aumento nas regiões do Mediterrâneo/Mar Negro (160,0%) e da Costa Oeste da América do Sul (50,0%). Indicam também a redução de aproximadamente 100,0% (menos de 100 mil toneladas embarcadas) no Noroeste da África e de 85,7% no Oriente Médio. Observa-se ainda que essas regiões de grande redução ou crescimento possuem pouca expressão em relação ao total embarcado. Por sua vez, a quantidade total de carga embarcada desse segmento obteve redução de 2,7%.

### Carga geral

A região do Índico/Extremo Oriente é o principal destino da carga geral<sup>22</sup> embarcada no país, representando 27,3% do total exportado, conforme indica a Tabela 18, seguida pela Europa, com 21,4%, e pela região dos Estados Unidos/Canadá (Costa Leste), com 19,5%. Essas regiões de maior significância tiveram pouca variação na quantidade de carga embarcada de 2010 para 2011.

22. Considera-se, neste caso, apenas a carga geral solta.

Tabela 18 - Total embarcado por rota oceânica e natureza da carga - carga geral

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
África Ocidental (Golfo da Guiné)	0,4	0,8	100,0%
África Oriental	0,1	0,1	0,0%
Atlântico Sul/Rio da Prata	0,5	1,4	180,0%
Caribe/Golfo do México	0,9	0,8	-11,1%
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,5	0,3	-40,0%
Costa Oeste da América do Sul	0,6	1,3	116,7%
EUA/Canadá (Costa Leste)	3,6	4,7	30,6%
Índico/Extremo Oriente	7,0	6,6	-5,7%
Mediterrâneo/Mar Negro	1,6	1,7	6,3%
Noroeste da África	0,3	0,5	66,7%
Norte da Europa/Europa	3,4	5,2	52,9%
Oriente Médio	0,4	0,4	0,0%
Não Identificada	1,2	0,3	-
TOTAL	20,5	24,1	17,7%

Os dados de variação de embarque de carga geral entre os anos de 2010 e 2011, da Tabela 18, indicam o aumento da movimentação nas regiões do Atlântico Sul/Rio da Prata e Costa Oeste da América do Sul, que cresceram 180,0% e 116,7%, respectivamente. A África Ocidental (Golfo da Guiné) cresceu 100,0% nas importações brasileiras, mas ainda é pouco expressiva no total embarcado. Registra-se também a queda de 40,0% na importação de carga geral da Costa Oeste da América Central e do Norte. Por sua vez, destaca-se o expressivo crescimento de 17,7% no total embarcado desse segmento de carga.

### Carga containerizada

Em relação ao embarque de carga containerizada no ano de 2011, observa-se na Tabela 19 que a região do Índico/Extremo Oriente ocupa a primeira posição em termos de quantidade de carga containerizada, representando 21,7%, seguida pela Europa, com 19,9%. Considerando a quantidade de contêineres embarcados (*Twenty-foot Equivalent Unit*<sup>23</sup> - TEU), as posições permanecem as mesmas, com a região do Índico/Extremo Oriente representando 27,3% da movimentação, enquanto a Europa totalizou 17,2%.

23. Unidade equivalente a 1 contêiner padrão de 20 pés.



A região do Mediterrâneo/Mar Negro também merece destaque como destino desse segmento de carga, com 11,2% do total de toneladas embarcadas.

Os dados de variação de toneladas de carga embarcadas nos contêineres entre os anos de 2010 e 2011, da Tabela 19, indicam o aumento nas regiões da África Oriental (42,9%) e da Costa Oeste da América do Sul (25,0%), enquanto no Mediterrâneo/Mar Negro foi registrada redução de 14,6%. Por sua vez, a quantidade total de toneladas embarcadas apresentou crescimento de 8,9%, e o total de TEUs obteve crescimento de 15,1%.

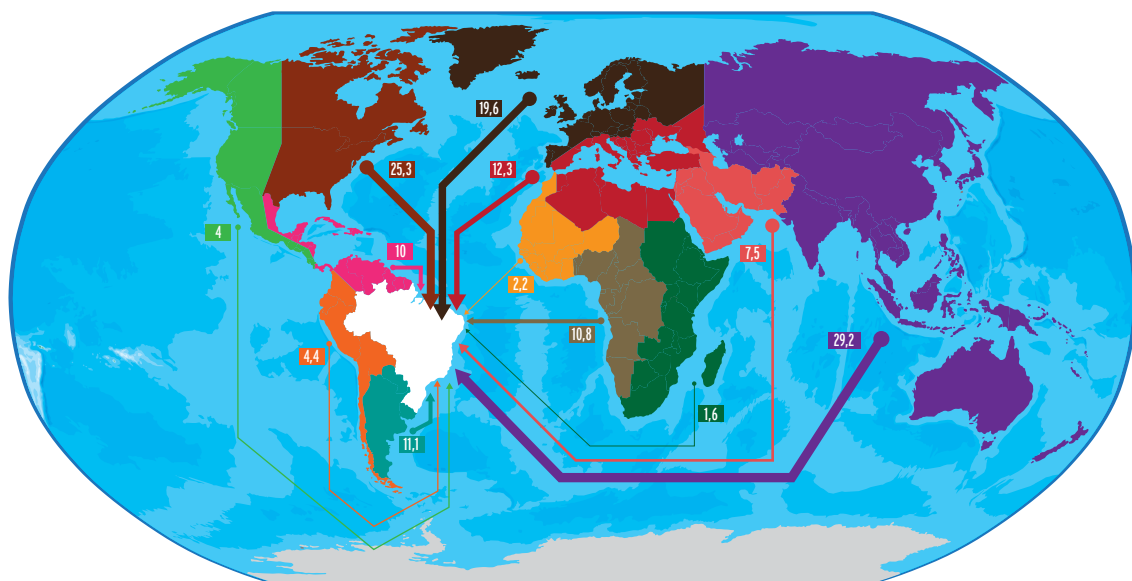
**Tabela 19 - Total embarcado por rota oceânica e natureza da carga (contêineres - milhões de toneladas, TEU - unidades)**

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)			TEU (Unidades)		
	2010	2011	Variação 2010 - 2011 (%)	2010	2011	Variação 2010 - 2011 (%)
África Ocidental (Golfo da Guiné)	0,6	0,7	16,7%	32.407	39.344	21,4%
África Oriental	0,7	1,0	42,9%	56.881	74.482	30,9%
Atlântico Sul/Rio da Prata	1,2	1,4	16,7%	117.668	136.609	16,1%
Caribe/Golfo do México	4,8	5,6	16,7%	356.900	439.030	23,0%
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,1	0,1	0,0%	8.372	7.285	-13,0%
Costa Oeste da América do Sul	0,8	1,0	25,0%	50.273	62.645	24,6%
EUA/Canadá (Costa Leste)	4,3	4,4	2,3%	333.911	357.860	7,2%
Índico/Extremo Oriente	6,5	8,0	23,1%	676.467	861.959	27,4%
Mediterrâneo/Mar Negro	4,8	4,1	-14,6%	337.454	309.898	-8,2%
Noroeste da África	0,9	1,2	33,3%	65.592	91.312	39,2%
Norte da Europa/Europa	6,9	7,3	5,8%	503.858	543.799	7,9%
Oriente Médio	0,6	0,6	0,0%	44.788	43.585	-2,7%
Não Identificada	1,5	1,3	-	158.692	189.964	
<b>TOTAL</b>	<b>33,7</b>	<b>36,7</b>	<b>8,9%</b>	<b>2.743.263</b>	<b>3.157.772</b>	<b>15,1%</b>

#### 4.2.3.2. Importação

A Figura 19 apresenta a tonelage importada por vias marítimas de acordo com rotas oceânicas, no ano de 2011.

Figura 19 - Tonelagem importada por vias marítimas de acordo com rotas oceânicas - 2011 (milhões de toneladas)



- Atlântico Sul/Rio da Prata
- Costa Oeste da América do Sul
- Caribe/Golfo do México
- Costa Oeste da América Central e do Norte
- EUA/Canadá (Costa Leste)
- Norte da Europa/Europa (Costa Leste)
- Mediterrâneo/Mar Negro
- Noroeste da África
- África Ocidental (Golfo da Guiné)
- África Oriental
- Oriente Médio
- Índico/Extremo Oriente

Fonte: Modificado de Antaq

### Granéis sólidos

No sentido de desembarque, a Tabela 20 indica que a maior quantidade de granéis sólidos importados pelo país, em 2011, é proveniente da região da Costa Leste dos EUA e do Canadá, com 13,5 milhões de toneladas, representando 21,6% do total, seguida pela Europa, com 11,3 milhões de toneladas, representando 18,2% do total desembarcado.

Tabela 20 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga - granel sólido

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
África Ocidental (Golfo da Guiné)	0,0	0,0	0,0%
África Oriental	1,1	1,0	-9,1%
Atlântico Sul/Rio da Prata	4,4	6,5	47,7%
Caribe/Golfo do México	4,0	4,8	20,0%
Costa Oeste da América Central e do Norte	2,4	3,8	58,3%
Costa Oeste da América do Sul	1,7	3,1	82,4%
EUA/Canadá (Costa Leste)	12,0	13,5	12,5%

Tabela 20 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga - granel sólido

Continuação

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Índico/Extremo Oriente	7,1	7,9	11,3%
Mediterrâneo/Mar Negro	4,3	5,0	16,3%
Noroeste da África	1,4	1,6	14,3%
Norte da Europa/ Europa	8,1	11,3	39,5%
Oriente Médio	0,6	1,0	66,7%
Não Identificada	4,1	3,0	-
TOTAL	51,2	62,5	22,1%

A respeito da variação de granéis sólidos desembarcados entre os anos de 2010 e 2011, indicada na Tabela 20, destaca-se o aumento registrado nas regiões da Costa Oeste da América do Sul (82,4%), Oriente Médio (66,7%) e Costa Oeste da América Central e do Norte (58,3%). Por outro lado, registra-se a redução de 9,1% na África Oriental. O total desembarcado desse segmento de carga obteve crescimento de 22,1%.

### Granéis Líquidos

Em relação ao desembarque de granéis líquidos, destaca-se, na Tabela 21, que 26,1% do total movimentado, em 2011, (10,6 milhões de toneladas) é proveniente da região da África Ocidental (Golfo da Guiné). Segundo a Antaq, esse significativo percentual é decorrente do grande volume de combustíveis importado da Nigéria.

Os dados de variação de desembarque de granéis líquidos entre os anos de 2010 e 2011, da Tabela 21, indicam o aumento de importação de produtos provenientes das regiões do Noroeste da África (100,0%) e no Índico/Extremo Oriente (62,9%) e a redução de 28,0% no Atlântico Sul/Rio da Prata. Por sua vez, o total desembarcado desse segmento de carga obteve crescimento de 7,6%.

Tabela 21 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga - granel líquido

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
África Ocidental (Golfo da Guiné)	10,8	10,6	-1,9%
África Oriental	0,1	0,1	0,0%
Atlântico Sul/Rio da Prata	2,5	1,8	-28,0%

Tabela 21 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga - granel líquido

Continuação

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Caribe/Golfo do México	1,7	1,8	5,9%
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,0	0,1	-
Costa Oeste da América do Sul	0,6	0,8	33,3%
EUA/Canadá (Costa Leste)	5,7	7,0	22,8%
Índico/Extremo Oriente	3,5	5,7	62,9%
Mediterrâneo/Mar Negro	3,7	3,5	-5,4%
Noroeste da África	0,2	0,4	100,0%
Norte da Europa/Europa	1,8	1,8	0,0%
Oriente Médio	4,7	6,4	36,2%
Não Identificada	2,5	0,7	-
TOTAL	37,8	40,7	7,6%

### Carga geral

A respeito da movimentação de carga geral desembarcada, observa-se, na Tabela 22, que mais de 40% das importações são oriundas da região do Índico/Extremo Oriente (2,1 milhões de toneladas). Destaca-se, nesse aspecto, que a quantidade de carga embarcada (24,1 milhões de toneladas) é significativamente superior ao total desembarcado nos portos e terminais brasileiros (5,2 milhões de toneladas).

Tabela 22 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga - carga geral

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
África Ocidental (Golfo da Guiné)	0,1	0,0	-100,0%
África Oriental	0,0	0,1	-
Atlântico Sul/Rio da Prata	0,4	0,4	0,0%
Caribe/Golfo do México	0,4	0,6	50,0%

Tabela 22 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga - carga geral

Continuação

Tipo de carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,0	0,0	0,0%
Costa Oeste da América do Sul	0,1	0,0	-100,0%
EUA/Canadá (Costa Leste)	0,6	0,6	0,0%
Índico/Extremo Oriente	3,1	2,1	-32,3%
Mediterrâneo/Mar Negro	0,7	0,5	-28,6%
Noroeste da África	0,0	0,0	0,0%
Norte da Europa/Europa	0,9	0,7	-22,2%
Oriente Médio	0,0	0,0	0,0%
Não Identificada	1,4	0,2	-
<b>TOTAL</b>	<b>7,7</b>	<b>5,2</b>	<b>-32,5%</b>

Já os dados de variação de desembarque de carga geral entre os anos de 2010 e 2011, da Tabela 22, indicam o aumento apenas na região do Caribe/Golfo do México (50,0%). Nas demais regiões não foram registradas variações positivas, constatando-se a manutenção do patamar do ano anterior ou a redução da participação no total desembarcado. Destaca-se também a queda de 32,5% do total de desembarque desse segmento de carga.

### Carga containerizada

Os dados de desembarque de carga containerizada, apresentados na Tabela 23, indicam que 38,8% do total desse segmento de carga (13,6 milhões de toneladas) é proveniente da região do Índico/Extremo Oriente, que dispõe de importantes portos concentradores de cargas em países como China e Singapura.

Os dados de variação de toneladas de cargas desembarcadas nos contêineres entre os anos de 2010 e 2011, da Tabela 23, indicam o aumento de mercadorias provenientes das regiões do Índico/Extremo Oriente (37,4%) e da África Oriental (33,3%), enquanto registrou-se a diminuição da participação do Oriente Médio e do Noroeste da África, ambos com queda de 50,0%. Por sua vez, a quantidade total de toneladas desembarcadas apresentou crescimento de 16,3%, e o total de TEUs obteve crescimento de 15,0%.

**Tabela 23 - Total desembarcado por rota oceânica e natureza da carga (contêiner - milhões de toneladas, TEU - unidades)**

Rota oceânica	Quantidade (milhões de t)			TEU (Unidades)		
	2010	2011	Variação 2010 - 2011 (%)	2010	2011	Variação 2010 - 2011 (%)
África Ocidental (Golfo da Guiné)	0,1	0,1	0,0%	27.087	17.111	-36,8%
África Oriental	0,3	0,4	33,3%	24.302	27.734	14,1%
Atlântico Sul/Rio da Prata	2,1	2,3	9,5%	254.681	283.796	11,4%
Caribe/Golfo do México	3,0	2,7	-10,0%	303.707	269.395	-11,3%
Costa Oeste da América Central e do Norte	0,1	0,1	0,0%	6.142	6.340	3,2%
Costa Oeste da América do Sul	0,5	0,6	20,0%	26.491	31.351	18,3%
EUA/Canadá (Costa Leste)	3,9	4,3	10,3%	358.894	391.219	9,0%
Índico/Extremo Oriente	9,9	13,6	37,4%	871.435	1.209.887	38,8%
Mediterrâneo/Mar Negro	3,1	3,3	6,5%	351.041	335.284	-4,5%
Noroeste da África	0,2	0,1	-50,0%	32.832	28.880	-12,0%
Norte da Europa/Europa	5,6	5,9	5,4%	506.855	561.172	10,7%
Oriente Médio	0,2	0,1	-50,0%	26.881	21.370	-20,5%
Não Identificada	1,1	1,5	36,4%	126.151	169.085	34,0%
<b>TOTAL</b>	<b>30,1</b>	<b>35,0</b>	<b>16,3%</b>	<b>2.916.499</b>	<b>3.352.624</b>	<b>15,0%</b>

### 4.3. Cabotagem

Conforme definição da Lei n.º 9.432/97, a navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou essa e as vias navegáveis interiores. Cabe destacar que não está inserido nesse conceito o transporte entre dois portos fluviais, definido como navegação interior.

No Brasil, a extensa costa marítima - de aproximadamente 7.367 km - e a concentração dos setores produtivos e do mercado consumidor ao longo da costa são alguns dos aspectos favoráveis ao desenvolvimento da cabotagem. Avaliando-se a distribuição populacional no Brasil, observa-se a grande aglomeração nas zonas litorâneas,

especialmente na região Sudeste e na Zona da Mata nordestina, além da região Sul. Ademais, há uma grande concentração de riqueza no Sudeste e Sul do país, bem como ocorre a concentração do PIB e da renda em distâncias de até 100 km do litoral em direção ao interior.

As estatísticas indicam que a movimentação de mercadorias por meio da navegação de cabotagem vem aumentando ao longo dos últimos anos, ainda com grande potencial de crescimento. Um dos fatores impulsionadores desse crescimento é a solução logística porta a porta, estimulando a transferência de cargas transportadas por longas distâncias do modo rodoviário para a cabotagem.

Em 2011, o transporte de cargas por meio da navegação de cabotagem movimentou 193,5 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 18,3% com relação ao ano de 2006, quando foram movimentados 163,5 milhões de toneladas. Essa tendência de crescimento é positiva para o setor de transportes, porque promove maior competitividade, balanceamento da matriz de transportes e descongestionamento de algumas rotas, fatores que podem contribuir para a redução de custos aos clientes, com maiores economias de escala.

Além disso, a estabilidade da economia brasileira estimulou a utilização da cabotagem. A oscilação inflacionária registrada na década de 80 e início da década de 90 caracterizava grandes riscos financeiros ao se transportar mercadorias por via marítima que, por natureza, consome maior tempo de movimentação. Ademais, o estado de conservação das rodovias brasileiras tem atraído a demanda do transporte rodoviário de cargas para a cabotagem. Segundo dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2012, 62,7% das rodovias brasileiras foram avaliadas como Regular, Ruim ou Péssima, o que resulta no aumento dos riscos de acidentes e do tempo das viagens.

A cabotagem é um elemento de integração e reestruturação da cadeia logística, possibilitando aos usuários do serviço de transporte de carga maior flexibilidade e poder de negociação. Todavia, é importante salientar que a navegação de cabotagem brasileira ainda precisa vencer vários obstáculos. Entre eles, citam-se: elevados percentuais de encargos sociais e, conseqüentemente, altos custos competitivos; escassez dos serviços de carga fracionada; burocracia pública; carência de navios e contêineres para a cabotagem; custo do combustível; elevado tempo de espera nos portos; criação de novas rotas e cultura rodoviarista na movimentação de bens.

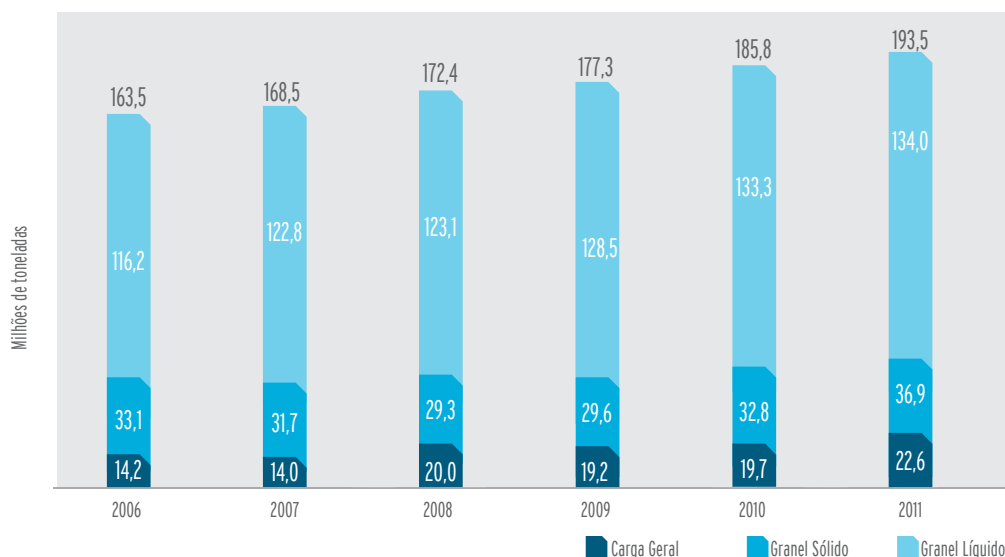
Cabe destacar que, entre os demais modos de transporte, o modo aquaviário apresenta grande potencial competitivo decorrente das seguintes vantagens: eficiência energética; capacidade de movimentação de grandes quantidades de cargas por longas distâncias; menor risco de acidentes e roubos; maior vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e veículos; além do menor consumo de combustíveis e emissão de poluentes em relação aos modos de transporte ferroviário e rodoviário.

Nos itens a seguir, são apresentados os dados da movimentação de cargas realizada nos portos brasileiros entre os anos de 2006 e 2011. Os dados foram disponibilizados pela Antaq.

### 4.3.1. Natureza da carga

Pela navegação de cabotagem, são transportados granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral. O Gráfico 21 apresenta os dados da navegação de cabotagem referentes ao volume total movimentado, por natureza da carga, entre os anos de 2006 e 2011.

**Gráfico 21 - Volume de cargas movimentado na navegação de cabotagem por natureza da carga (em milhões de toneladas)**



Observa-se, no período apresentado no Gráfico 21, que os granéis líquidos corresponderam à maior parcela das cargas movimentadas por meio da navegação de cabotagem, sendo que os principais produtos são os combustíveis e óleos minerais. O volume de granéis líquidos movimentados no ano de 2011 representou 69,3% do total, e, em 2010, 71,8%. Além disso, comparando-se os anos de 2006 e 2011, é possível observar um crescimento de 15,3% na movimentação desse segmento de carga. Destaca-se, ainda, que o volume desse gênero de mercadoria transportada apresentou crescimento em todos os anos do período avaliado.

Quanto ao volume movimentado de granéis sólidos via cabotagem entre os anos de 2006 e 2011, observa-se um crescimento de 11,3%. Entretanto, ao longo desse período, o volume apresentou oscilações e, ao compararmos os anos de 2006 e 2008, verificou-se uma redução de 11,6%, seguido por um crescimento de 25,9% na movimentação de cargas entre os anos de 2008 e 2011.

O segmento de carga geral correspondeu a 11,7% do total movimentado na cabotagem em 2011, ou seja, 22,6 milhões de toneladas. Entre os produtos movimentados, destacam-se a madeira e os contêineres. Ademais, apesar das quedas registradas nos anos de 2007 e 2009, o crescimento na movimentação de carga geral foi de 59,2% entre os anos de 2006 e 2011.

A partir do ano de 2010, a Antaq passou a distinguir o volume movimentado do volume transportado. Dessa forma, o volume movimentado passou a ser considerado a partir dos dados informados pelas instalações portuárias, e se refere, portanto, ao volume



embarcado e desembarcado nessas instalações. Isto é, esses dados são duplamente informados. Já o conceito de volume transportado foi elaborado com a intenção de aperfeiçoar a informação, registrando-se apenas a movimentação em um dos sentidos. Como os indicadores apresentados tratam do transporte de cargas, foi considerada, na navegação de cabotagem, apenas a movimentação de desembarque, que engloba tudo o que foi transportado entre portos/TUPs e também o que foi transportado da plataforma continental para os portos/TUPs de cada estado.

Diante desse conceito, em 2011, as empresas de navegação de cabotagem transportaram 133,3 milhões de toneladas. Os graneis líquidos representaram 78,6% desse total, seguidos pelos graneis sólidos, com aproximadamente 13,7% e, por fim, as cargas gerais, com 7,7%. A Tabela 24 contempla os dados do total transportado, por natureza da carga, na navegação de cabotagem.

**Tabela 24 - Volume de cargas transportadas, por natureza da carga, na navegação de cabotagem**

Natureza da carga	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Granel sólido	18,2	18,3	0,3%
Granel líquido	102,5	104,7	2,1%
Carga geral	9,9	10,3	3,8%
<b>TOTAL</b>	<b>130,7</b>	<b>133,3</b>	<b>2,0%</b>

Fonte: Antaq

Além disso, a Antaq também passou a disponibilizar os dados do volume transportado por grupo de mercadoria e a matriz origem e destino dessas cargas. Os itens que seguem abrangem esses dados.

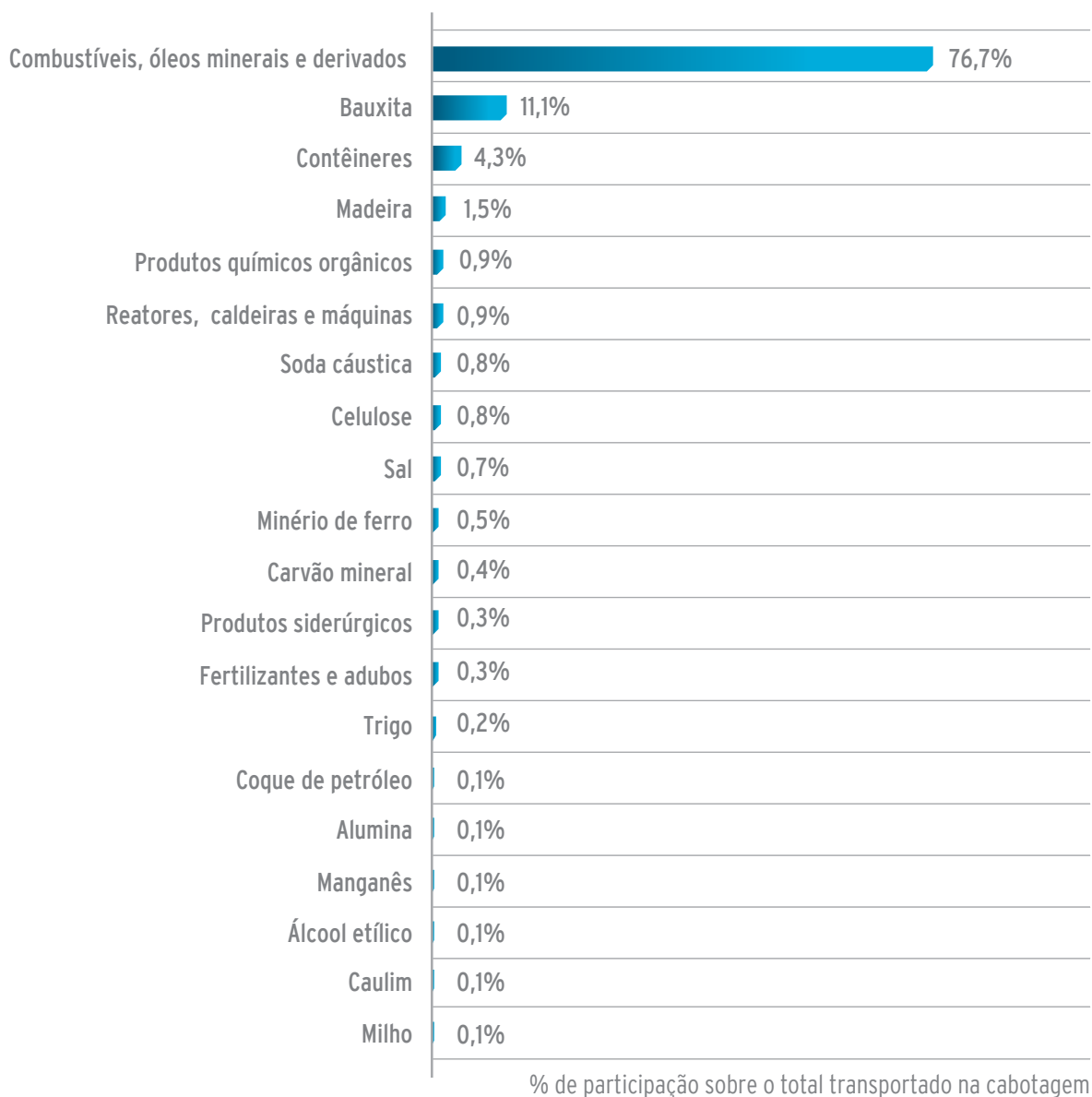
### 4.3.2. Grupos de mercadorias

Entre os grupos de mercadorias transportadas em 2011, destacaram-se os seguintes: combustíveis, óleos minerais e derivados, bauxita e contêineres. O Gráfico 22 delinea o percentual de participação das mercadorias sobre o total transportado na cabotagem. Observa-se que o transporte de combustíveis, óleos minerais e derivados ocupa a primeira posição no ranking de mercadorias por tonelagem de carga transportada via cabotagem, detendo 102,3 milhões de toneladas ou 76,8% do total. Cabe destacar que também é considerado, na cabotagem, o transporte de óleos minerais das plataformas de extração de petróleo para o continente, conforme definição da Antaq.

Outra mercadoria que apresenta destaque é a bauxita. Em 2011, foram transportados 14,8 milhões de toneladas pela navegação de cabotagem, o que representa 11,1% do total transportado por esse modo de transporte. Segundo a Antaq, esses números são decorrentes da maior demanda dos mercados interno e externo por alumínio

- produto que tem a bauxita como matéria-prima. Por sua vez, o transporte de contêineres via cabotagem, em 2011, obteve 4,3% de participação sobre o total nacional, ou seja, foram transportados 5,7 milhões de toneladas.

### Gráfico 22 - Percentual do volume de cargas transportadas na navegação de cabotagem, por grupo de mercadoria, em 2011



#### 4.3.3. Origem e destino das cargas

Este tópico analisa as principais origens e destinos do transporte de cargas pela navegação de cabotagem. Na Tabela 25 e na Tabela 26 constam os volumes transportados em toneladas totais (granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral), nos anos de 2010 e 2011, segundo a origem e o destino, respectivamente.

Tabela 25 - Origem das cargas transportadas na navegação de cabotagem por UF em 2010 e 2011

Origem	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Acre	-	0,0	-
Alagoas	1,3	1,4	7,0%
Amapá	0,1	-	-
Amazonas	1,4	1,5	11,6%
Bahia	8,0	8,3	4,2%
Ceará	1,5	1,0	-30,1%
Espírito Santo	7,1	12,1	69,8%
Maranhão	3,4	3,4	1,6%
Pará	13,9	15,2	9,4%
Paraíba	0,1	1,0	1028,9%
Paraná	0,7	0,9	19,9%
Pernambuco	1,6	2,1	35,7%
Rio de Janeiro	7,6	5,0	-33,5%
Rio Grande do Norte	1,4	2,7	91,3%
Rio Grande do Sul	3,5	2,4	-32,2%
Rondônia	-	0,1	-
Santa Catarina	0,8	1,4	80,5%
São Paulo	6,8	7,3	7,1%
Sergipe	2,9	1,3	-53,0%
Plataforma continental	62,4	65,4	4,8%
Não Identificado	6,3	0,5	-
TOTAL	130,7	133,3	2,0%

Fonte: Modificado de Antaq

A partir da Tabela 25 é possível constatar que grande parte das cargas transportadas na navegação de cabotagem, em 2011, originaram-se da plataforma continental brasileira, representando 49,1% do total. Os estados do Pará, Espírito Santo, Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, juntos, representaram 35,9% do total transportado. Em relação à variação da quantidade transportada por origem entre os anos de 2010 e 2011, destaca-se o aumento registrado na Paraíba (1.028,9%), Rio Grande do Norte (91,3%), Santa Catarina (80,5%) e Espírito Santo (69,8%). Em contrapartida, registrou-se a redução das cargas transportadas originadas de Sergipe (-53,0%), Rio de Janeiro (-33,5%), Rio Grande do Sul (-32,2%) e Ceará (-30,1%).

**Tabela 26 - Destino das cargas transportadas na navegação de cabotagem por UF em 2010 e 2011**

Origem	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Alagoas	0,4	0,5	24,3%
Amapá	0,1	0,1	45,9%
Amazonas	4,3	3,4	-21,4%
Bahia	14,5	14,4	-0,5%
Ceará	2,9	2,8	-4,9%
Espírito Santo	4,2	4,8	11,9%
Maranhão	8,4	10,4	24,3%
Pará	8,4	8,4	-0,7%
Paraíba	0,7	0,7	-2,6%
Paraná	1,4	1,6	18,5%
Pernambuco	4,1	3,9	-4,9%
Rio de Janeiro	22,0	24,3	10,7%
Rio Grande do Norte	0,8	0,6	-26,8%
Rio Grande do Sul	1,3	5,2	310,2%
Santa Catarina	8,4	9,3	10,3%
São Paulo	43,2	42,2	-2,4%
Sergipe	0,8	0,6	-16,5%
Não Identificado	5,0	0,2	-
TOTAL	130,7	133,3	2,0%

Fonte: Modificado de Antaq

Tabela 27 – Matriz origem/destino das cargas transportadas pela navegação de cabotagem, em 2011 (em mil toneladas)

UF origem/ UF destino	Acre	Alagoas	Amapá	Amazonas	Bahia	Ceará	Espírito Santo	Maranhão	Pará	Parabá	Paraná	Pernambuco	Rio de Janeiro	Rio Grande do Norte	Rio Grande do Sul	Rondônia	Santa Catarina	São Paulo	Sergipe	Plataforma continental	Não identificado	TOTAL GERAL
Acre	-	-	-	-	-	-	21,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,7
Alagoas	-	-	-	-	647,2	-	119,1	300	17,5	-	-	60,2	77,3	5,3	2,1	-	54,7	125,9	267,9	-	-	1.407,0
Amapá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amazonas	-	-	-	-	580,5	95,5	3,7	87,2	-	-	-	161,6	21,7	-	0,9	-	20,7	548,2	-	-	-	1.544,8
Bahia	-	-	-	464,5	536,9	530,1	2.978,4	393,4	91,7	677,3	119,8	826,4	249,3	38,4	98,5	-	103,5	1.119,0	41,9	-	-	8.348,0
Ceará	-	-	12,5	346,4	72,8	-	0,6	95,1	167,9	-	-	63,3	28,0	21,3	20,5	-	28,6	95,9	63,6	-	-	1.021,5
Espírito Santo	-	13,8	-	70,6	435,8	263,7	61,0	-	-	-	79,1	23,1	68,0	14,7	181,9	-	1.380,4	9.199,2	267,7	-	-	12.059,0
Maranhão	-	62,6	16,7	538,0	253,1	420,6	-	-	1.168,9	-	24,3	690,8	202,7	7,4	17,5	-	-	34,7	-	-	-	3.437,3
Pará	-	-	-	-	62,6	18,8	-	8.857,0	6.088,8	-	33,4	0,3	106,3	-	0,2	-	-	53,2	-	-	-	15.220,7
Parabá	-	5,6	-	-	912,0	25,3	10,7	18,9	21,6	-	-	40,1	-	11,3	-	-	0,5	-	-	-	-	1.045,9
Paraná	-	5,5	-	108,0	101,5	76,4	0,0	24,4	67,3	-	-	272,0	77,0	-	65,8	-	23,1	57,2	-	-	-	878,4
Pernambuco	-	155,8	66,5	371,9	319,7	333,5	17,3	249,5	33,9	-	-	26,5	99,1	70,4	94,3	-	78,4	118,9	-	-	-	2.139,3

**Tabela 27 - Matriz origem/destino das cargas transportadas pela navegação de cabotagem, em 2011 (em mil toneladas)**

Continuação

UF origem/UF destino	Acre	Alagoas	Amapá	Amazonas	Bahia	Ceará	Espírito Santo	Maranhão	Pará	Parabá	Paraná	Pernambuco	Rio de Janeiro	Rio Grande do Norte	Rio Grande do Sul	Rondônia	Santa Catarina	São Paulo	Sergipe	Plataforma continental	Não identificado	TOTAL GERAL	
Rio de Janeiro	-	22,6	-	285,7	1.686,8	41,6	50,8	7,5	11,8	-	166,8	352,6	352,5	5,9	1.216,7	-	119,5	706,3	-	-	-	-	5.024,2
Rio Grande do Norte	-	-	-	-	1.776,2	16,7	135,5	-	26,4	-	149,5	14,4	4,6	-	55,7	-	27,1	53,2	-	-	-	-	2.719,4
Rio Grande do Sul	-	4,1	-	244,2	791,3	290,7	30,0	109,6	8,2	-	125,4	345,0	217,6	-	-	-	43,5	142,7	-	-	-	-	2.352,4
Rondônia	-	-	-	-	60,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60,5
Santa Catarina	-	-	4,2	135,9	46,2	185,9	396,8	-	-	-	25,8	168,3	52,2	-	338,6	-	0,0	76,3	-	-	-	-	1.430,1
São Paulo	-	70,3	-	774,5	612,3	334,0	926,8	566,3	645,8	-	766,7	829,9	1.204,3	5,9	191,1	-	118,5	204,2	-	-	-	-	7.250,8
Sergipe	-	18,1	-	-	1.330,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.348,9
Plataforma continental	-	12,9	-	36,2	4.163,1	-	-	-	-	-	-	-	21.501,2	373,6	2.965,5	-	7.278,4	291.022,4	-	-	-	-	65.433,3
Não identificado	-	6,8	-	-	20,0	151,9	0,2	-	11,6	-	-	-	72,0	-	0,0	-	-	81,4	-	-	188,4	532,3	
TOTAL GERAL	-	462,2	999	3.375,9	14.409,3	2.784,7	4.752,6	10.438,9	8.361,5	677,3	1.619,1	3.874,4	24.333,7	554,2	5.249,4	-	9.274,0	42.178,8	641,1	-	188,4	-	133.275,4

Fonte: Modificado de Antaq

Ao se analisar a Tabela 26, observa-se que existe uma melhor distribuição das cargas no seu destino, apesar da grande concentração no estado de São Paulo, que recebeu 43,2 e 42,2 milhões de toneladas, representando 33,1% e 31,6% de participação sobre o total nacional, respectivamente, em 2010 e 2011. Em seguida, destaca-se o estado do Rio de Janeiro, uma vez que atraiu, em 2011, cerca de 24,3 milhões de toneladas. No mesmo ano, as cargas que apresentaram como destino a Bahia totalizaram 14,4 milhões de toneladas, ou seja, 10,8% do total nacional. Em relação à variação da quantidade transportada por destino entre os anos de 2010 e 2011, destacam-se os aumentos registrados no Rio Grande do Sul (310,2%), Amapá (45,9%), Alagoas (24,3%) e Maranhão (24,3%). Em contrapartida, registrou-se a redução das cargas transportadas com destino ao Rio Grande do Norte (-26,8%), Amazonas (-21,4%) e Sergipe (-16,5%).

Já na Tabela 27, é possível observar a movimentação de cargas entre os estados brasileiros, pela navegação de cabotagem, em 2011. Entre os pares origem-destino apresentados, tem destaque a movimentação originária de plataforma continental - exclusivamente granéis líquidos - com destino aos estados de São Paulo e Rio de Janeiro (29,1 e 21,5 milhões de toneladas, respectivamente), bem como a movimentação com origem no Espírito Santo e destino em São Paulo (9,2 milhões de toneladas) e com origem no Pará e destino no Maranhão (8,9 milhões de toneladas).

#### 4.4. Apoio marítimo e portuário

A relevância das navegações de apoio marítimo e portuário é decorrente do suporte logístico que essas prestam às embarcações e instalações portuárias. A Lei n.º 9.432/97 institui que esse atendimento deverá ser realizado exclusivamente nos portos e terminais aquaviários localizados no território nacional e na Zona Econômica Exclusiva que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

Nos últimos anos, os incentivos à construção naval no país e os investimentos para a exploração de petróleo no mar têm impulsionado a expansão da frota brasileira de apoio marítimo e portuário. Conforme indica a Tabela 28, a frota total registrada na navegação de apoio marítimo obteve crescimento de 13,3% entre os anos de 2010 e 2011. Destaca-se que a frota de embarcações de passageiros/carga geral obteve crescimento de 150,0%, seguida pelo aumento de 100,0% dos navios cargueiros e de 62,5% de barcaças.

**Tabela 28 - Frota registrada na navegação de apoio marítimo por tipo de embarcação - 2010 e 2011**

Tipo de embarcação	Quantidade de embarcações		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Balsa	10	13	30,0%
Barcaça	8	13	62,5%
Bote	-	14	-
Cábrea/Guindaste	1	1	0,0%

Tabela 28 - Frota registrada na navegação de apoio marítimo por tipo de embarcação - 2010 e 2011

Continuação

Tipo de embarcação	Quantidade de embarcações		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Cargueiro	2	4	100,0%
Catamarã misto	-	1	-
Chata	-	2	-
Flutuante	-	2	-
Graneleiro (ore-oil)	1	1	0,0%
Lancha	55	58	5,5%
Manuseio de espias	2	-	-
Passageiro/Carga geral	2	5	150,0%
Petroleiro	2	2	0,0%
Rebocador/Empurrador	163	178	9,2%
Supridores de plat. marítimas (supply)	121	145	19,8%
Traineira	-	4	-
Outras embarcações	32	9	-71,9%
<b>TOTAL</b>	<b>399</b>	<b>452</b>	<b>13,3%</b>

Já a Tabela 29 indica que a frota total registrada na navegação de apoio portuário obteve crescimento de 12,9% entre os anos de 2010 e 2011. Destaca-se que a frota de embarcações para suprimento de plataformas marítimas (*supply*) obteve crescimento de 166,7%, seguido pelo aumento de 100,0% dos navios cargueiros e de 50,0% dos navios graneleiros. Em contrapartida, registrou-se redução nas embarcações do tipo batelão, passageiros e draga, com 71,4%, 25,0% e 17,4%, respectivamente.



Tabela 29 - Frota registrada na navegação de apoio portuário por tipo de embarcação - 2010 e 2011

Tipo de embarcação	Quantidade de embarcações		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Balsa	65	91	40,0%
Barça	37	55	48,6%
Batelão	7	2	-71,4%
Bote	-	64	-
Cábrea/Guindaste	11	12	9,1%
Cargueiro	8	16	100,0%
Chata	50	47	-6,0%
Draga	23	19	-17,4%
Ferry boat	6	8	33,3%
Flutuante	40	41	2,5%
Graneleiro	4	6	50,0%
Graneleiro (ore-oil)	1	1	0,0%
Lancha	283	344	21,6%
Lancha prático	11	10	-9,1%
Passageiro/Carga geral	14	14	0,0%
Passageiros	4	3	-25,0%
Pesquisa	2	2	0,0%
Petroleiro	5	5	0,0%
Porta-contêiner	1	-	-
Rebocador/Empurrador	339	350	3,2%
Supridores de plat. marítimas (supply)	3	8	166,7%
Traineira	-	16	-
Outras embarcações	104	35	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.018</b>	<b>1.149</b>	<b>12,9%</b>

Em relação à movimentação de cargas, observa-se, na Tabela 30, que a navegação de apoio marítimo apresentou queda de 28,0% entre os anos de 2010 e 2011. De maneira similar, a navegação de apoio portuário também apresentou queda, com redução de 12,9%. Ademais, dada a característica de suporte à navegação de longo curso e cabotagem, ressalta-se a pouca participação da navegação de apoio marítimo e portuário na movimentação total de cargas em 2011, ambas com 0,2%.

**Tabela 30 - Volume de cargas movimentado na navegação de apoio marítimo e portuário (2010 - 2011)**

Tipo de navegação	Quantidade (milhões de t)		Variação 2010 - 2011 (%)
	2010	2011	
Apoio marítimo	2,1	1,5	-28,0%
Apoio portuário	1,5	1,3	-12,9%
TOTAL	3,6	2,9	-21,7%





# 05

## ECONOMIA, COMÉCIO EXTERIOR E TRANSPORTE MARÍTIMO



Os avanços do transporte marítimo reduziram a distância entre os centros produtores e consumidores e viabilizaram uma maior especialização das economias. Com isso, os mercados se tornaram mais eficientes e as trocas mais rentáveis. Impulsionada pela atividade mercantil, a navegação em grande escala foi um fator determinante na revolução que definiu o novo modelo de mercado globalizado, que é caracterizado por economias de escala e diferenciação de produtos.

Nesse contexto, os portos são fundamentais para a inserção de um país no mercado internacional e, conseqüentemente, para o desenvolvimento econômico. No caso do Brasil, os portos são a principal porta de entrada e saída de bens transacionados com outras nações. Para se ter uma ideia da importância dos portos brasileiros, em 2011, em termos de volume, foram transportados 95,9%<sup>24</sup> das exportações e 88,7% das importações do país. Em termos de valor (US\$ FOB<sup>25</sup>), esses percentuais são 84,3% (exportações) e 75,8% (importações).

Na última década, o Brasil passou por importantes mudanças em relação ao ritmo de crescimento econômico e à integração com o comércio mundial. De 2001 a 2005, a corrente de comércio brasileira (soma de exportações e importações) foi de US\$ 139 bilhões ao ano, em média. Na segunda metade da década, esse valor saltou para US\$ 309 bilhões anuais. Só em 2011, o valor registrado foi de US\$ 482 bilhões.

Apesar das reformas que aconteceram nos últimos anos e de sua importância para a economia e para o desenvolvimento nacional, os portos se mantêm como um dos principais gargalos de infraestrutura no país. Os investimentos, apesar de significativos, não foram suficientes para acompanhar a crescente demanda pelo setor portuário, o que gerou uma situação de baixa eficiência na maioria dos portos do Brasil.

## 5.1. O crescimento econômico e o comércio internacional

O comércio internacional é importante para a economia dos países, sejam eles desenvolvidos ou em desenvolvimento. A abertura comercial permite que produtores locais explorem outros mercados, impulsionando a produção interna, por meio das exportações. Enquanto isso, a possibilidade de importação aumenta a oferta de produtos para o consumo interno e favorece a concorrência e as inovações tecnológicas.

O comércio internacional incentiva a alocação ótima dos fatores de produção nos países. Isso porque as trocas permitem que os países se especializem na produção de bens e serviços em que são mais eficientes sem, entretanto, deixar de consumir os demais bens. Dessa forma, os custos de produção são reduzidos, a produção e o consumo são maximizados e a renda real da população aumenta<sup>26</sup>.

Além disso, estudos<sup>27</sup> apontam que o comércio internacional aumenta a utilização da capacidade produtiva, os níveis de investimento e traz melhorias tecnológicas. Outra

24. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2012).

25. Quando o valor das exportações e importações se refere apenas ao preço e a quantidade de mercadorias transacionadas, utiliza-se o conceito *Free on Board* - FOB. Caso se inclua no valor exportado ou importado os custos com seguros, fretes e transportes, utiliza-se o conceito *Cost, Insurance and Freight* - CIF.

26. Com a redução do preço dos bens, a população tem maior poder de compra. É possível adquirir uma cesta maior de bens duráveis e de consumo com o mesmo salário nominal.

27. Fukuda e Toya, 1993.

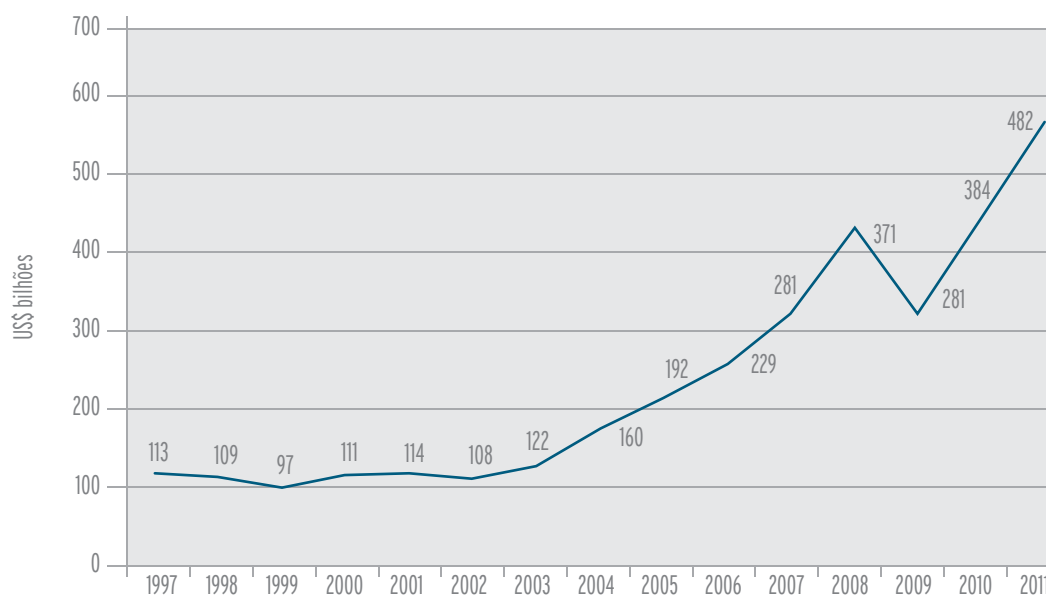
vantagem das trocas internacionais é a possibilidade de ganhos de escala originados de um maior mercado consumidor.

Nos últimos 5 anos, as exportações de bens e serviços contribuíram, em média, com aproximadamente 20% do crescimento do PIB brasileiro. Para 2011, isso significa que as exportações contribuíram com 0,49% do crescimento de 2,7% do PIB ocorrido naquele ano, ou seja, uma participação de 18%.

É relevante observar que essa participação no crescimento do PIB é calculada considerando, apenas, a influência direta das exportações sobre a economia local. Estudos mais sofisticados<sup>28</sup> apontam que a abertura do comércio pode induzir um crescimento adicional de 1% a 2% no Produto Interno Bruto dos países, quando considerados os efeitos indiretos dessa relação comercial.

No caso do Brasil, observa-se um crescimento nas relações comerciais com o resto do mundo tanto para exportações quanto para importações. De 1997 até 2011, houve um incremento significativo na corrente de comércio exterior do Brasil. Apesar da crise econômica internacional (2008-2009), é possível perceber, no Gráfico 23, que a queda do comércio internacional brasileiro foi modesta e apresentou recuperação rápida e significativa. Em 2010, ano seguinte ao choque, o volume já estava restabelecido e, em 2011, fechou com recorde para a corrente de comércio exterior do Brasil.

**Gráfico 23 - Evolução da corrente de comércio exterior do Brasil**



Segundo estudos da Comissão Econômica para América Latina e Caribe da ONU - Cepal<sup>29</sup>, esse comportamento é justificado pela modificação no padrão regional das exportações. Os dados apresentados pela Cepal indicam que os principais parceiros comerciais dos países em desenvolvimento não são mais os países desenvolvidos, mas outros países em desenvolvimento, principalmente a China. O fato fez com que, apesar de o comércio internacional sentir a crise econômica, os efeitos não fossem duradouros sobre o Brasil.

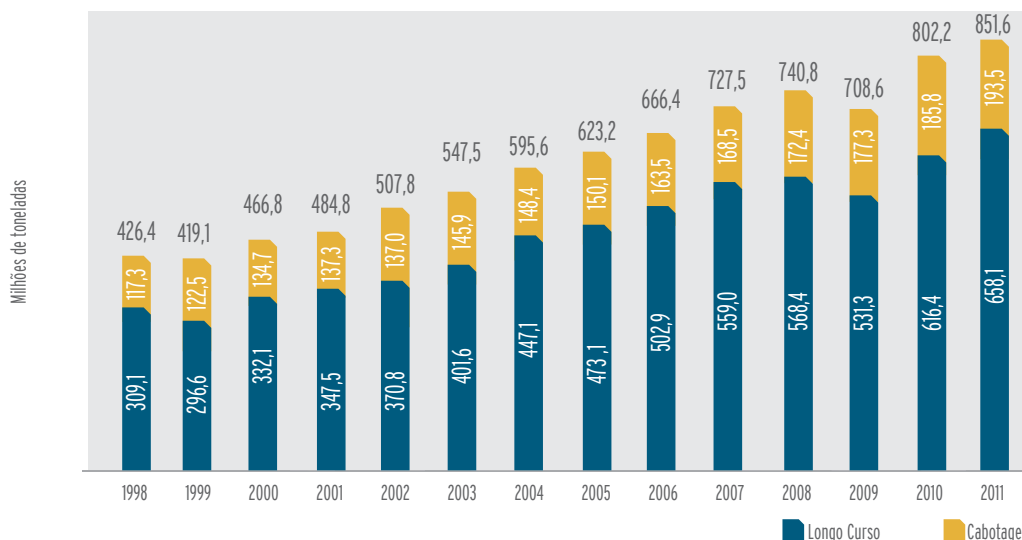
28. Wacziarg e Welch (2003).

29. CEPAL (2011).

## 5.2. Movimentação de mercadorias

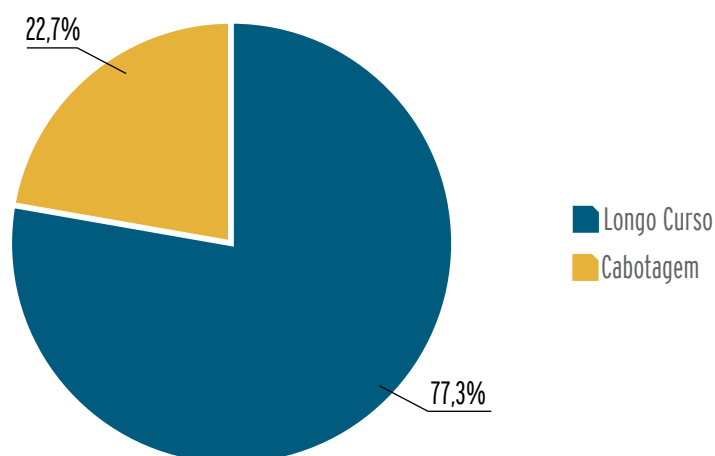
Segundo dados da Antaq<sup>30</sup>, em 2011, foram movimentados - no longo curso e na cabotagem - 851,6 milhões de toneladas de mercadorias, conforme indica o Gráfico 24. O volume é 99,7% superior ao registrado em 1998, evidenciando a maior demanda por serviços portuários nos últimos 14 anos.

Gráfico 24 - Movimentação de cargas nos portos e terminais brasileiros



Dos 851,6 milhões de toneladas movimentados pelo longo curso e pela cabotagem, 658,1 milhões de toneladas são relativos à navegação de longo curso (77,3%). A cabotagem, que participou com 22,7% das cargas transacionadas, apresentou incremento de 4,1% no volume movimentado em 2011 (de 185,8 milhões de toneladas, em 2010, para 193,5 milhões de toneladas no ano seguinte, conforme indica o Gráfico 25).

Gráfico 25 - Movimentação de cargas, longo curso e cabotagem (2011)



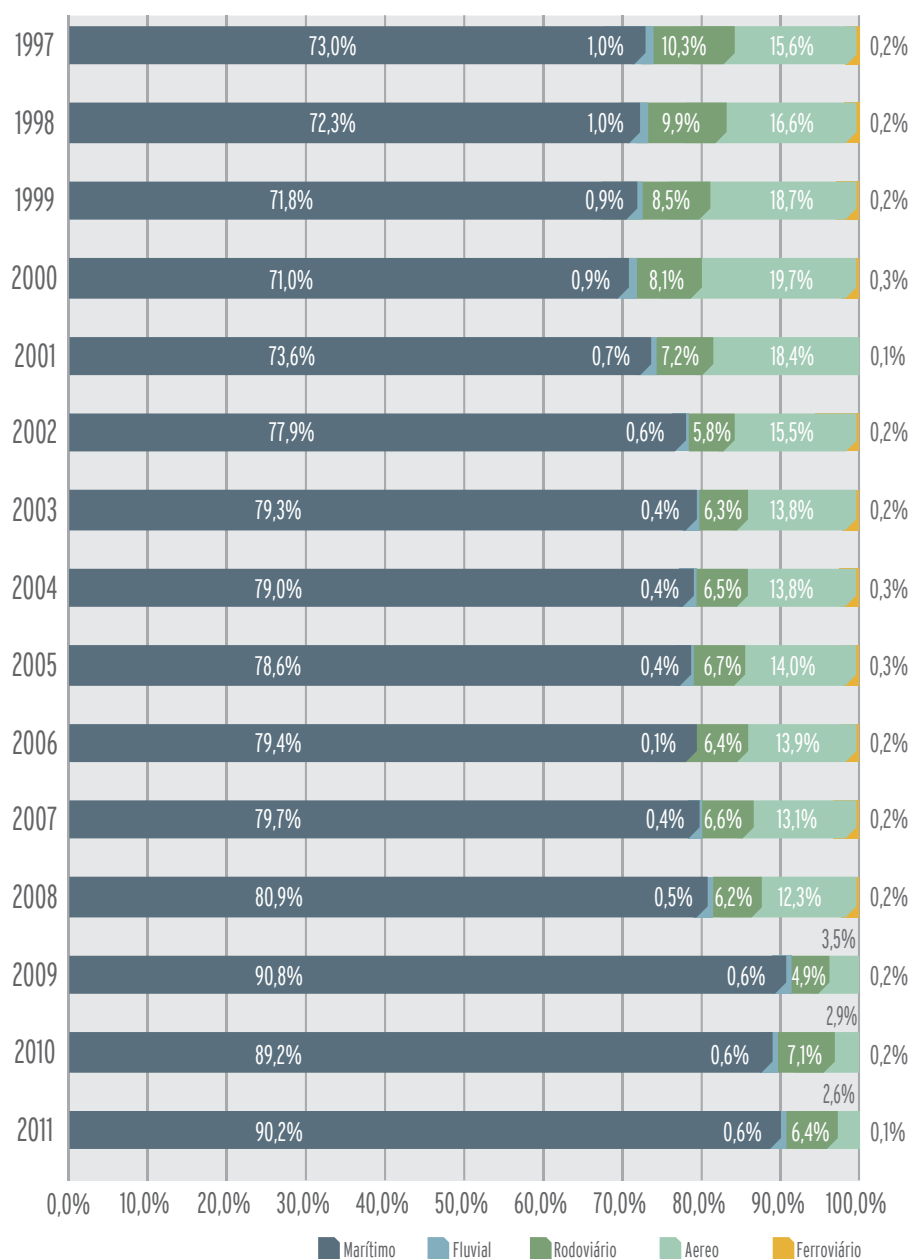
30. Anuário Estatístico Aquaviário (ANTAQ, 2011).



### 5.3. A importância do transporte marítimo para o comércio exterior brasileiro

O transporte marítimo é o modal mais importante para o comércio exterior brasileiro. A importância do transporte marítimo vem aumentando nos últimos anos, principalmente quando considerado o valor das mercadorias - US\$ FOB. O Gráfico 26 apresenta a evolução da participação do modal na corrente de comércio exterior brasileira considerando apenas os modais marítimo, fluvial, rodoviário, aéreo, e ferroviário. Em termos monetários, em 1997, o transporte marítimo era responsável pela movimentação de 73% da corrente de comércio exterior. Atualmente, a participação é de 90,2%.

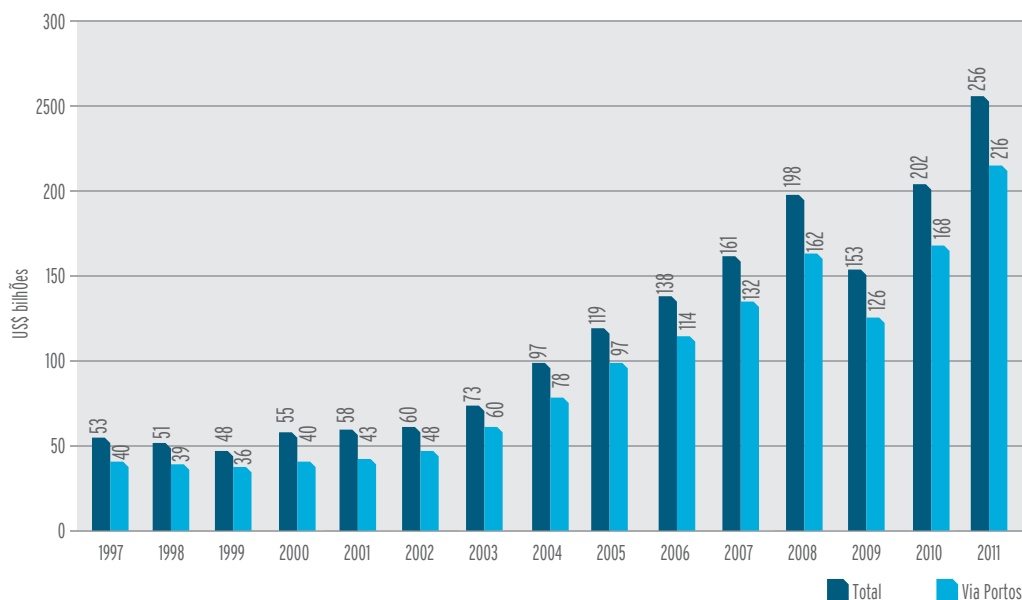
**Gráfico 26 - Participação modal na corrente de comércio exterior - US\$ FOB**



No que se refere às importações, o modal marítimo respondeu por 75,8% dos valores movimentados em 2011 e a 88,7% do volume. Já quando consideradas as exportações em 2011, em termos monetários, a participação é de 84,3%, o equivalente a 95,9% em volume (ver Gráfico 27).

A pequena participação das outras modalidades de transporte na movimentação internacional de cargas é por causa das características dos produtos e dos próprios modais. Por exemplo, o modal aéreo, que é responsável pelo transporte de 4,5% das exportações em termos monetários, é o mais rápido e não tem sua atuação restrita aos países limítrofes, mas possui alto custo e restrições volumétricas. Já o modo rodoviário, que transporta 7,1% das exportações (em US\$ FOB), está limitado tanto pelo volume quanto pela abrangência de atuação. O modo ferroviário, que movimenta 0,2% das exportações em termos de valor, apesar de apresentar grande capacidade volumétrica, apresenta restrições de abrangência geográfica e necessita de conexão entre as malhas férreas nacionais e estrangeiras para que o transporte possa ocorrer.

**Gráfico 27 - Exportações: total e via portos (US\$ FOB)**



Dessa forma, é possível concluir que o transporte marítimo possui vantagens comparativas em relação aos outros modais no que se refere ao transporte internacional de cargas. Isso porque, além de ser bastante flexível quanto ao tipo de carga e ter autonomia para grandes distâncias - possibilitando o comércio com países não limítrofes - o modal apresenta capacidade para grandes volumes de carga. Esta última característica torna o transporte marítimo mais competitivo por permitir ganhos de escala.

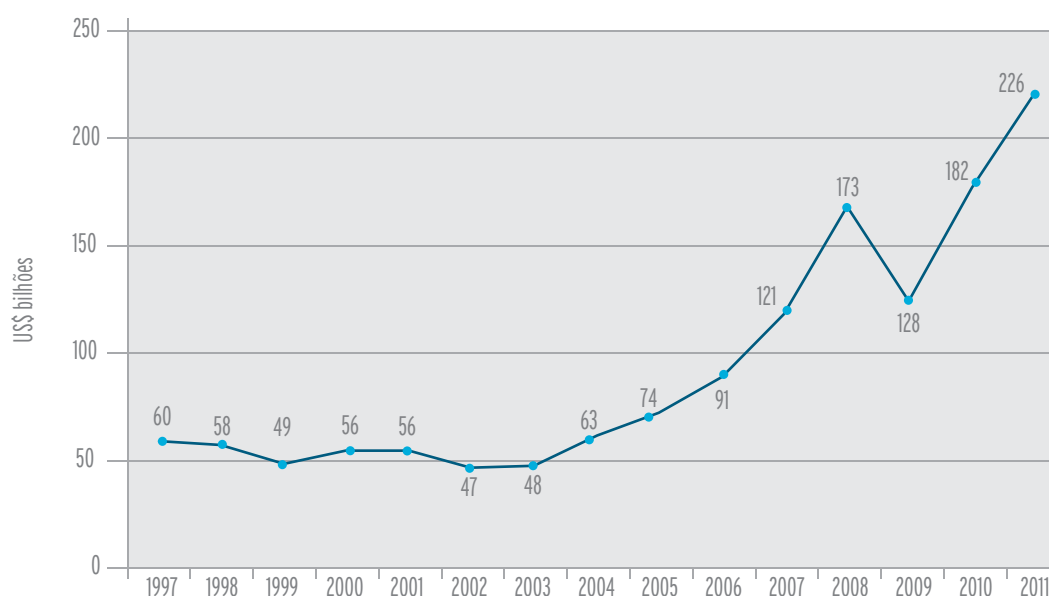
### 5.3.1. Importações

As importações são fundamentais ao desenvolvimento econômico, pois permitem aquisição de produtos, máquinas e equipamentos que não estejam disponíveis no

mercado interno. Isso permite a diversificação de produtos e a modernização do setor produtivo do país. Além disso, as importações induzem uma alocação mais eficiente dos fatores de produção. Em vez de se empregar recursos em setores da economia que não apresentem vantagens comparativas, é mais eficiente importar mercadorias de países mais competitivos na produção dessas mercadorias.

No caso brasileiro, no que se refere às importações, percebe-se um crescimento acentuado iniciado em 2004, conforme indica o Gráfico 28. Apesar da expressiva redução das importações em 2009, a recuperação foi rápida. As importações brasileiras totalizaram US\$ 226 bilhões em 2011, incremento de 24,4% em relação ao ano anterior, quando atingiram US\$ 182 bilhões. O resultado é recorde e representa crescimento de 278,7% em relação ao ano de 1997.

**Gráfico 28 - Evolução das importações totais (US\$ FOB)**



Ainda no que se refere à pauta de importações, percebe-se uma grande diversificação de bens adquiridos no exterior pelo Brasil. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC<sup>31</sup>, a pauta de importações brasileiras conta com 10.956 produtos. Atualmente, os principais produtos de importação são óleos brutos do petróleo, óleo diesel e automóveis (ranking na Tabela 31).

Apesar de sua importância na pauta de importações, esses produtos participam, individualmente, com menos de 5% do volume total de importações. Os cinco principais produtos respondem por 16,1% dos produtos importados em 2011. Cabe destacar que, com exceção de automóveis, os principais produtos importados são bens de capital e insumos básicos. Outro fato interessante que pode ser observado na Tabela 31 é a pequena mobilidade entre os principais produtos de importação ao longo da série histórica.

31. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Tabela 31 - Ranking de importações (US\$ FOB)

	1997	2002	2007	2011
1º	Óleos brutos do petróleo	Óleos brutos do petróleo	Óleos brutos do petróleo	Óleos brutos do petróleo
2º	Automóveis	Gasóleo (óleo diesel)	Gasóleo (óleo diesel)	Gasóleo (óleo diesel)
3º	Gasóleo (óleo diesel)	Trigo (exceto duto para semear)	Automóveis	Automóveis
4º	Parte e acessórios (tratores e automóveis)	Eletrógeradores	Naftas para petroquímica	Naftas para petroquímica
5º	Trigo (exceto duto para semear)	Cloretos de potássio	Catodos de cobre	Cloretos de potássio

Dadas as características volumétricas dos principais bens importados, é possível perceber a importância do modal marítimo para a realização de aquisição de bens de outros países. Como apresentado anteriormente, 88,7% das importações, em termos de volume, ocorrem via navegação.

### 5.3.2. Exportações

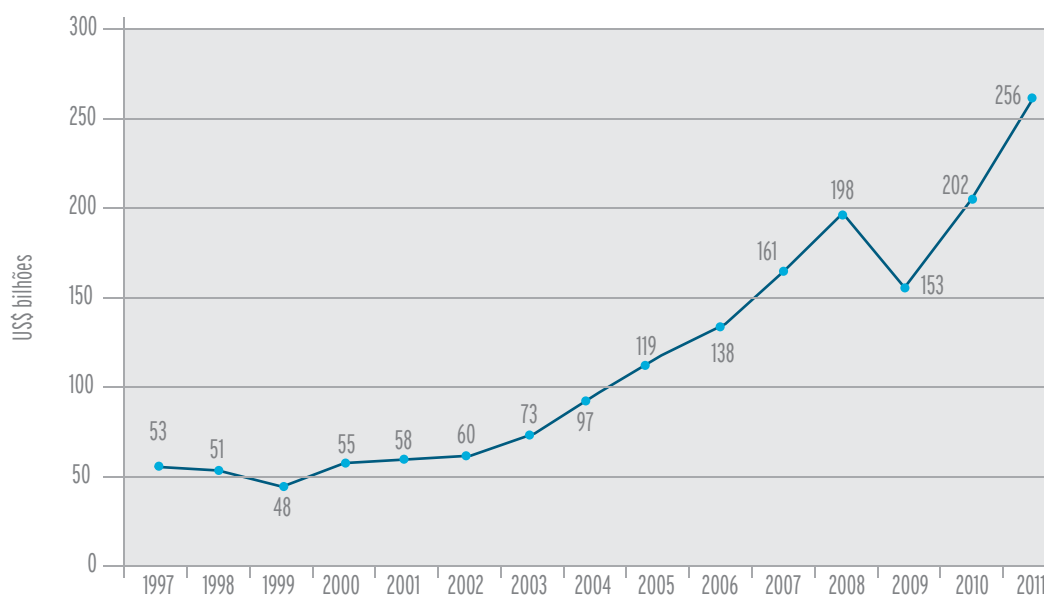
As exportações têm relação positiva e direta com o crescimento econômico. O aumento da demanda externa por produtos nacionais aumenta a atividade produtiva, os investimentos internos e o nível de renda. Cabe ressaltar, entretanto, que a demanda por exportações está relacionada, principalmente, com o nível de renda internacional. É por isso que, em períodos de crise internacional, percebe-se uma retração no volume de mercadorias exportadas e consequente redução da movimentação marítima.

Foi isso o que ocorreu em 2009. Com a crise econômica iniciada em 2008, a atividade econômica e a renda dos países reduziram-se, principalmente nos EUA e na Europa. O reflexo disso, no Brasil, foi uma queda de 22,7% nas exportações, em 2009, em relação ao ano anterior.

Apesar da ruptura da trajetória de crescimento das exportações, a retomada ocorreu já em 2010 e, em 2011, superou o volume transacionado antes da crise em 29,3%, registrando US\$ 256 bilhões contra US\$ 198 bilhões em 2008, conforme indica o Gráfico 29. Grande parte dessa retomada pode ser explicada pelo intenso comércio de *commodities* minerais com a China, principal parceiro comercial do Brasil atualmente.

Cerca de 45% das exportações do Brasil estão concentradas nas relações comerciais com cinco países: China, Estados Unidos, Argentina, Holanda<sup>32</sup> e Alemanha. O valor das exportações para esses países somou, em 2011, US\$ 116 bilhões. Segundo dados do MDIC, há preponderância de *commodities* - agrícolas e minerais - que passaram de 27%, em 1997, para 48%, em 2011, na pauta de exportações brasileiras.

32. Parte do que chega à Holanda é distribuído para o resto da Europa, já que o porto de Rotterdam é um *Hub Port*, funcionando como um centro distribuidor para o resto do continente.

**Gráfico 29 - Evolução das exportações totais (US\$ FOB)**

Em 2011, os cinco principais produtos de exportação - Tabela 32 - totalizaram US\$ 99,2 bilhões e responderam por 38,6% do total exportado pelo país. As exportações de minério de ferro, principal produto de exportação, representam 16,4% do total negociado. Há de se observar que, apesar da modificação nos últimos anos, a pauta de exportação do Brasil é formada por produtos de baixo valor agregado. Destaca-se que esse tipo de produto é exportado integralmente por via marítima, denotando a importância desse tipo de transporte na corrente de comércio.

**Tabela 32 - Ranking de exportações (US\$ FOB)**

	1997	2002	2007	2011
1º	Café	Complexo soja	Óleos brutos do petróleo	Minério de ferro
2º	Complexo soja	Minério de ferro	Minério de ferro	Óleos brutos do petróleo
3º	Minério de ferro	Aviões	Complexo soja	Complexo soja
4º	Alumínio	Óleos brutos do petróleo	Aviões	Açúcar
5º	Calçados de couro	Automóveis	Café	Café

### 5.3.3. Balança comercial

O resultado da balança comercial depende dos fluxos de exportação e importação. Ocorre um superávit comercial quando o valor das exportações supera o das importações. Isso significa que o saldo da balança comercial é positivo. Caso o valor das importações seja maior que o das exportações, ocorre o oposto, ou seja, o saldo comercial é negativo (ocorre um déficit comercial).

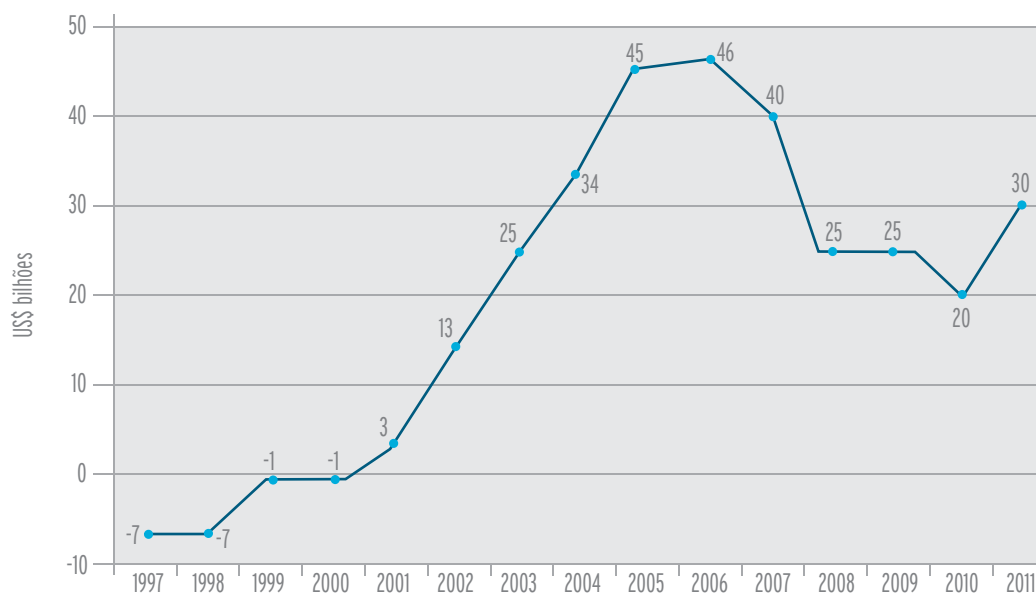
Como a maior parte do que exportamos ou importamos do resto do mundo é transacionada pela via marítima, possivelmente um saldo positivo da balança comercial significa que o valor total do que foi embarcado nos portos brasileiros é superior ao valor total daquilo que foi desembarcado. Essa análise só é válida em termos de valor - e não de tonelagem.

Nos últimos 15 anos, o saldo comercial apresentou basicamente três padrões distintos. Nos primeiros quatro anos, a balança comercial foi deficitária. O segundo padrão observado ocorreu entre 2001 e 2006, quando o saldo comercial foi positivo e sempre crescente.

Finalmente, o terceiro período vai de 2007 a 2010. Nesses anos, o Brasil exportou mais do que importou do resto do mundo em termos de valores, por isso o saldo positivo da balança comercial. Tanto as importações quanto as exportações foram crescentes, conforme pode ser constatado nas seções anteriores. Entretanto, a taxa de crescimento das importações foi maior que a das exportações, o que explica o saldo decrescente da balança comercial.

Em 2011, o saldo da balança comercial do Brasil foi de R\$ 30 bilhões. Isso representou um crescimento de 50% quando comparado com 2010, quando o saldo foi de R\$ 20 bilhões, conforme indica o Gráfico 30.

**Gráfico 30 - Evolução do saldo da balança comercial**



## 5.4. Vantagens do transporte marítimo

O modal marítimo é o que apresenta a maior abrangência geográfica, permitindo o comércio entre países não limítrofes. Essa conexão é fundamental para o crescimento econômico. Isso porque a ligação com os demais países possibilita acesso a um número maior de consumidores, ampliando o mercado para a comercialização da produção interna.

Além de permitir o comércio com um maior número de países, o modal marítimo transporta cargas de maior volume, em maior quantidade e com menores custos associados, em comparação com os demais modais capazes de atender ao comércio internacional. Assim, esse modal apresenta ganhos de escala em sua operação.

Os ganhos de escala ocorrem porque o custo por unidade transportada diminui à medida que se eleva o volume total da carga. Ou seja, o custo variável médio é decrescente, conforme a escala da operação é aumentada. Por exemplo, o custo diário de combustível de um navio de 6.500 TEUs<sup>33</sup> é cerca de cinco vezes maior do que o de um navio de 1.200 TEUs<sup>34</sup>. Contudo, a capacidade do primeiro navio é quase seis vezes maior. Como resultado, o custo anual do navio de 6.500 TEUs é de US\$ 433 por TEU, enquanto que o custo anual do navio de 1.200 TEUs é de US\$ 648 por TEU.

Para os países, esses ganhos são convertidos em maior competitividade no mercado internacional, o que favorece o crescimento econômico. A existência de economias de escala no transporte marítimo gerou incentivos para que as embarcações se tornassem maiores. Já a grande variedade de produtos transacionados internacionalmente demandou uma diversificação das embarcações de modo a atender diferentes mercados. Assim, existem tanto navios especializados no transporte de cargas específicas (como os petroleiros) quanto navios capazes de movimentar diversos tipos de cargas ao mesmo tempo.

Essa é outra vantagem do transporte marítimo: a versatilidade quanto à carga. O modal é capaz de transportar qualquer tipo de carga independentemente do valor agregado ou de seu volume. São transportados desde minério de ferro e petróleo até computadores e automóveis. A configuração estrutural dos navios permite que diversos tipos de carga sejam transportados em uma mesma embarcação, atendendo, assim, ao dinamismo do comércio internacional.

Com o maior fluxo comercial e a especialização dos navios, ocorreu um aumento na frequência de prestação do serviço de transporte. Com isso, foi possível a disponibilização de rotas regulares entre determinados portos e países. Essa possibilidade é muito benéfica aos embarcadores, pois permite redução dos custos e confere maior confiabilidade ao transporte. A existência de rotas regulares reduz a incerteza envolvida no transporte de mercadorias, porque é possível programar datas de embarque e desembarque sem grande margem de erros e atrasos.

## 5.5. Investimentos em transporte marítimo no Brasil

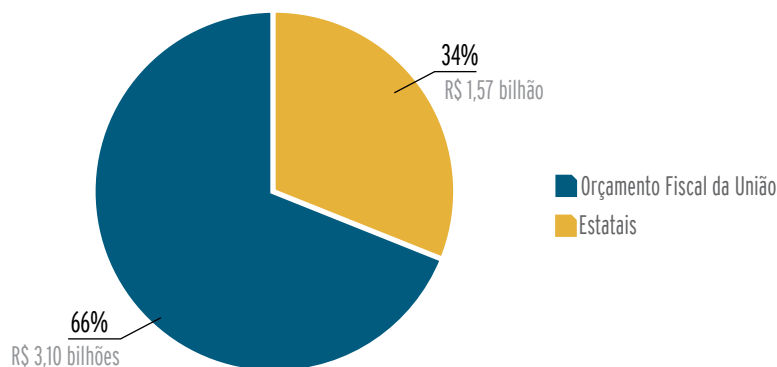
A necessidade de investimentos na modernização dos portos e a escassez de recursos públicos induziram reformas institucionais no setor portuário na década de 90. Com a promulgação da lei nº 8.630/93, muitos terminais portuários foram concedidos à iniciativa privada. O modelo de concessão adotado estabeleceu que a operação portuária fosse concedida ao setor privado. Caberia ao Estado investir em obras de infraestrutura portuária, como dragagem, e às concessionárias investirem na modernização dos terminais privados e privativos.

33. Twenty Equivalent Unit. Corresponde a um contêiner de 20 pés.

34. Stopford (2009).

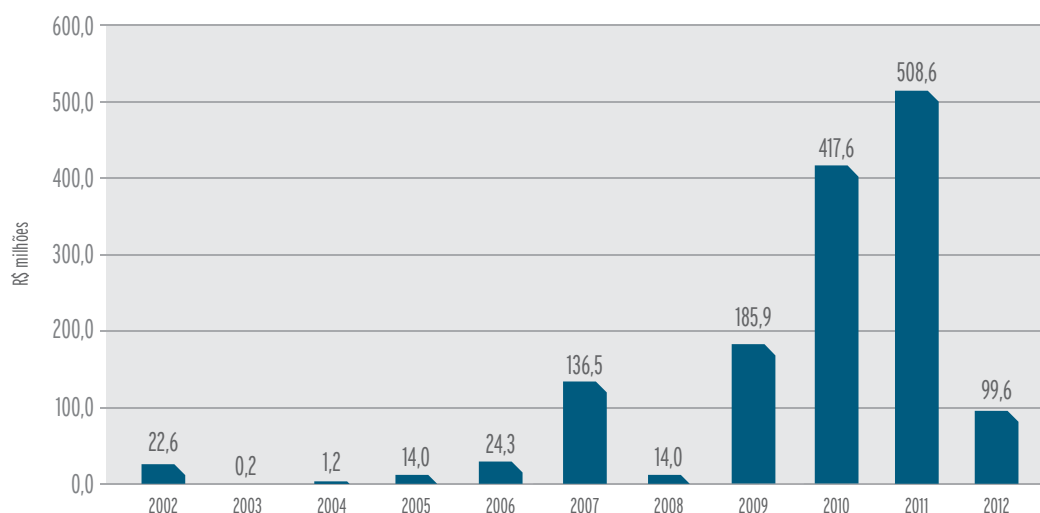
Em relação aos investimentos públicos em transporte marítimo, existem duas principais fontes de recursos: o Orçamento Fiscal da União e o orçamento de investimento das estatais, executado pelas Cias Docas. Considerando ambas as fontes de recursos, o investimento público total no setor, de 2002 a 2012, foi de R\$ 4,67 bilhões (R\$ 424 milhões anuais em média)<sup>35</sup>. Os recursos provenientes do Orçamento da União representaram 66% do total, ou seja, R\$ 3,10 bilhões. Já as Cias Docas foram responsáveis pelo valor restante (34%), Gráfico 31.

**Gráfico 31 - Investimentos públicos em transporte marítimo (2002 - 2012)**



Entre 2002 e 2012, os R\$ 3,10 bilhões de recursos provenientes do Orçamento da União foram investidos em 261 projetos para infraestrutura de transporte marítimo, considerando aqueles já concluídos ou ainda em andamento. Os maiores investimentos foram destinados às obras de ampliação de molhes, dragagem e construção de berços de atracação.

**Gráfico 32 - Investimentos públicos em dragagem**



Em dezembro de 2007, por meio da Lei nº 11.610/07, foi criado o Programa Nacional de Dragagem - PND, que consiste na retirada de material sedimentar submerso por meio de escavação ou derrocamento do leito, a fim de manter ou

<sup>35</sup>Dados atualizados até 22.10.2012. Parte dos recursos do Orçamento Fiscal da União (R\$ 1,06 bilhão) destina-se a portos-mistos, que atendem tanto ao transporte marítimo quanto ao fluvial. Foram considerados os seguintes portos-mistos: Belém (PA), Manaus (AM), Porto Alegre (RS), Rio Grande (RS), Santana ou Macapá (AP), Santarém (PA) e Vila do Conde (PA). Os investimentos destinados apenas ao transporte marítimo somam R\$ 2,04 bilhões.



elevar a profundidade das vias navegáveis. Para a implementação do programa, são utilizados recursos federais, incluídos nos dois Programas de Aceleração do Crescimento - PACs. Antes de 2007, o volume de recursos destinados às dragagens era pouco significativo, conforme o Gráfico 32.

A partir de 2008 (1º ano do PND), percebe-se que houve crescimento considerável dos investimentos direcionados para dragagem, com exceção de 2012. O ritmo de execução do Programa Nacional de Dragagem pode ser acompanhado pelos balanços dos PACs. Os resultados estão resumidos na Tabela 33 abaixo.

**Tabela 33 - Ritmo de execução do Programa Nacional de Dragagem (2007 - 2012)**

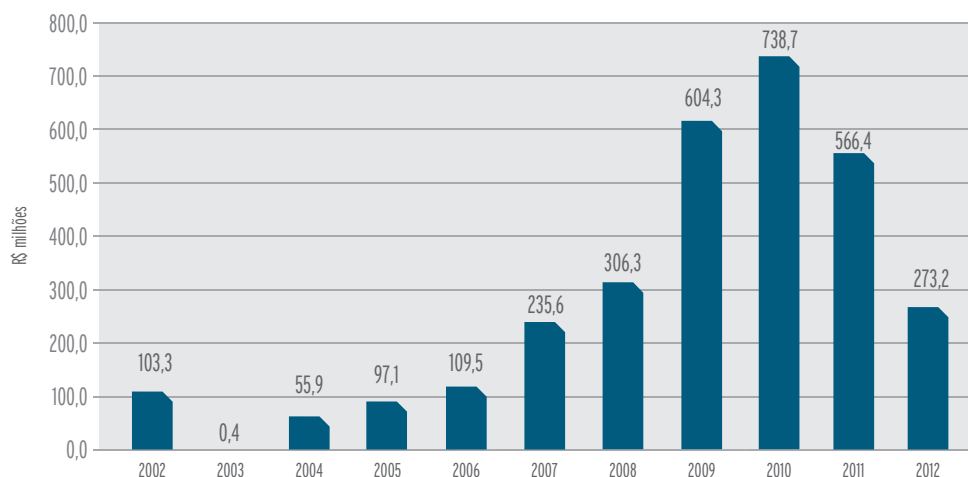
Porto	Etapa do programa de Dragagem
Angra dos Reis (RJ) Aratu (BA) Fortaleza (CE) Itaguaí (RJ) - 1ª e 2ª fase Itajaí (SC) Natal (RN) Recife (PE) Rio de Janeiro (RJ) - 1ª fase Rio Grande (RS) Salvador (BA) Santos (SP) - 1ª fase São Francisco do Sul (SC) Suape (PE) - canal interno	Concluído
Barra do Furado (RJ) Cabedelo (PB) Suape (PE) - canal externo Vitória (ES)	Em execução
Imbituba (SC)	Em licitação
Itaguaí (RJ) - canal preferencial e Ilha das Cabras Maceió (AL) Paranaguá (PR) Rio de Janeiro (RJ) - 2ª fase Santos (SP) - 2ª fase	Ação preparatória
Barra do Riacho (ES) Luís Correia (PI)	Estudos e projetos

Nota: conforme o 5º balanço do PAC 2 (maio/setembro), a dragagem foi concluída nos seguintes portos: Fortaleza, Itajaí, Natal, Rio de Janeiro (1ª fase), Santos (1ª fase), São Francisco do Sul e Suape (canal interno). As obras de dragagem concluídas nos outros portos constam no Relatório PAC (Infraestrutura Logística - Resultados 2007 a 2010) e Relatório PAC-2 (Eixo Transportes - Resultados 2011).

Em alguns locais, as obras já foram concluídas. Entretanto, muito ainda precisa ser feito em importantes portos do país. O PND foi iniciado há cinco anos, sendo que 48% das obras ainda não foram concluídas. Alguns problemas, como falta de planejamento adequado, gerenciamento ineficaz, articulação institucional deficiente e morosidade no licenciamento ambiental, elevam consideravelmente o cronograma de execução das obras.

Outra observação que pode ser feita no tocante aos investimentos públicos é a evolução anual. A partir dos dados analisados, percebe-se que existem dois padrões distintos de evolução. De 2002 a 2006, o investimento médio anual foi de R\$ 74,6 milhões. Na segunda metade do período (de 2007 a 2012), o setor público investiu, em média, R\$ 454,1 milhões por ano, o que evidencia o crescimento significativo de recursos aplicados em transporte marítimo no país - total pago (Gráfico 33). O investimento anual conforme o tipo de obra está no Anexo 3.

**Gráfico 33 - Investimentos públicos em transporte marítimo**



Em abril de 2012, o governo anunciou, no âmbito do Plano Brasil Maior, alterações no Programa Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto. O programa concede benefícios fiscais para investimentos em máquinas destinadas à modernização dos portos. Basicamente, há suspensão do pagamento do PIS/Pasep, IPI, Cofins e Imposto de Importação<sup>36</sup> na aquisição de equipamentos.

As medidas anunciadas pelo governo ampliaram as opções de investimentos atendidos pelo programa. Os benefícios fiscais foram estendidos a equipamentos destinados a sistemas de segurança e monitoramento, por exemplo. Além disso, foram acrescentados novos beneficiários, como empresas de dragagem<sup>37</sup>.

As alterações do Reporto facilitam os investimentos privados na melhoria e modernização da infraestrutura portuária do país. Investimentos em equipamentos modernos tornam

36. Só há suspensão do pagamento do Imposto de Importação se não houver similar nacional à máquina/equipamento importado.

37. Atualmente, constam os seguintes beneficiários no Reporto: o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto e o concessionário de transporte ferroviário, as empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privativo exclusivo (inclusive aquelas que operam com embarcações *offshore*), empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária e centros de treinamento de pessoal.

mais eficientes os serviços portuários. Para se ter ideia desses ganhos de eficiência, antes da entrada da iniciativa privada no setor, eram movimentados, em média, 10 contêineres por hora nos portos brasileiros. Atualmente, a média é de 47 contêineres por hora - alguns portos chegam a movimentar 100 contêineres por hora. Essa maior eficiência nos portos gera redução dos custos do transporte marítimo. Por exemplo, o custo médio de movimentação de um contêiner no Brasil caiu de US\$ 500,00 para cerca de US\$ 200,00<sup>38</sup> nos últimos 10 anos.

Essa redução de custos foi viabilizada pelo aumento dos investimentos nos terminais portuários. Apesar do evidente avanço, os custos de movimentação de contêineres no Brasil são superiores aos praticados nos portos europeus como Roterdã, Hamburgo e Antuérpia (US\$ 110,00, em média) e nos asiáticos (US\$ 75,00, em média). Desta forma, fica evidente a necessidade de se intensificar os investimentos - públicos e privados - no setor portuário a fim de possibilitar uma maior redução de custos e garantir ganhos de competitividade dos produtos nacionais no mercado internacional, impulsionando, desta forma, a economia brasileira.

---

38. Existem diferenças nos custos e procedimentos nos portos brasileiros. Para valores praticados nos principais portos, ver Relatório Técnico de Desempenho Portuário da ANTAQ (2010)



# 06

## AVALIAÇÃO DOS ASPECTOS OPERACIONAIS DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA



O diagnóstico das condições operacionais do transporte marítimo considerou, ademais das informações apresentadas nos capítulos anteriores, a perspectiva dos agentes marítimos que operam nos portos brasileiros. Por atuarem nos portos, os agentes marítimos vivenciam, de modo mais próximo, o dia a dia das operações marítimas e portuárias e, por isso, foram selecionados para a avaliação proposta nesta pesquisa.

Assim, com o objetivo de avaliar a satisfação com relação à operação portuária, à infraestrutura, à mão de obra e à atuação das autoridades públicas no transporte marítimo, foram realizadas entrevistas, por telefone, com os agentes marítimos brasileiros. As informações foram coletadas por meio de questionário elaborado com a colaboração da Fenamar e da Fenavega, federações filiadas à CNT que representam os principais sindicatos do setor aquaviário. Para tanto, o questionário foi dividido em duas partes: a primeira contempla itens relacionados a aspectos gerais da atuação dos agentes e a segunda refere-se a cada tipo de navio ou carga agenciada.

A listagem dos usuários entrevistados foi formada a partir dos registros da Fenavega e da Fenamar, resultando em um universo composto por 268 agentes, vinculados a sindicatos, que apresentavam o perfil pré-definido e se encontravam em operação na data de realização da pesquisa. Desse total, foram obtidas respostas de 212 agentes (79,1%), de 15 estados<sup>39</sup> brasileiros, conforme informações da Tabela 34.

**Tabela 34 - Número de entrevistas previstas e realizadas por estado**

Estado	Agentes com sede no estado	Agentes entrevistados	% de cobertura
Alagoas	1	1	100,0%
Amapá	4	2	50,0%
Amazonas	3	3	100,0%
Bahia	21	15	71,4%
Ceará	8	7	87,5%
Espírito Santo	30	24	80,0%
Maranhão	18	13	72,2%
Pará	6	5	83,3%
Paraíba	5	4	80,0%
Paraná	25	20	80,0%
Pernambuco	18	13	72,2%
Rio de Janeiro	35	24	68,6%
Rio Grande do Sul	17	14	82,4%

39. O estado se refere à sede da empresa entrevistada. Ressalta-se que um agente pode ter sede em um estado e estar vinculado ao sindicato de outro estado; neste caso, considerou-se o estado no qual está localizada a sede da empresa.

Tabela 34 – Número de entrevistas previstas e realizadas por estado

Continuação

Estado	Agentes com sede no estado	Agentes entrevistados	% de cobertura
Santa Catarina	33	29	87,9%
São Paulo	44	38	86,4%
Total	268	212	79,1%

Os resultados das 212 entrevistas realizadas foram agrupados, considerando-se os aspectos avaliados: qualificação dos agentes marítimos, operações portuárias, infraestrutura e instalações portuárias, mão de obra e serviços, atuação das autoridades públicas nos portos e, por fim, análises por tipo de carga agenciada, os quais são apresentados a seguir. Cabe destacar que, no decorrer das análises e quando considerado relevante, os resultados desta pesquisa foram comparados aos resultados da Pesquisa Aquaviária CNT 2006.

## 6.1. Qualificação dos agentes marítimos

Os agentes marítimos são empresas que atuam na condição de mandatários dos armadores (proprietários ou afretadores de navios). São considerados um dos principais elos na cadeia logística portuária, uma vez que executam múltiplas tarefas objetivando a obtenção das anuências necessárias junto às autoridades competentes para atracar, operar e desatracar as embarcações em todos os portos nacionais, além de atender às necessidades dos navios e sua tripulação. Ainda, os agentes marítimos têm fundamental papel no desenvolvimento do comércio exterior brasileiro, pois é de responsabilidade deles a angariação de cargas, tanto de exportação quanto de importação para os navios por eles atendidos. Por conta desse trabalho de busca de cargas e atendimento dos navios, os agentes marítimos possuem forte interação com os terminais marítimos, exportadores, importadores e transportadores dos modos rodoviários e ferroviários, auxiliando no desembarço e na movimentação das mercadorias que possuam destino ou origem nos portos brasileiros.

Tabela 35 - Tempo de atividade das empresas entrevistadas

Faixa	Entrevistados	%
Até 5 anos	34	16,0
De 6 a 10 anos	44	20,8
De 11 a 20 anos	44	20,8
Mais de 20 anos	86	40,6
NS/NR	4	1,8
Total	212	100,0

Assim, visando caracterizar a atuação dos agentes marítimos entrevistados, foram solicitadas informações relacionadas à sua operação atual, tais como: o tempo de atividade, os principais portos de atuação, os procedimentos administrativos, diferenciados ou não, adotados em cada porto, os principais tipos de navio ou carga agenciados e a identificação dos principais problemas enfrentados pelo setor. Dos 212 entrevistados, 40,6% declararam operar como agentes marítimos há mais de 20 anos. No outro extremo, apenas 16,0% têm até cinco anos de atividade, conforme Tabela 35.

Os agentes marítimos entrevistados informaram em quais portos atuam e, de acordo com o foco de sua atuação, indicaram o porto pelo qual responderiam à pesquisa. Assim, o número de entrevistas por porto não foi pré-determinado, observando-se, no entanto, uma concentração de respostas nos principais portos brasileiros, de acordo com a Tabela 36. Os portos de Santos (SP), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ) e Paranaguá (PR) apresentaram maior número de entrevistas realizadas, totalizando 49,1% da amostra pesquisada.

**Tabela 36 - Número de entrevistas por portos**

UF	Nome do porto	Entrevistados	%
AL	Maceió	1	0,5
AM	Itacoatiara	1	0,5
AM	Manaus	2	0,9
AP	Santana	2	0,9
BA	Ilheus	2	0,9
BA	Salvador	13	6,1
CE	Fortaleza	5	2,4
CE	Pecém	2	0,9
ES	Vitória	24	11,3
MA	Alumar	1	0,5
MA	Itaqui	11	5,2
MA	Ponta Madeira	1	0,5
PA	Belém	3	1,4
PA	Vila do Conde	2	0,9
PB	Cabedelo	4	1,9
PE	Recife	13	6,1
PR	Paranaguá	20	9,4



Tabela 36 – Número de entrevistas por portos

Continuação

UF	Nome do porto	Entrevistados	%
RJ	Angra dos Reis	1	0,5
RJ	Rio de Janeiro	23	10,9
RS	Rio Grande	13	6,1
SC	Imbituba	4	1,9
SC	Itajaí	16	7,5
SC	Navegantes	1	0,5
SC	São Francisco do Sul	9	4,3
SP	Guarujá	1	0,5
SP	Santos	37	17,5
Total		212	100,0

Embora os entrevistados tenham respondido à pesquisa com foco em um porto específico, observa-se que, por causa da natureza da atividade realizada pelos agentes marítimos – que atuam como prepostos dos armadores com as autoridades públicas, administrações portuárias e demais elementos relacionados à carga – é comum que eles atuem em vários portos. Deste modo, 169 dos 212 agentes entrevistados declararam atuar em mais de um terminal portuário, o que corresponde a 79,7% da amostra pesquisada (Tabela 37).

Tabela 37 – Operação em mais de um porto

Resposta	Entrevistados	%
Sim	169	79,7
Não	42	19,8
NS/NR	1	0,5
Total	212	100,0

Cada entrevistado que opera em mais de um porto citou, além do porto pelo qual respondeu a pesquisa, até três principais terminais portuários em que atua. Deste modo, considerando todos os terminais citados, tanto pelos entrevistados que operam em apenas um porto (o porto pelo qual responderam à pesquisa), quanto pelos agentes que operam em mais de um terminal, apresentaram destaque os portos de Santos (SP), citado por 54,2% dos agentes, Rio de Janeiro (RJ), por 32,5%, Paranaguá (PR), por 29,7%, Vitória (ES), por 25,9% e Itajaí (SC), por 21,7%, conforme Tabela 38. Comparando-se as duas tabelas (Tabela 36 e Tabela 38), observa-se, por

exemplo, que embora 13 entrevistados tenham respondido a pesquisa pelo porto de Rio Grande, outros 27 entrevistados mencionaram que também atuam no porto, totalizando 40 entrevistados (18,9% do total de entrevistados).

**Tabela 38 - Principais terminais portuários operados pelos agentes entrevistados**

UF	Porto	Entrevistados	%
AL	Maceió	5	2,4
AM	Manaus	7	3,3
AP	Santana	3	1,4
BA	Aratu	5	2,4
BA	Ilhéus	8	3,8
BA	Salvador	23	10,8
CE	Fortaleza	16	7,5
CE	Pecém	7	3,3
ES	Vitória	55	25,9
MA	Alumar	5	2,4
MA	Itaqui	19	9,0
MA	Ponta Madeira	4	1,9
PA	Belém	11	5,2
PA	Santarém	5	2,4
PA	Vila do Conde	4	1,9
PB	Cabedelo	5	2,4
PE	Recife	22	10,4
PE	Suape	6	2,8
PR	Paranaguá	63	29,7
RJ	Rio de Janeiro	69	32,5
RS	Porto Alegre	6	2,8
RS	Rio Grande	40	18,9
RS	Tramandaí	3	1,4

**Tabela 38 – Principais terminais portuários operados pelos agentes entrevistados**

Continuação

UF	Porto	Entrevistados	%
SC	Imbituba	9	4,2
SC	Itajaí	46	21,7
SC	Itapoá	3	1,4
SC	Navegantes	6	2,8
SC	São Francisco do Sul	19	9,0
SP	Santos	115	54,2
SP	São Sebastião	4	1,9
-	Outros	34	16,0

Considerando apenas os 169 agentes que declararam atuar em mais de um porto, conforme apresentado na Tabela 37, 67,4% apontaram a existência de procedimentos administrativos diferenciados entre os portos, enquanto que 31,4% indicaram que não há diferenciação e 1,2% não soube responder (Tabela 39). Comparativamente, em 2006, 57,7% dos entrevistados haviam apontado a existência de diferenciação. É importante ressaltar que essa diferenciação pode determinar a escolha de um porto em detrimento de outro, pois procedimentos pouco eficientes comprometem os prazos e a integridade da mercadoria a ser transportada.

**Tabela 39 – Existência de procedimentos administrativos diferenciados entre os portos**

Resposta	Entrevistados	%
Sim	114	67,4
Não	53	31,4
NS/NR	2	1,2
Total	169	100,0

Por sua vez, entre os 114 entrevistados que apontaram a existência de procedimentos diferenciados, 54,4% avaliaram que essa situação gera um excesso de burocracia, e 20,2% que gera um aumento de custos, principais problemas identificados também em 2006<sup>40</sup>. Para 22,8%, a diferenciação não afeta o desempenho do porto (Tabela 40).

Além das questões relacionadas à operação em mais de um porto, a pesquisa identificou, também, as preferências dos agentes marítimos pelos tipos de terminais portuários, considerando sua classificação quanto à localização, tipo de operador,

40. Em 2006, o excesso de burocracia havia sido apontado por 48,2% dos entrevistados que operavam em mais de um porto, e o aumento de custos por 25,9%.

uso e tipo de carga movimentada (Tabela 41). Assim, terminais públicos de uso geral são aqueles administrados por governos estaduais, municipais ou órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes, destinados ao uso público. Os terminais públicos de uso privado e os privativos, por sua vez, são explorados por empresas privadas para movimentação de carga própria (uso exclusivo) ou de terceiros (uso misto); o que os diferencia é a localização: terminais públicos de uso privado estão localizados dentro da área do porto organizado, enquanto terminais privativos se localizam fora dela.

**Tabela 40 - Avaliação dos procedimentos administrativos diferenciados**

Opinião	Entrevistados	%
Não interfere no desempenho operacional do porto	26	22,8
Excesso de burocracia	62	54,4
Gera aumento de custos	23	20,2
Outro	1	0,8
NS/NR	2	1,8
Total	114	100,0

**Tabela 41 - Classificação dos terminais portuários**

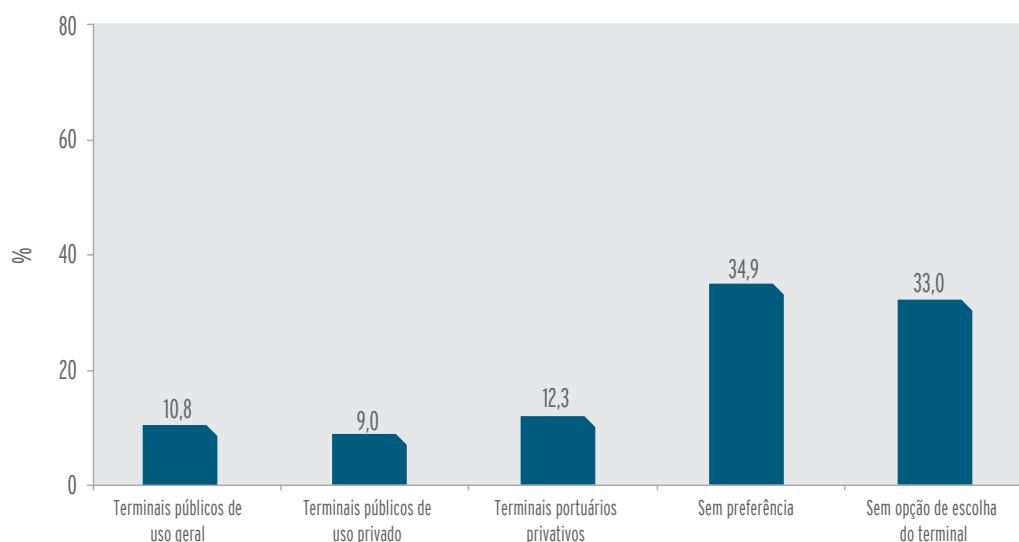
Tipo de terminal	Localização	Tipo de operador	Uso	Tipo de carga
Público	Dentro da área do porto organizado	Público	Geral (público)	De terceiros
Público	Dentro da área do porto organizado	Privado/Privativo	Privativo de uso exclusivo ou misto	De terceiros ou própria
Privativo (privado)	Fora da área do porto organizado	Privado/Privativo	Privativo de uso exclusivo ou misto	De terceiros ou própria

Considerando essa classificação, a maioria dos agentes entrevistados (34,9%) declarou não ter preferência na escolha do tipo de terminal portuário para carga e descarga de mercadorias, enquanto que 12,3% indicaram preferência por terminais privativos, 10,8% por terminais públicos de uso geral e 9,0% por terminais públicos de uso privado. Para 33,0% dos entrevistados, não há opção de escolha, uma vez que ela é definida diretamente pela empresa de navegação ou pelo importador/exportador ou, ainda, porque o terminal é o único disponível (Tabela 42 e Gráfico 34). Comparando-se esses resultados aos verificados na Pesquisa Aquaviária CNT 2006, observa-se que houve um aumento do percentual<sup>41</sup> de entrevistados que não têm preferência por tipo de terminal.

41. Em 2006, 28,9% dos entrevistados haviam declarado preferência por terminais privados/privativos, e 11,7% por terminais públicos de uso geral, enquanto que 41,1% haviam apontado não ter preferência; 17,8% não tinham opção de escolha, e 0,5% não havia respondido.

**Tabela 42 – Preferência por tipo de terminal**

Tipo	Entrevistados	%
Terminais públicos de uso geral	23	10,8
Terminais públicos de uso privado	19	9,0
Terminais portuários privativos	26	12,3
Sem preferência	74	34,9
Sem opção de escolha do terminal	70	33,0
Total	212	100,0

**Gráfico 34 – Preferência por tipo de terminal (%)**

Os agentes que declararam preferência por terminais públicos de uso geral indicaram como principais motivos o custo operacional (56,5%) e a disponibilidade de janelas de atracação (52,2%). Os agentes que indicaram preferência por terminais públicos de uso privado, por sua vez, apontaram a disponibilidade de janelas de atracação e o nível de serviço/melhor atendimento como razões dessa escolha (47,4% e 36,8%, respectivamente); motivos que também foram destaque entre os agentes que declararam preferência por terminais privativos (com percentuais de 46,2% e 42,3%, respectivamente), conforme a Tabela 43. Para esses, a velocidade operacional também foi significativa, com um percentual de 42,3%.

Além de atuarem em mais de um porto, conforme demonstrado na Tabela 37, os agentes marítimos também operam, de modo geral, com mais de um tipo de carga. Cada tipo de carga corresponde a um tipo específico de embarcação, com características adequadas à sua movimentação. Diante disso, os agentes entrevistados identificaram os principais tipos de navios agenciados, que refletem o tipo de carga transportada. Ressalta-se que cada entrevistado pôde mencionar um ou mais tipos de navios.

Tabela 43 – Motivos da preferência por tipo de terminal

Motivo	Terminal público de uso geral		Terminal público de uso privado		Terminal privativo	
	Entrevistados	%	Entrevistados	%	Entrevistados	%
Disponibilidade de janelas de atracação	12	52,2	9	47,4	12	46,2
Velocidade operacional	4	17,4	4	21,1	11	42,3
Custo operacional	13	56,5	4	21,1	9	34,6
Nível de serviço/melhor atendimento	4	17,4	7	36,8	11	42,3
Oferecer serviço complementar	-	-	2	10,5	4	15,4
Outro	1	4,3	-	-	6	23,1

Dos 212 entrevistados, 49,1% informaram que os navios para o transporte de granéis sólidos (utilizados para produtos agrícolas, em geral) estão entre os principais tipos de navios agenciados. Os navios de contêineres, utilizados para transporte de carga geral, normalmente industrializada, foram apontados por 38,2% dos agentes; os navios de carga geral solta, por 35,8%, e os de granéis líquidos (combustíveis, produtos químicos etc.), por 28,8%. Os navios de carga Ro-ro (para transporte de veículos) e os navios de passageiros apresentaram menor percentual, mencionados por 8,5% e 7,5% dos entrevistados, respectivamente (Tabela 44). Em 2006, os navios para transporte de granéis sólidos e contêineres apresentavam destaque, com uma participação mais equilibrada do que a observada em 2012<sup>42</sup>.

Tabela 44 – Principais tipos de navios agenciados

Tipo	Entrevistados	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	76	35,8
Contêineres	81	38,2
Granéis sólidos	104	49,1
Granéis líquidos	61	28,8
P.C.C./Ro-ro	18	8,5
Passageiros	16	7,5

42. Em 2006, os navios para transporte de granéis sólidos haviam sido apontados por 51,5% dos agentes, e os navios para transporte de contêineres por 48,3%. Ressalta-se que os cálculos dos percentuais foram modificados para fins de comparação entre as duas pesquisas.

No que tange à avaliação das dificuldades enfrentadas pelo setor, o excesso de tributação<sup>43</sup> e burocracia, o elevado custo tarifário e de mão de obra e o excesso de tarifação foram apontados como problemas graves ou muito graves por mais de 80% dos entrevistados, o que indica que esses entraves são mais relevantes do que os gargalos de infraestrutura, posto que os acessos terrestres e marítimos deficitários apresentaram percentual inferior, de 73,1% e 44,8%, respectivamente (Tabela 45 e Gráfico 35). Cabe destacar, também, o expressivo aumento do percentual de entrevistados que apontou o excesso de burocracia como problema grave ou muito grave, passando de 76,7%, em 2006, para 84,9%, em 2012.

**Tabela 45 – Principais problemas do setor**

Problemas	Muito grave	Grave	Pouco grave	Sem gravidade	NS/NR	Total
Excesso de burocracia	73	107	23	7	2	212
Elevado custo de mão de obra portuária	83	94	23	9	3	212
Carência de linhas regulares	26	59	53	59	15	212
Ineficiência do porto	48	81	45	34	4	212
Falta de financiamento	46	57	30	40	39	212
Falta de navios de bandeira nacional	53	46	40	58	15	212
Excesso de tributação	119	68	9	10	6	212
Excesso de tarifação	100	76	18	14	4	212
Elevado custo tarifário	93	85	17	14	3	212
Acesso terrestre deficiente	85	70	24	27	6	212
Acesso marítimo deficiente	36	59	61	51	5	212

Dos 85 entrevistados que apontaram a carência de linhas regulares como problema grave ou muito grave, 44,7% indicaram que as dificuldades são encontradas tanto na navegação de longo curso como na de cabotagem; 29,4% indicaram que ocorre principalmente na navegação de longo curso, e 18,8% na navegação de cabotagem, conforme Tabela 46.

Além disso, observa-se que a carência de linhas é mais significativa no que se refere ao transporte de contêineres e de carga geral solta (Tabela 47), indicados por, respectivamente, 43,5% e 24,7% dos entrevistados que apontaram o problema como grave ou muito grave (percentuais semelhantes aos observados em 2006, de 44,3% e 35,8%).

43. Entende-se por excesso de tributação a demasiada quantidade de tributos (decorrentes de lei) que incidem sobre uma atividade. Excesso de tarifação, por sua vez, refere-se à quantidade de tarifas, que são valores pagos em decorrência da utilização de um serviço. Já o custo tarifário reflete o montante de recursos destinados ao pagamento de tarifas.

Gráfico 35 – Principais problemas do setor (%)

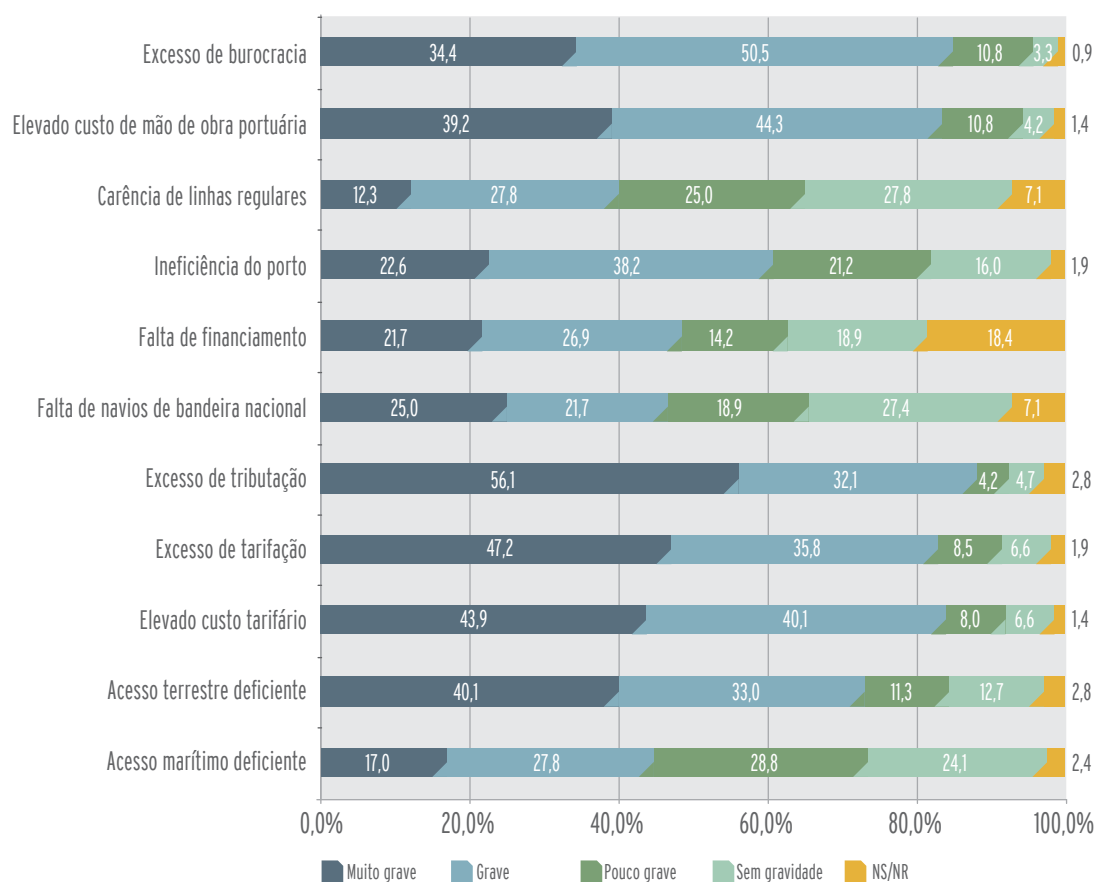


Tabela 46 – Carência de linhas por tipo de navegação

Tipo de linha	Entrevistados	%
Longo curso	25	29,4
Cabotagem	16	18,8
Ambas	38	44,7
NS/NR	6	7,1
Total	85	100,0

Tabela 47 – Carência de linhas por tipo de carga

Tipo de carga	Entrevistados	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	21	24,7
Contêineres	37	43,5
Granéis sólidos	12	14,1
Granéis líquidos	7	8,2



Tabela 47 – Carência de linhas por tipo de carga

Continuação

Tipo de carga	Entrevistados	%
P.C.C./Ro-ro	1	1,2
Passageiros	1	1,2
NS/NR	6	7,1
Total	85	100,0

## 6.2. Operações portuárias

A Lei de Modernização dos Portos define operação portuária como a movimentação de passageiros ou a movimentação e armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário, que é a pessoa jurídica qualificada para exercer essa atividade.

Considerando a abrangência desse conceito, é possível perceber que a qualidade da operação portuária está diretamente relacionada à eficiência operacional do porto. Diante disso, a avaliação realizada nesta pesquisa compreendeu as despesas administrativas portuárias, o horário de funcionamento dos portos e o tempo despendido nas operações de carga e descarga, bem como alguns aspectos relacionados a cada tipo de carga transportada, apresentados no Item 6.6 deste estudo.

Quanto às despesas no porto, 88,2% dos agentes entrevistados apontaram os gastos com práticos como um dos itens de maior peso, enquanto 69,8% apontaram os gastos com rebocadores, e 32,5% com a mão de obra avulsa, conforme apresentado na Tabela 48. Ressalta-se que cada entrevistado pôde mencionar até três itens. Em 2006, os gastos com práticos foram mencionados por um número inferior de entrevistados (55,6%), o que evidencia a diminuição do contingente desse tipo de mão de obra e o conseqüente aumento das tarifas cobradas pela atividade de praticagem, que elevaram sua participação no custo total despendido com as atividades portuárias.

Tabela 48 – Componentes das despesas nos portos

Componentes	Entrevistados	%
Mão de obra avulsa	69	32,5
Operação do terminal marítimo	38	17,9
Práticos	187	88,2
Rebocadores	148	69,8
Serviços gerais	7	3,3

Tabela 48 – Componentes das despesas nos portos

Continuação

Componentes	Entrevistados	%
Utilização da infraestrutura aquaviária	35	16,5
Utilização da infraestrutura de acostagem	41	19,3
Utilização da infraestrutura terrestre	29	13,7
Outros	7	3,3

Os agentes marítimos foram solicitados a indicar, entre as despesas apontadas como mais significativas, o percentual que cada uma delas representa no custo total com as operações no porto. Assim, segundo os entrevistados que apontaram os serviços gerais, as despesas com esse item correspondem a, em média, 34% do custo total no porto, mesmo percentual médio observado quanto às despesas com a operação do terminal marítimo; para os agentes que citaram as atividades de praticagem, os gastos representam, em média, 33,0% do custo portuário. Por outro lado, a utilização de infraestrutura de acostagem apresentou menor participação no custo total (21,0%). A Tabela 49 apresenta os percentuais mínimos, máximos e médios de cada componente, considerando o número total de entrevistados que mencionou cada item.

Tabela 49 – Percentual dos componentes no custo total com as atividades no porto

Componentes	Mínimo	Máximo	Média
Mão de obra avulsa	5,0%	70,0%	31,0%
Operação do terminal marítimo	5,0%	80,0%	34,0%
Práticos	7,0%	85,0%	33,0%
Rebocadores	1,0%	70,0%	32,0%
Serviços gerais	30,0%	50,0%	34,0%
Utilização da infraestrutura aquaviária	6,0%	60,0%	23,0%
Utilização da infraestrutura de acostagem	2,0%	60,0%	21,0%
Utilização da infraestrutura terrestre	9,0%	80,0%	23,0%
Outros	35,0%	60,0%	48,0%

Com relação ao horário de funcionamento dos terminais, 82,5% dos 212 entrevistados consideram-no adequado. Apenas 13,2% declararam ter dificuldades operacionais por causa das restrições horárias (Tabela 50); ressalta-se que esses percentuais se mantiveram em patamares elevados, tal como observado em 2006<sup>44</sup>.

44. Em 2006, 92,2% dos entrevistados haviam avaliado o horário de funcionamento do terminal como adequado, 6,7%, como inadequado e 1,1% não havia respondido esse item.

**Tabela 50 – Horário de funcionamento dos terminais portuários**

Adequação	Entrevistados	%
Adequado	175	82,5
Inadequado	28	13,2
NS/NR	9	4,3
Total	212	100,0

Outro aspecto relevante da operação portuária, o tempo despendido nas operações de carga e descarga foi avaliado para cada tipo de terminal portuário. Deste modo, 161 entrevistados avaliaram os terminais públicos de uso geral, 129 avaliaram os terminais públicos de uso privado e 136 avaliaram os terminais privativos. Considerando esses valores, o tempo despendido nas operações de carga e descarga foi avaliado como lento nos terminais públicos de uso geral (por 54,0% dos entrevistados), como adequado nos terminais públicos de uso privado (55,0%) e entre rápido e adequado nos terminais privativos (por 47,1% dos agentes, em ambos os casos), conforme Tabela 51.

**Tabela 51 – Tempo de carga e descarga por tipo de terminal**

Tipo de terminal	Lento		Adequado		Rápido		Total
	Entrevistados	%	Entrevistados	%	Entrevistados	%	
Terminais públicos de uso geral	87	54,0	57	35,4	17	10,6	161
Terminais públicos de uso privado	20	15,5	71	55,0	38	29,5	129
Terminais privativos	8	5,8	64	47,1	64	47,1	136

### 6.3. Infraestrutura e instalações portuárias

Na avaliação da infraestrutura e das instalações portuárias, foram realizadas perguntas aos agentes marítimos a respeito da adequação, conservação e identificação dos principais problemas da retroárea, área de retroporto e dos acessos aquaviário, rodoviário e ferroviário. Os resultados obtidos estão descritos a seguir.

A área de retroporto comumente está inserida em terrenos nas proximidades do porto de mar aberto ou fluvial. Nessas instalações, ficam dispostos os contêineres utilizados para carga e descarga de produtos que serão comercializados naquele país ou região. A administração do setor é realizada por particulares e há grande movimentação de máquinas e estivadores.

Foi questionada a opinião dos agentes marítimos quanto ao nível de adequação da área de retroporto. Um significativo percentual dos agentes, 44,8%, avaliou essa área como inadequada e 35,8% consideraram a área de retroporto adequada. Os 19,2% restantes não souberam avaliar ou não responderam. Na Tabela 52 estão descritos os resultados coletados.

**Tabela 52 - Área de retroporto**

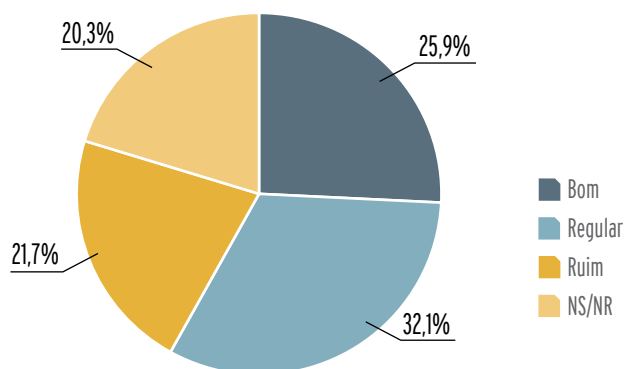
Adequação	Entrevistados	%
Adequado	76	35,8
Inadequado	95	44,8
NS/NR	41	19,3
Total	212	100,0

Ainda com relação à área de retroporto, também foi questionado a respeito do nível de conservação dessas áreas. Conforme a Tabela 53 e o Gráfico 36, apenas 25,9% dos agentes entrevistados avaliaram o nível de conservação como bom, enquanto 32,1% como regular e 21,7% como ruim. Considerando a soma das avaliações regular e ruim, constata-se a necessidade de investimentos para a melhoria dessas instalações.

**Tabela 53 - Estado de conservação e obsolescência da área de retroporto**

Avaliação	Entrevistados	%
Bom	55	25,9
Regular	68	32,1
Ruim	46	21,7
NS/NR	43	20,3
Total	212	100,0

**Gráfico 36 - Estado de conservação e obsolescência da área de retroporto (%)**



Os agentes marítimos também foram questionados a respeito da retroárea dos portos. Destaca-se que a retroárea consiste em um espaço operacional do porto, a ré do cais de atracação, que contém pátios e armazéns e é comumente alfandegada.

Na avaliação do espaço físico disponível da retroárea, conforme detalhado na Tabela 54, mais da metade dos entrevistados, 53,3%, avaliaram-no como inadequado, e 34,4% como adequados. Os 12,3% restantes não souberam avaliar ou não responderam.

**Tabela 54 – Disponibilidade de espaço físico da retroárea**

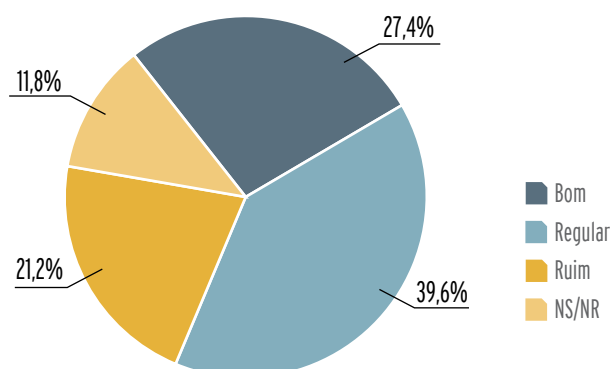
Adequação	Entrevistados	%
Adequado	73	34,4
Inadequado	113	53,3
NS/NR	26	12,3
Total	212	100,0

Quanto à qualidade da operacionalidade da retroárea, observa-se que 27,4% dos entrevistados a avaliaram como boa. Outros 39,6% a consideraram regular, e 21,2% ruim. Os demais 11,8% não souberam avaliar ou não responderam (Tabela 55 e Gráfico 37). Esses dados indicam a ineficiência das operações de manutenção e, conseqüentemente, o sucateamento da infraestrutura existente.

**Tabela 55 – Operacionalidade da retroárea**

Avaliação	Entrevistados	%
Bom	58	27,4
Regular	84	39,6
Ruim	45	21,2
NS/NR	25	11,8
Total	212	100,0

**Gráfico 37 – Operacionalidade da retroárea (%)**



Os acessos aquaviários com profundidade, largura, sinalização e balizamentos adequados são essenciais para prover a atracação segura das embarcações no porto. Nesse contexto, foi questionado aos agentes marítimos a respeito da adequação desses acessos: 75,5% dos respondentes os consideraram como adequados, como pode ser observado na Tabela 56. Embora esse valor represente mais da metade dos entrevistados, quando o comparamos com os percentuais obtidos no ano de 2006 (que foi de 85,0%), observamos uma significativa queda.

Em contrapartida, no ano de 2012, verifica-se um aumento de 9,9 pontos percentuais, em relação ao ano de 2006<sup>45</sup>, do percentual de entrevistados que avalia os acessos aquaviários como inadequados, totalizando 22,6%, em 2012.

**Tabela 56 - Acessos aquaviários**

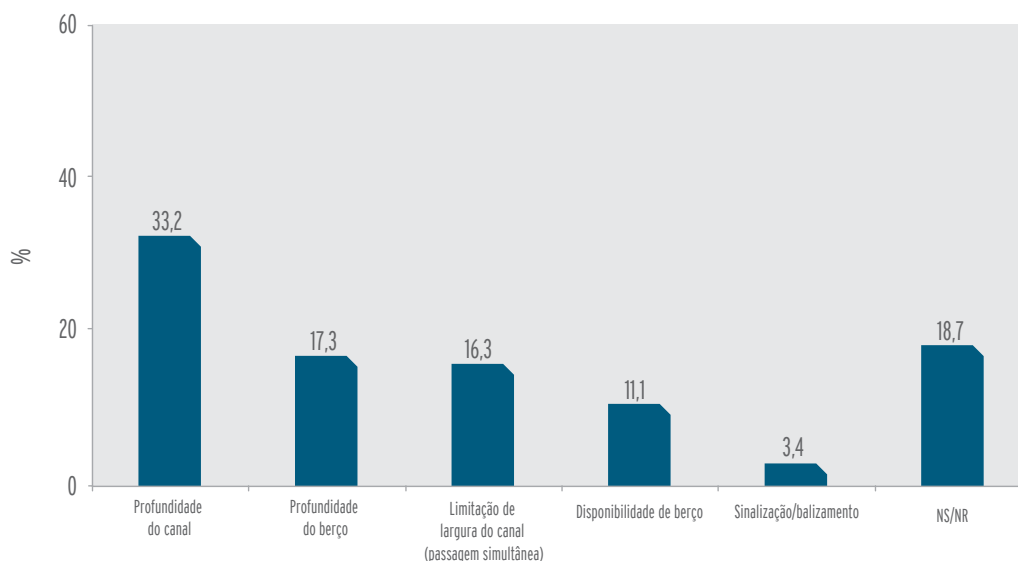
Adequação	Entrevistados	%
Adequado	160	75,5
Inadequado	48	22,6
NS/NR	4	1,9
Total	212	100,0

De acordo com a Tabela 57 e o Gráfico 38, observa-se que a ausência de operações de dragagem e derrocamento é o que mais afeta a navegação nos acessos aquaviários, considerando que 33,2% dos entrevistados apontaram a profundidade do canal como o principal problema dos acessos aquaviários. O segundo maior entrave foi a profundidade do berço, concentrando 17,3% da opinião dos entrevistados. A esse item, seguiram-se a limitação da largura do canal (16,3%), a disponibilidade de berço (11,1%) e a sinalização e balizamento (3,4%). Do total dos entrevistados, 18,7% não souberam avaliar ou não responderam. Destaca-se que todos os entrevistados que consideraram os acessos aquaviários como adequados apontaram problemas nesses acessos.

**Tabela 57 - Principais problemas dos acessos aquaviários**

Principal problema	Entrevistados	%
Profundidade do canal	69	33,2
Profundidade do berço	36	17,3
Limitação de largura do canal (passagem simultânea)	34	16,3
Disponibilidade de berço	23	11,1
Sinalização/balizamento	7	3,4
NS/NR	39	18,7
Total	208	100,0

45. Avaliação dos acessos aquaviários no ano de 2006: adequado (85,0%), inadequado (12,7%) e NS/NR (2,3%).

**Gráfico 38 – Principais problemas dos acessos aquaviários (%)**

Atentando-se para a relevância da intermodalidade e, visando aumentar a competitividade, eficiência e economia do transporte de cargas, os acessos rodoviários e ferroviários aos terminais portuários também foram avaliados na Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012, identificando os seus principais problemas.

A partir da Tabela 58, verifica-se que os acessos rodoviários foram considerados adequados por apenas 25,9%, o que representa um decréscimo de 22,1 pontos percentuais, quando comparado aos resultados da Pesquisa Aquaviária CNT 2006, quando 48,0% dos entrevistados classificaram esses acessos como adequados. Além disso, mais da metade dos agentes marítimos (61,3%), no ano de 2012, julgaram os acessos rodoviários como inadequados, resultando em um acréscimo de 11 pontos percentuais na opinião dos entrevistados, quando relacionado aos dados da pesquisa de 2006<sup>46</sup>. Ademais, 5,2% dos entrevistados indicaram que não existem ou não utilizam os acessos rodoviários e 7,6% não souberam avaliar ou não responderam.

**Tabela 58 – Acessos rodoviários**

Adequação	Entrevistados	%
Adequado	55	25,9
Inadequado	130	61,3
Não existem/não utiliza acesso	11	5,2
NS/NR	16	7,6
Total	212	100,0

Na lista dos problemas que mais afetam os acessos rodoviários, conforme a Tabela 59 e o Gráfico 39, nas pesquisas de 2012 e 2006, a travessia por área urbana foi a mais citada, abrangendo 34,1% das opiniões de 2012, 6,3 pontos percentuais a mais

46. Avaliação dos acessos rodoviários no ano de 2006: adequado (48,0%), inadequado (50,3%) e NS/NR (1,7%).

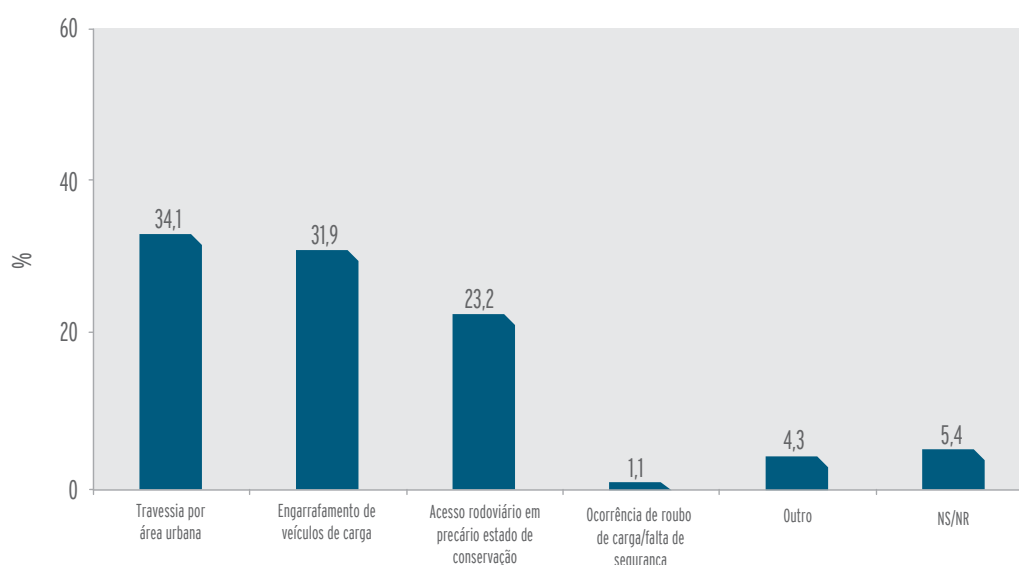
que no ano de 2006<sup>47</sup>. Os congestionamentos de veículos de cargas foram o segundo problema mais citado, concentrando 31,9% das respostas. Em seguida, os acessos rodoviários em precário estado de conservação reuniram 23,2% das opiniões. Apenas 1,1% dos entrevistados identificaram a ocorrência de roubo de carga/falta de segurança como problemas. Observa-se que mesmo que alguns dos entrevistados tenham qualificado os acessos rodoviários como adequados, também identificaram problemas nos acessos.

**Tabela 59 – Principais problemas dos acessos rodoviários**

Principal problema	Entrevistados	%
Travessia por área urbana	63	34,1
Engarrafamento de veículos de carga	59	31,9
Acesso rodoviário em precário estado de conservação	43	23,2
Ocorrência de roubo de carga/falta de segurança	2	1,1
Outro	8	4,3
NS/NR	10	5,4
Total	185	100,0

Foram citados oito problemas distintos dos listados no questionário, entre os quais podemos citar: as vias de pista simples, a ausência de áreas de manobra e descaso por parte do governo em prover acessos adequados para esses veículos.

**Gráfico 39 – Principais problemas dos acessos rodoviários (%)**



47. Principais problemas dos acessos rodoviários no ano de 2006: travessia por área urbana (27,8%), engarrafamento de veículos de carga (25,7%), acesso rodoviário em precário estado de conservação (29,9%), ocorrência de roubo de carga/falta de segurança (2,0%), outro (11,8%) e NS/NR (2,8%).



Quanto aos acessos ferroviários, conforme a Tabela 60, apenas 12,7% dos entrevistados avaliaram os acessos como adequados, e 29,3% como inadequados. Quase a metade dos agentes marítimos (44,3%) declararam a inexistência ou não da utilização dos acessos ferroviários e 13,7% não souberam avaliar ou não responderam.

**Tabela 60 – Acessos ferroviários**

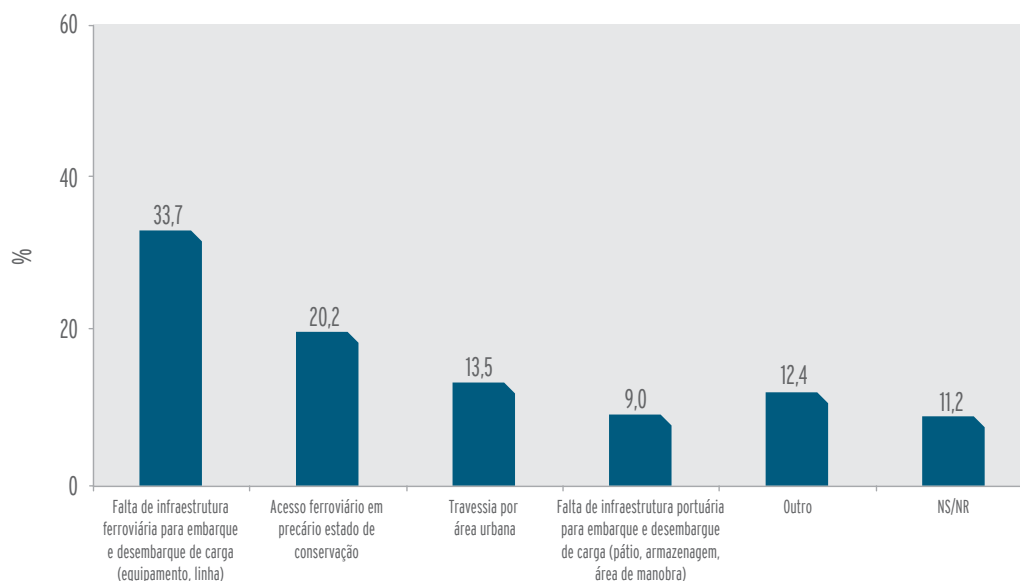
Adequação	Entrevistados	%
Adequado	27	12,7
Inadequado	62	29,3
Não existem/não utiliza acesso	94	44,3
NS/NR	29	13,7
Total	212	100,0

O principal problema identificado pelos entrevistados, quanto aos acessos ferroviários, foi a falta de infraestrutura ferroviária para embarque e desembarque de carga, concentrando 33,7% das opiniões. O problema dos acessos ferroviários em precário estado de conservação foi citado por 20,2% dos agentes marítimos.

Dos problemas citados, distintos aos listados no questionário, podemos citar a ausência de malha ferroviária, o privilégio dado para determinadas cargas e a ineficiência do operador portuário. Por fim, destaca-se que, embora alguns dos entrevistados classifiquem os acessos ferroviários como adequados, eles também identificaram problemas nos acessos. A Tabela 61 e o Gráfico 40 contemplam os resultados obtidos.

**Tabela 61 – Principais problemas dos acessos ferroviários**

Principal problema	Entrevistados	%
Falta de infraestrutura ferroviária para embarque e desembarque de carga (equipamento, linha)	30	33,7
Acesso ferroviário em precário estado de conservação	18	20,2
Travessia por área urbana	12	13,5
Falta de infraestrutura portuária para embarque e desembarque de carga (pátio, armazenagem, área de manobra)	8	9,0
Outro	11	12,4
NS/NR	10	11,2
Total	89	100,0

**Gráfico 40 – Principais problemas dos acessos ferroviários (%)**

## 6.4. Mão de obra e serviços

A disponibilidade e a qualidade dos serviços e da mão de obra ofertados nos portos influenciam diretamente nos índices de eficiência e de produtividade das operações portuárias, reduzindo os custos operacionais e, conseqüentemente, aumentando a competitividade dos produtos exportados pelos portos. Diante da relevância do tema, buscou-se avaliar quantitativamente e qualitativamente alguns dos serviços mais utilizados na operação portuária, como a praticagem, os rebocadores/empurradores, a estiva e a capatazia. Os resultados obtidos são apresentados a seguir.

O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades exercidas por profissionais de assessoria ao comandante do navio que objetivam a condução da embarcação de forma segura desde o canal de acesso até o cais. Esse serviço é prestado pelo prático, profissional habilitado pela Marinha do Brasil e que detém o conhecimento das águas em que atua. Esses profissionais devem estar constantemente atualizados a respeito da profundidade, da geografia, do clima e das informações do tráfego das embarcações do local. A especialidade dos práticos é a condução e o direcionamento dos rumos de embarcações. A essencialidade dos serviços de praticagem decorre das dificuldades do tráfego no canal de acesso por algumas embarcações, em razão da presença de ventos, estado do mar, lagos ou rios, marés, correntes, bancos de areia, naufrágios e visibilidade restrita, entre outros.

Dada a relevância dessa atividade para o acesso das embarcações aos portos, os agentes marítimos foram questionados a respeito do custo dos serviços de praticagem. O custo foi considerado elevado para 87,3% dos entrevistados, e moderado para 12,2% deles (Tabela 62).

**Tabela 62 – Custo dos serviços de praticagem**

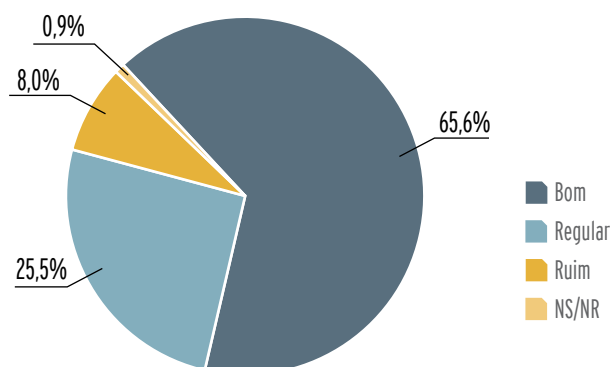
Opinião	Entrevistados	%
Elevados	185	87,3
Moderados	26	12,2
NS/NR	1	0,5
Total	212	100,0

Entretanto, embora a maioria considere o custo de praticagem elevado, 65,6% dos respondentes avaliaram a qualidade dos serviços de praticagem como boa, e 25,5% como regular. Apenas 8,0% dos entrevistados consideraram a qualidade dos serviços como ruim. A Tabela 63 e o Gráfico 41 contemplam as avaliações coletadas. Ademais, ao comparar esses percentuais com os coletados no ano de 2006<sup>48</sup>, verifica-se que a avaliação da qualidade do serviço se manteve, não apresentando grandes diferenças percentuais na opinião dos agentes marítimos.

Outra atividade de grande relevância na operação portuária e que também foi avaliada quanto aos seus custos e qualidades foram os serviços de rebocadores/empurradores, realizados por embarcações de grande potência de motor. Esses serviços consistem na assistência aos navios, em operações de acostagem e desacostagem, nos canais de acesso aos portos ou em alto-mar.

**Tabela 63 – Qualidade dos serviços de praticagem**

Avaliação	Entrevistados	%
Bom	139	65,6
Regular	54	25,5
Ruim	17	8,0
NS/NR	2	0,9
Total	212	100,0

**Gráfico 41 – Qualidade dos serviços de praticagem (%)**

48. Avaliação da qualidade dos serviços de praticagem no ano de 2006: Boa (68,3%), Regular (22,7%), Ruim (4,5%) e NS/NR (4,5%).

Conforme os dados dispostos na Tabela 64, os custos dos serviços dos rebocadores foram considerados elevados por 63,2% dos agentes marítimos, e moderados por 34,4%. A avaliação do custo apresenta-se bastante semelhante, quando comparada ao ano de 2006, quando 57,8% dos entrevistados avaliaram esses serviços como elevados, e 33,3% como moderados.

**Tabela 64 - Custo dos serviços de rebocadores/empurradores**

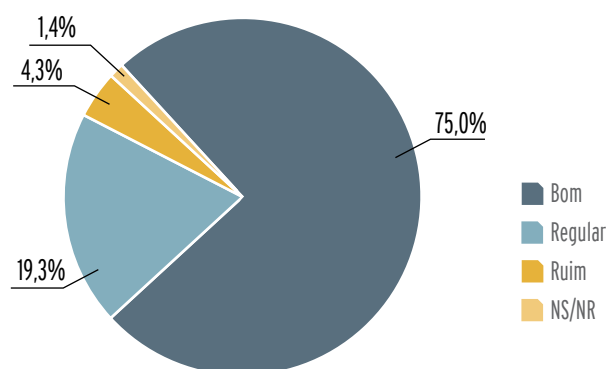
Opinião	Entrevistados	%
Elevados	134	63,2
Moderados	73	34,4
NS/NR	5	2,4
Total	212	100,0

Conforme a Tabela 65 e o Gráfico 42, a qualidade dos serviços de rebocadores/empurradores foi classificada como boa por 75,0% dos entrevistados. Para 19,3% dos agentes marítimos, a qualidade dos serviços foi considerada regular, e para 4,3% ruim.

**Tabela 65 - Qualidade dos serviços de rebocadores/empurradores**

Avaliação	Entrevistados	%
Bom	159	75,0
Regular	41	19,3
Ruim	9	4,3
NS/NR	3	1,4
Total	212	100,0

**Gráfico 42 - Qualidade dos serviços de rebocadores/empurradores (%)**



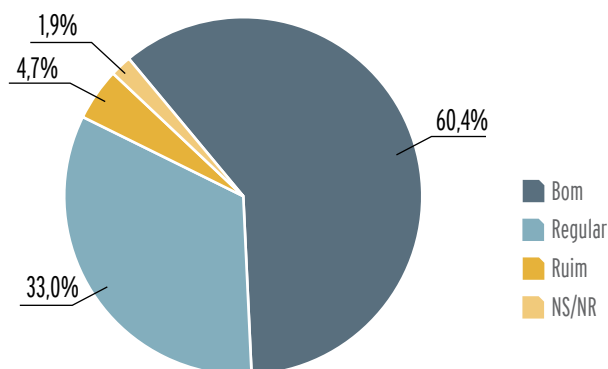
Outro item analisado neste relatório foram os serviços prestados pelos operadores portuários. A avaliação da qualidade desse serviço abrange a atuação dos operadores portuários, os tempos de espera para a operação, o número de sinistros, a confiança e a satisfação do cliente, entre outros.

Para 60,4% dos agentes marítimos entrevistados, a qualidade dos serviços prestados pelos operadores portuários é boa. Esse resultado é semelhante ao apresentado no ano de 2006, onde 66,1% dos entrevistados qualificaram os serviços desses operadores como bom. Ademais, 33,0% dos respondentes consideraram a qualidade dos serviços prestados regular, e 4,7% ruim. Apenas 1,9% dos agentes não soube avaliar ou não respondeu (Tabela 66 e Gráfico 43).

**Tabela 66 - Qualidade dos serviços prestados pelos operadores portuários**

Avaliação	Entrevistados	%
Bom	128	60,4
Regular	70	33,0
Ruim	10	4,7
NS/NR	4	1,9
Total	212	100,0

**Gráfico 43 - Qualidade dos serviços prestados pelos operadores portuários (%)**



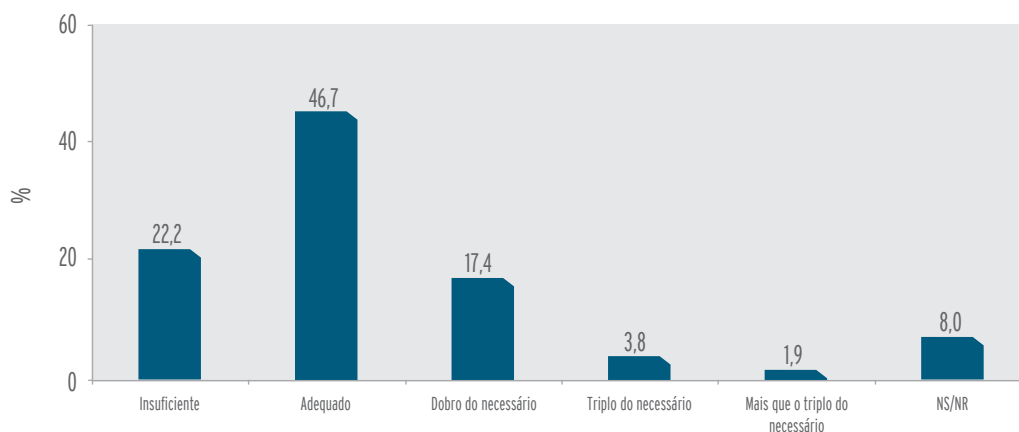
Em relação à quantidade de trabalhadores portuários empregados nas operações de estiva, capatazia e outros, 23,1% dos agentes marítimos avaliaram que o número de trabalhadores disponível é superior ao necessário. Para 46,7% dos entrevistados, essa quantidade é adequada às necessidades da operação e, na opinião de 22,2% dos entrevistados, os trabalhadores disponíveis são insuficientes, o que é agravado em navios de granéis sólidos (Tabela 67 e Gráfico 44). Ao confrontar esses dados com os obtidos em 2006<sup>49</sup>, observa-se um crescimento de 10,5 pontos percentuais no número de entrevistados que avaliou essa quantidade como insuficiente.

**Tabela 67 - Quantidade de trabalhadores portuários**

Opinião	Entrevistados	%
Insuficiente	47	22,2
Adequado	99	46,7
Dobro do necessário	37	17,4
Triplo do necessário	8	3,8
Mais que o triplo do necessário	4	1,9
NS/NR	17	8,0
Total	212	100,0

49. Avaliação da quantidade de trabalhadores portuários no ano de 2006: insuficiente (11,7%), adequada (43,9%), o dobro do necessário (21,7%), o triplo do necessário (7,2%), mais que o triplo do necessário (8,3%) e NS/NR (7,2%).

**Gráfico 44 – Quantidade de trabalhadores portuários (%)**

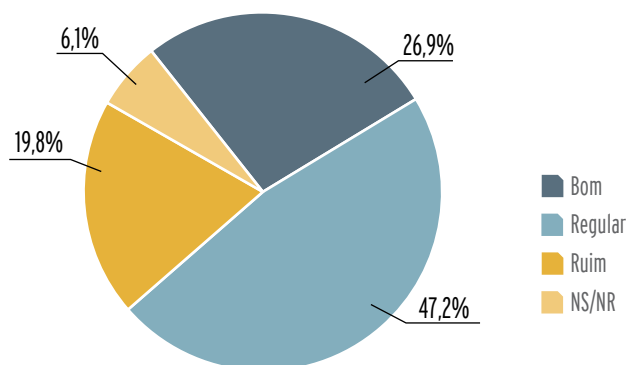


Quanto à qualidade dos serviços oferecidos pelos trabalhadores portuários, conforme a Tabela 68 e o Gráfico 45, quase a metade dos entrevistados a (47,2%) avaliaram como regular. Para 26,9%, esses serviços foram considerados bons. Na comparação com os resultados de 2006<sup>50</sup>, constata-se uma redução de 9,2 pontos percentuais do número de entrevistados que compartilharam da mesma opinião.

**Tabela 68 – Qualidade dos serviços oferecidos pelos trabalhadores portuários**

Avaliação	Entrevistados	%
Bom	57	26,9
Regular	100	47,2
Ruim	42	19,8
NS/NR	13	6,1
Total	212	100,0

**Gráfico 45 – Qualidade dos trabalhadores portuários (%)**



Também foi questionada aos agentes marítimos a avaliação sobre o desempenho do Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO. Como abordado no Capítulo 2 desta pesquisa, compete ao OGMO administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador

50. Avaliação da qualidade dos serviços oferecidos pelos trabalhadores portuários no ano de 2006: Bom (36,1%), Regular (45,0%), Ruim (13,3%) e NS/NR (5,6%).

portuário e do trabalhador portuário avulso. Além de promover o treinamento multifuncional, a habilitação profissional e a seleção dos trabalhadores.

Na Tabela 69 estão descritos os quesitos de avaliação do OGMO. Cabe destacar que cada entrevistado pôde citar mais de um item. Assim, quase a metade dos entrevistados (42,5%) relatou que o OGMO teve participação na melhoria e na qualidade da mão de obra no porto. Além disso, 30,2% dos agentes marítimos observaram que a criação do OGMO contribuiu para a redução do número de acidentes, e 35,4% para a melhoria da segurança e saúde no trabalho. Para 25,9% dos respondentes, o OGMO não teve impacto significativo sobre a mão de obra. Ao comparar esses resultados com os coletados em 2006<sup>51</sup>, observa-se uma piora na percepção dos agentes marítimos com relação à atuação desse órgão.

**Tabela 69 – Desempenho do Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO**

Itens	Entrevistados	%
Contribuiu para a melhoria na qualidade da mão de obra no porto	90	42,5
Contribuiu para a redução do número de acidentes	64	30,2
Contribuiu para a melhoria da segurança e saúde no trabalho	75	35,4
Não teve impacto significativo	55	25,9
NS/NR	30	14,2

Esses resultados refletem os impactos dos investimentos no aperfeiçoamento e na ampliação da atuação do OGMO. Entretanto, percebe-se a necessidade de uma participação ainda maior do órgão, permitindo melhoria na qualificação e melhor aproveitamento da mão de obra disponível, de maneira a aumentar a eficiência das operações portuárias.

## 6.5. Atuação das autoridades públicas nos portos

Como demonstrado nos capítulos anteriores, atuam nos portos um elevado número de órgãos públicos e agentes privados. Essa quantidade pode variar, entre outros motivos, segundo o tipo de instalação portuária - porto organizado ou TUP. Este item da pesquisa avalia os principais agentes públicos envolvidos no transporte marítimo. Vale destacar que os serviços prestados por cada um desses agentes são importantes para a movimentação de mercadorias nos portos e liberação das cargas. Seja para garantir a segurança, regular as relações de trabalho nos portos ou fazer a fiscalização tributária, sanitária ou ambiental, essas autoridades prestam serviços essenciais, que devem ser executados prezando a eficiência e eficácia, assegurando a qualidade do atendimento e a agilidade dos procedimentos.

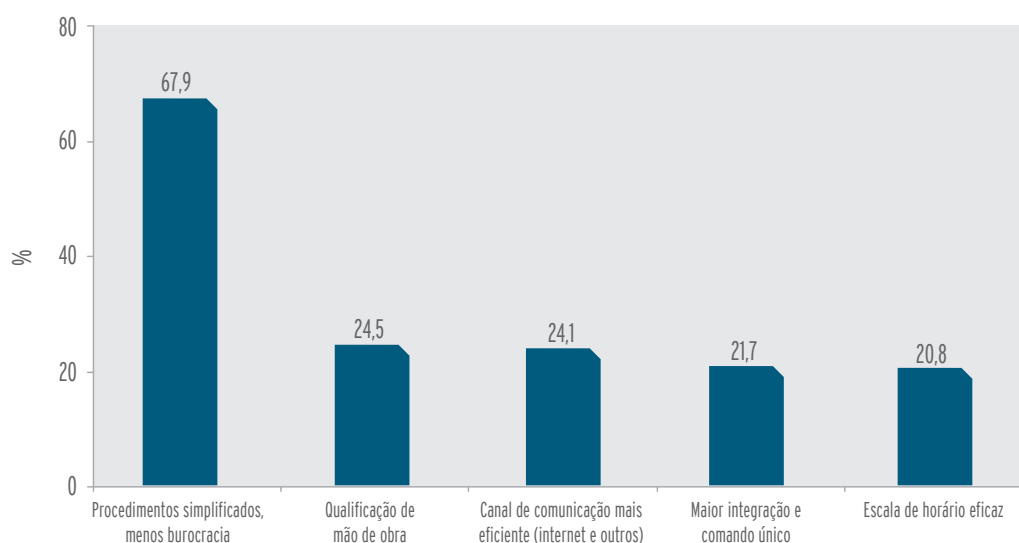
51. Avaliação do desempenho do OGMO no ano de 2006: contribuiu para a melhoria da qualidade da mão de obra no porto (56,1%), contribuiu para a redução do número de acidentes (44,4%), contribuiu para a melhoria da segurança e saúde no trabalho (44,4%), não teve impacto significativo (23,9%) e NS/NR (8,9%).

Inicialmente, os agentes marítimos foram questionados sobre a qualidade dos serviços prestados pelas autoridades públicas, indicando quais aspectos deveriam ser melhorados, conforme a Tabela 70 e o Gráfico 46. Para os agentes marítimos, o principal pleito para a melhoria dos serviços prestados pelos agentes de autoridade pública é que os procedimentos sejam simplificados, reduzindo a burocracia (67,9% ou 144 respondentes). Aproximadamente 24,5% (52) dos entrevistados apontaram para a necessidade de maior qualificação dos profissionais envolvidos na prestação dos serviços das autoridades portuárias, percentual semelhante ao dos que opinaram quanto à necessidade de maior eficiência no canal de comunicação entre os agentes e a autoridade pública (24,1% ou 51 agentes). Para 21,7% dos entrevistados, foram identificados como forma de melhora dos serviços uma maior integração e comando único e para 20,8% uma escala de horário mais eficaz e que melhor atenda às necessidades dos agentes.

**Tabela 70 – Quais aspectos devem ser melhorados nos serviços prestados pelas autoridades públicas nos portos (número de respostas e %)**

Opinião	Entrevistados	%
Procedimentos simplificados, menos burocracia	144	67,9
Qualificação da mão de obra	52	24,5
Canal de comunicação mais eficiente (internet e outros)	51	24,1
Maior integração e comando único	46	21,7
Escala de horário eficaz	44	20,8
NS/NR	9	4,2

**Gráfico 46 – Quais aspectos devem ser melhorados nos serviços prestados pelas autoridades públicas nos portos (%)**



Como se pode observar, a burocracia é um grande problema para o setor de transporte marítimo. Nesse sentido, foi perguntado aos agentes como eles avaliam a burocracia

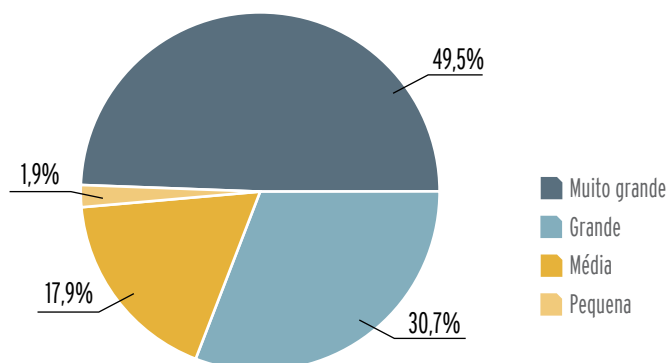


nos portos ao utilizarem os serviços das autoridades públicas. Para 80,2% dos entrevistados, a burocracia é grande ou muito grande, para 17,9% é média e para 1,9% pequena. Verifica-se que há uma consistência com os dados apresentados na questão anterior, na qual os agentes apontaram a necessidade de simplificação dos procedimentos como prioridade. Ademais, apesar da busca por melhoria nos serviços das autoridades públicas, o percentual de agentes que apontaram que a burocracia é muito grande aumentou consideravelmente de 2006 a 2012. Em 2006, 38,3% dos agentes disseram ser muito grande a burocracia, enquanto em 2012 esse número passou para 49,5%, conforme Tabela 71 e Gráfico 47.

**Tabela 71 - Burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas (número de respostas e %)**

Avaliação	Entrevistados	%
Muito grande	105	49,5
Grande	65	30,7
Média	38	17,9
Pequena	4	1,9
Total	212	100,0

**Gráfico 47 - Burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas (%)**



**Tabela 72 - Operação 24 horas por dia, sete dias por semana**

Autoridade pública	Sim		Não		NS/NR		Total
	Entrevistados	%	Entrevistados	%	Entrevistados	%	
Capitania dos Portos	118	55,7	89	42,0	5	2,4	212
Receita Federal - Fazenda	88	41,5	120	56,6	4	1,9	212
Vigilância Sanitária - Anvisa	72	34,0	135	63,7	5	2,4	212
Autoridade Portuária	107	50,5	100	47,2	5	2,4	212

Tabela 72 – Operação 24 horas por dia, sete dias por semana

Continuação

Autoridade pública	Sim		Não		NS/NR		Total
	Entrevistados	%	Entrevistados	%	Entrevistados	%	
Polícia Federal	144	67,9	65	30,7	3	1,4	212
Órgãos ambientais	33	15,6	120	56,6	59	27,8	212
Ministério da Agricultura	50	23,6	119	56,1	43	20,3	212

Os agentes também foram questionados sobre quais autoridades públicas operam continuamente nos portos, identificando aquelas que operam 24 horas por dia, todos os dias da semana. Observou-se que a quantidade de entrevistados que afirmaram que as autoridades operam ininterruptamente reduziu quando comparado aos resultados da Pesquisa Aquaviária CNT 2006<sup>52</sup>. Em 2012, mais da metade dos entrevistados responderam que são os seguintes órgãos que operam continuamente: a Capitania dos Portos (55,7%), a autoridade portuária (50,5%) e a Polícia Federal (67,9%). A avaliação do período de funcionamento para a prestação de serviços da Receita Federal, órgãos ambientais e Ministério da Agricultura indica que não há continuidade no atendimento para aproximadamente 56% dos agentes (Tabela 72). Ademais, a pior avaliação, no que se refere à frequência das operações, foi dada para a Vigilância Sanitária. Segundo 63,7% dos entrevistados, essa instituição não opera 24 horas por dia. Vale ressaltar que as respostas variam de porto para porto.

Conforme visto no Capítulo 2 desta pesquisa, é de competência do Conselho de Autoridade Portuária - CAP as atividades de fiscalização, planejamento e administração do porto organizado. É ele quem regula a homologação dos valores das tarifas portuárias e do horário de funcionamento do porto, aprova as normas de qualificação do operador portuário e de exploração do porto e aprova o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto. Esse órgão atua como regulador, com a Administração do Porto, competindo-lhe zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência e estimulando a competitividade. Porém, o poder do CAP é relativamente limitado, uma vez que as propostas são feitas pelas autoridades portuárias.

No que se refere ao CAP, foi avaliada a eficiência de sua atuação da presidência considerando a origem do presidente do conselho. Para 89,6% dos entrevistados, a presidência do CAP foi considerada mais eficaz quando presidido por um representante local, como detalhado na Tabela 73. Isso se deve ao fato do representante local conhecer melhor a realidade, os problemas e as necessidades do porto em questão. Assim, o presidente local está mais apto a tomar decisões adequadas e mais acessíveis aos outros representantes do CAP, dando mais celeridade ao processo.

52. Em 2006, os entrevistados que afirmaram que havia uma operação contínua dos órgãos foi de: 75,6% para a Capitania dos Portos, 68,9% para a Receita Federal, 62,8% para a Vigilância Sanitária, 60,6% para a Autoridade Portuária, 89,4% para a Polícia Federal, 35,0% para os órgãos ambientais e 45,6% para o Ministério da Agricultura.

**Tabela 73 – Eficácia da presidência do CAP quando exercida por representante local**

Opinião da eficácia	Entrevistados	%
Mais eficaz	190	89,6
Menos eficaz	17	8,0
NS/NR	5	2,4
Total	212	100,0

Também foi questionado se a presidência do CAP é exercida por um representante local no principal porto utilizado pelo entrevistado (Tabela 74). Ademais, 57,1% dos entrevistados afirmaram que o presidente era um representante local, 25,5% que não e 37 entrevistados (17,5%) não souberam responder.

**Tabela 74 – Representação da presidência do CAP**

Resposta da representação	Entrevistados	%
Presidente local	121	57,1
Presidente não local	54	25,5
NS/NR	37	17,5
Total	212	100,0

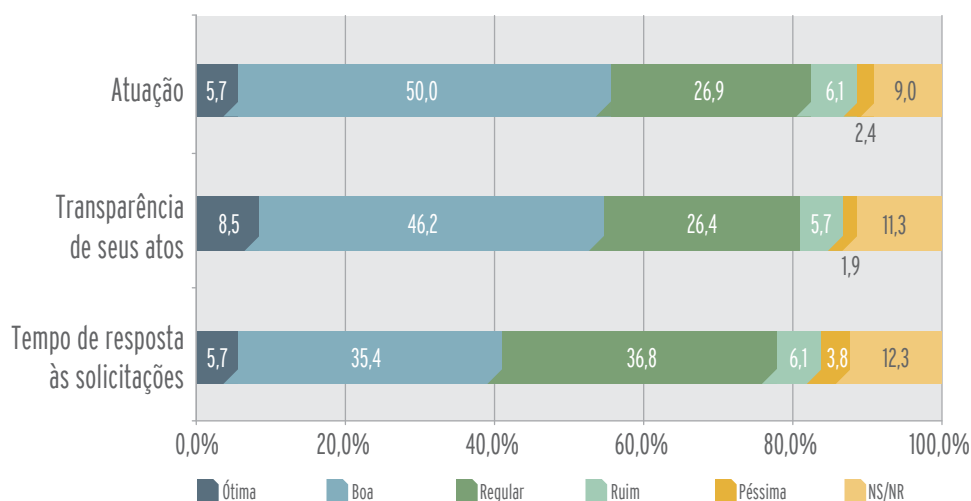
Para 55,7% dos agentes, a atuação do CAP foi avaliada como boa ou ótima. Em relação à transparência dos seus atos, esse percentual passou para 54,7%, conforme a Tabela 75 e o Gráfico 48. Já o tempo de resposta às solicitações foi considerado positivo (ótimo ou bom) por apenas 41,0% dos respondentes e com problemas por 46,7% (regular, ruim ou péssimo).

**Tabela 75 – Avaliação do Conselho de Autoridade Portuária - CAP (número de entrevistados)**

Conselho de Autoridade Portuária - CAP	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	12	106	57	13	5	19	212
Transparência de seus atos	18	98	56	12	4	24	212
Tempo de resposta às solicitações	12	75	78	13	8	26	212

Um dos problemas observados no CAP é que a autoridade portuária, algumas vezes, não reconhece a importância do conselho. A autoridade acaba trabalhando de forma independente, não interagindo com o CAP, atuando como Poder Executivo. Assim, é importante que os CAPs sejam fortalecidos e melhor estruturados para serem aptos a cumprir as suas atribuições conforme estabelecido pela Lei n.º 8.630/93 (ver Anexo 1).

**Gráfico 48 – Avaliação do Conselho de Autoridade Portuária – CAP (%)**



Analisando, em paralelo, as respostas obtidas quanto à avaliação da atuação da presidência do CAP e se essa é exercida por um representante local ou não, observou-se pouca diferença. Contudo, entre os agentes que afirmaram que a presidência do CAP era exercida por representante local, a avaliação positiva da atuação dessa autoridade e do tempo de resposta às solicitações foi melhor que entre os agentes que declararam que o representante não era local. Além disso, observou-se entre os primeiros uma porcentagem menor de respostas regular para os três aspectos analisados e, ao mesmo tempo, uma porcentagem maior de respostas negativas. Para exemplificar, para os órgãos com presidências locais, o percentual de entrevistados que avaliaram como ruim e péssima a atuação do CAP foi de 11,6%, já regular foi de 21,5%. Enquanto para aqueles com representantes não locais esses percentuais foram de 3,7% e 33,3%, respectivamente. Esses valores são apresentados na Tabela 76.

**Tabela 76 – Avaliação do CAP por tipo de representante (%)**

Conselho de Autoridade Portuária - CAP	Representante local			Representante não local		
	Positivo	Negativo	Neutro	Positivo	Negativo	Neutro
Atuação	60,3	11,6	21,5	59,3	3,7	33,3
Transparência de seus atos	57,9	9,1	24,0	59,3	3,7	31,5
Tempo de resposta às solicitações	44,6	12,4	33,1	42,6	5,6	46,3

A administração do porto é feita pela autoridade portuária, encarregada de supervisionar todos os serviços relativos à exploração dos portos sob a sua jurisdição. Além disso, é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado, podendo, dessa forma, ser pública ou privada. De acordo com a Lei n.º 8.630/93, compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto, entre outros: pré-qualificar os operadores portuários; fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária; fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e

conservação das instalações portuárias e, estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

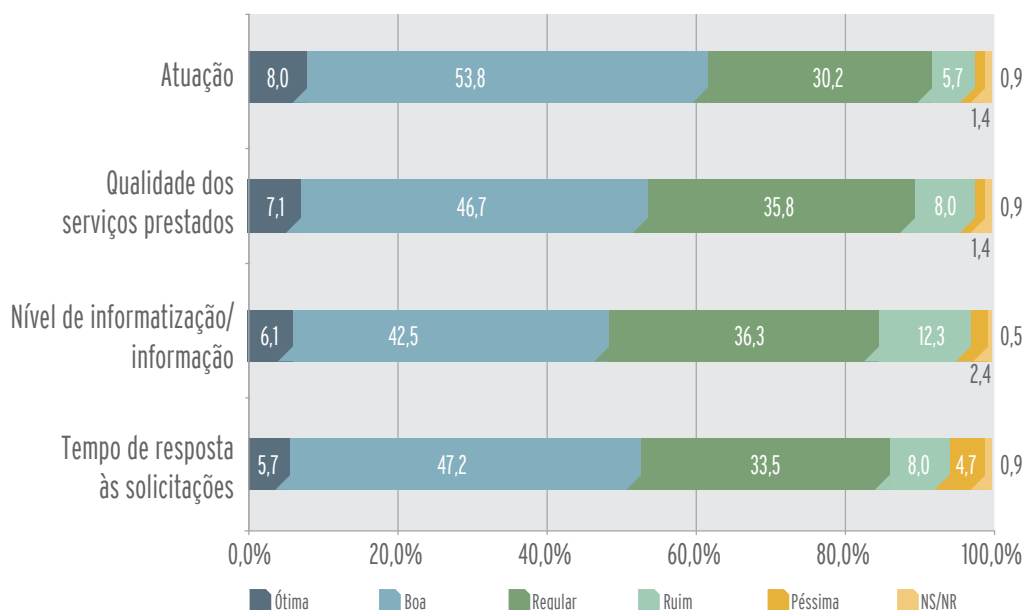
As autoridades portuárias foram avaliadas como positivas em quase todos os itens analisados, como aponta a Tabela 77 e o Gráfico 49. Mais de 50% dos agentes marítimos qualificaram os seguintes quesitos como bom ou ótimo: a atuação da autoridade (61,8%), a qualidade dos serviços prestados (53,8%) e o tempo de resposta às solicitações (52,8%). Já o nível de informação e informatização da administração dos portos foi considerado positivo para 48,6% dos entrevistados e ruim ou péssimo para 1%.

Observa-se que, na Pesquisa Aquaviária CNT 2006, a avaliação das autoridades portuárias foi pior quando comparada à pesquisa de 2012, principalmente no que se refere à participação das avaliações positivas. Por exemplo, em 2006, 5,0% dos entrevistados avaliaram como péssima a atuação da autoridade portuária, neste ano, o percentual registrado foi de apenas 1,4%. Entretanto, em 2012, apenas 8,0% dos agentes marítimos qualificaram os serviços da autoridade portuária como ótimo, a proporção registrada pela pesquisa de 2006 foi de 10,6%.

**Tabela 77 – Avaliação da Autoridade Portuária (número de entrevistados)**

Autoridade Portuária	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	17	114	64	12	3	2	212
Qualidade dos serviços prestados	15	99	76	17	3	2	212
Nível de informatização/informação	13	90	77	26	5	1	212
Tempo de resposta às solicitações	12	100	71	17	10	2	212

**Gráfico 49 – Avaliação da Autoridade Portuária (%)**



Nesta pesquisa, cada órgão público que presta serviços nos portos foi avaliado quanto ao desempenho da sua atuação, à qualidade dos serviços prestados, ao nível de informação e informatização e ao tempo de resposta às solicitações. Na sequência, serão apresentados os resultados para: Capitania dos Portos, Ministério da Agricultura, Autoridade Portuária, Receita Federal, Agência de Vigilância Sanitária, Polícia Federal, órgãos ambientais, Antaq e DNIT.

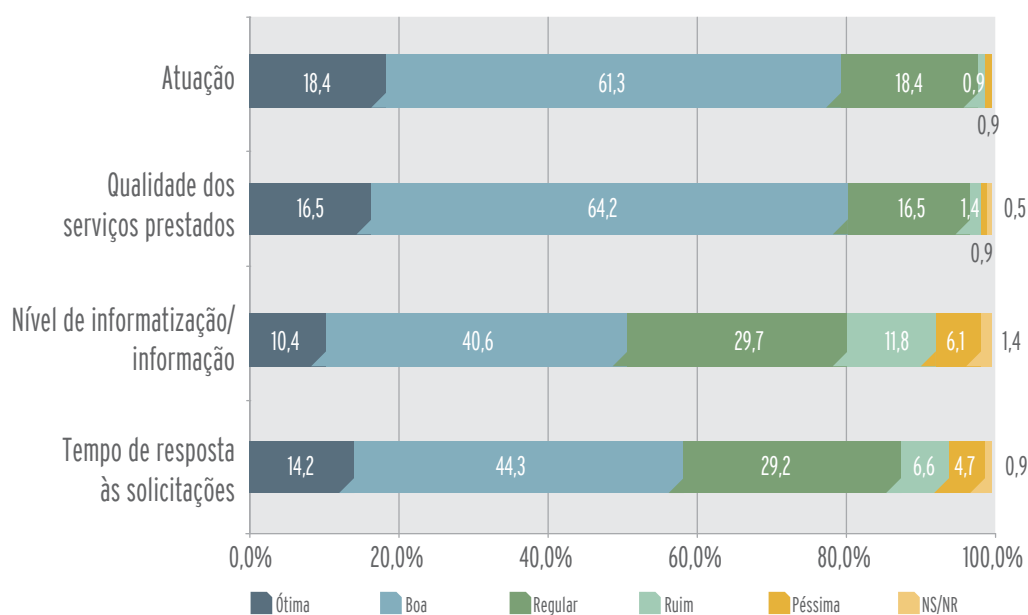
A Capitania dos Portos é uma seção da Marinha estabelecida em cada um dos 17 estados litorâneos. Essas 17 capitânicas têm função fiscalizadora na região em que atuam e na área marítima adjacente, fazendo cumprir as leis e os regulamentos marítimo-portuários, sobretudo no que diz respeito à segurança da navegação. Suas atribuições compreendem também a fiscalização dos serviços de praticagem, a busca e o salvamento marítimo, a investigação de atos criminais e a inspeção de embarcações. Além disso, a Capitania dos Portos coordena, controla e ministra cursos do ensino profissional marítimo.

A Capitania dos Portos foi avaliada positivamente (ótimo e bom) quanto à sua atuação e quanto à qualidade dos serviços prestados por, respectivamente, 79,7% e 80,7% dos agentes. Quando questionados a respeito do nível de informação e informatização, 51,0% dos agentes avaliaram como ótimo e bom. A avaliação do tempo de resposta às solicitações também foi considerada positiva por 58,5% dos agentes, como pode ser observado na Tabela 78 e no Gráfico 50.

**Tabela 78 – Avaliação da Capitania dos Portos (número de entrevistados)**

Capitania dos portos	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	39	130	39	2	2	-	212
Qualidade dos serviços prestados	35	136	35	3	2	1	212
Nível de informatização/informação	22	86	63	25	13	3	212
Tempo de resposta às solicitações	30	94	62	14	10	2	212

**Gráfico 50 – Avaliação da Capitania dos Portos (%)**



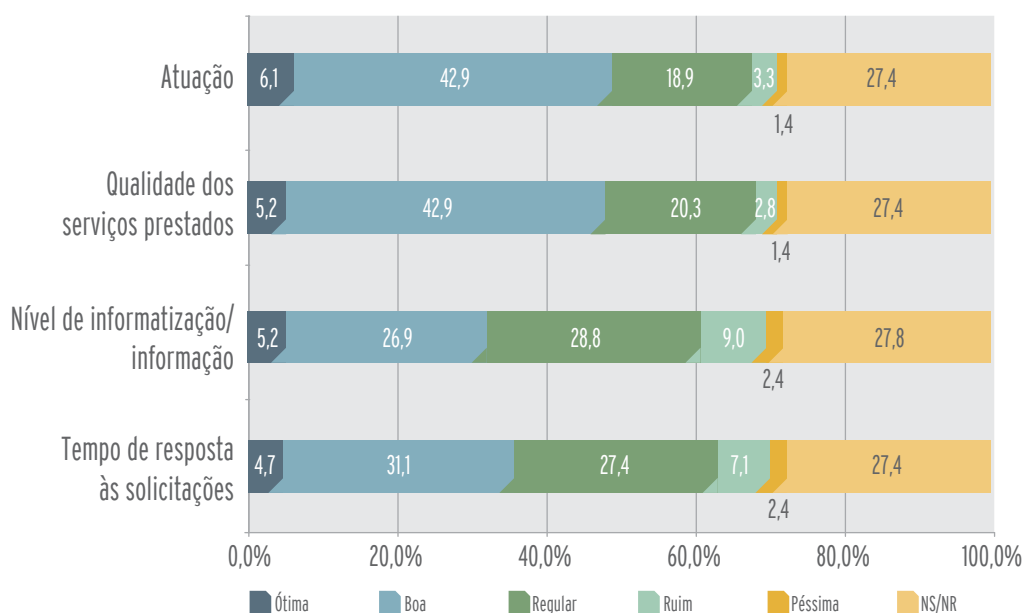
O Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento - Mapa atua nos portos marítimos com o intuito de evitar a disseminação de doenças e pragas e de cumprir a legislação brasileira que proíbe a entrada e saída do país de produtos vegetais e animais, sem autorização da instituição. O trabalho de fiscalização e inspeção é disciplinado pelo Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional - Vigiagro, da Secretaria de Defesa Agropecuária, nos portos organizados, aeroportos internacionais, postos de fronteira e aduanas especiais. Além disso, para a inspeção e a certificação de produtos vegetais destinados à exportação, devem ser observados os requisitos fitossanitários aprovados pela Organização Nacional de Proteção Fitossanitária do país de destino das mercadorias.

Assim, somente os entrevistados que fazem algum tipo de agenciamento de produtos vegetais e que já precisaram utilizar o Vigiagro foram capazes de avaliá-lo, conforme a Tabela 79 e o Gráfico 51. Entre os 154 agentes marítimos que analisaram a atuação do órgão, observou-se uma avaliação positiva para a atuação dessa autoridade e para a qualidade de seus serviços. Para 44,1% dos respondentes, o nível de informatização/informação do Mapa é bom ou ótimo. Já quando avaliado o tempo de resposta às solicitações, 50,6% dos avaliadores o consideraram negativo (regular, ruim ou péssimo).

**Tabela 79 - Avaliação do Ministério da Agricultura - Vigiagro (número de entrevistados)**

Ministério da Agricultura - Vigiagro	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	13	91	40	7	3	58	212
Qualidade dos serviços prestados	11	91	43	6	3	58	212
Nível de informatização/informação	11	57	61	19	5	59	212
Tempo de resposta às solicitações	10	66	58	15	5	58	212

**Gráfico 51 - Avaliação do Ministério da Agricultura - Vigiagro (%)**



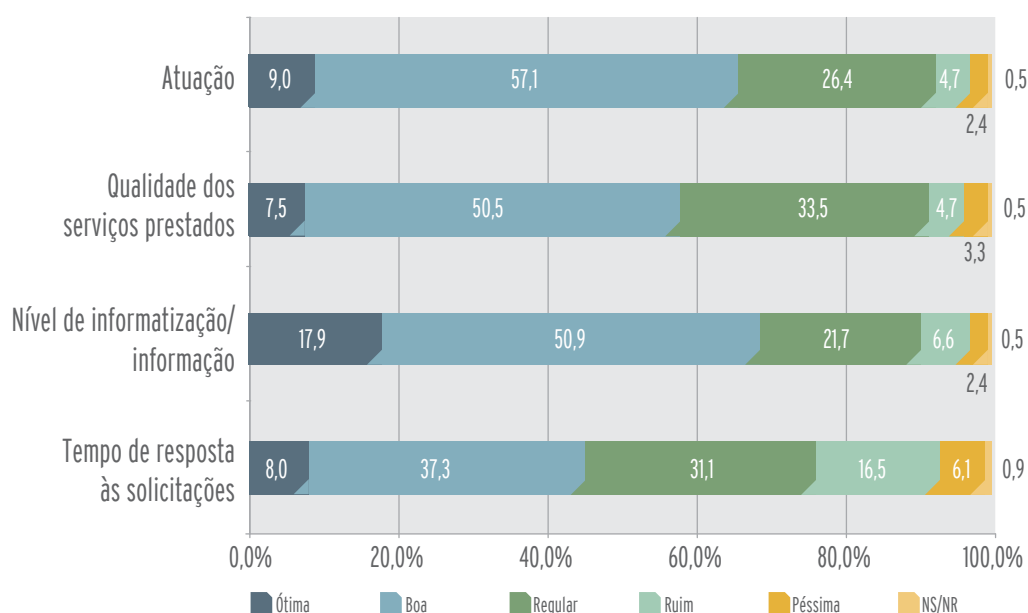
Cabe à Receita Federal atuar nos portos marítimos de modo a reprimir crimes de ordem tributária, como contrabando, descaminho, fraude, sonegação e conluio. Essa prerrogativa foi estabelecida pelo Decreto nº 6.759/09<sup>53</sup>, que determina à Fazenda Nacional disciplinar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias nos portos e recintos alfandegados. Além disso, o controle aduaneiro do veículo marítimo, desde o seu ingresso no território brasileiro até a sua efetiva saída, estendido às mercadorias e aos outros bens existentes a bordo, deve ser realizado pela Receita Federal.

Nesse contexto e diante da abrangência da atuação da Receita Federal, todos os agentes marítimos possuem capacidade de avaliar sua atuação. Conforme dados dispostos na Tabela 80 e no Gráfico 52, observa-se que a atuação, a qualidade dos serviços prestados e o nível de informatização/informação desse órgão foram avaliados positivamente por mais da metade dos entrevistados. O tempo de resposta às solicitações foi o quesito que recebeu pior reconhecimento, reunindo 22,6% de avaliações ruins e péssimas.

**Tabela 80 - Avaliação da Receita Federal - Fazenda Nacional (Aduana/Alfândega) (número de entrevistados)**

Receita Federal - Fazenda (Aduana/Alfândega)	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	19	121	56	10	5	1	212
Qualidade dos serviços prestados	16	107	71	10	7	1	212
Nível de informatização/informação	38	108	46	14	5	1	212
Tempo de resposta às solicitações	17	79	66	35	13	2	212

**Gráfico 52 - Avaliação da Receita Federal - Fazenda Nacional (%)**



53. Decreto que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. A área de jurisdição dos serviços aduaneiros foi definida pelo Decreto-Lei n.º 37 de 18 de novembro de 1966.



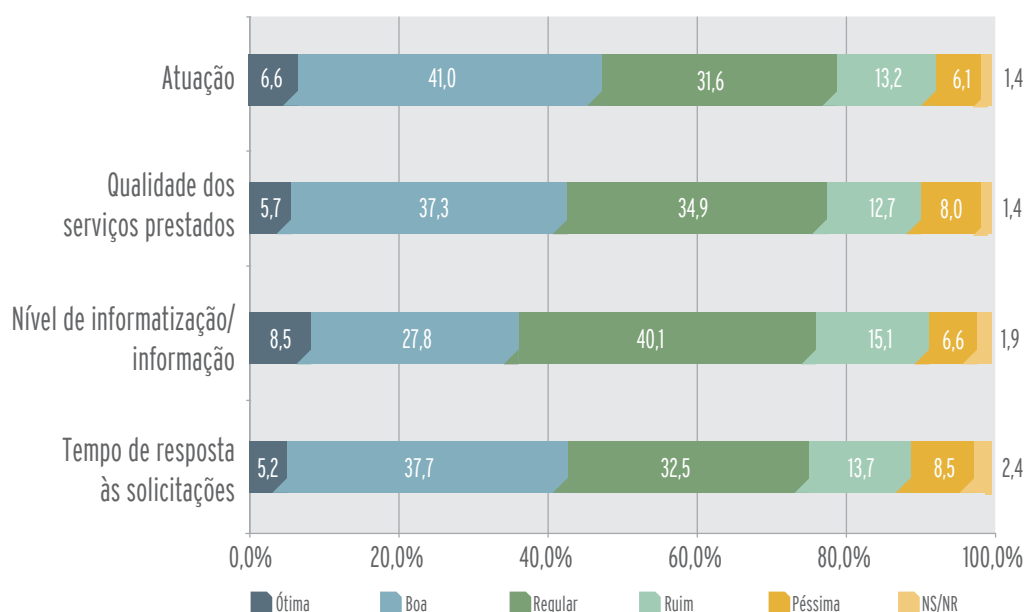
Outro órgão que atua nas instalações portuárias é a Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa, fiscalizando e garantindo o cumprimento da legislação sanitária brasileira, bem como do Regulamento Sanitário Internacional, e realizando a interlocução com o Ministério das Relações Exteriores e instituições estrangeiras para tratar de assuntos internacionais na área de vigilância sanitária. Conforme a Lei nº 9.782/99<sup>54</sup>, a Anvisa regula todos os setores relacionados a produtos e serviços que possam afetar a saúde da população brasileira, em ação coordenada com os estados, os municípios e o Distrito Federal.

A atuação da Anvisa foi avaliada positivamente por quase metade dos entrevistados (47,6%), sendo que 6,6% qualificaram a atuação como ótima e 41,0% como boa. Quanto ao nível de informatização/informação dessa agência, a maior parte dos respondentes (40,1%) a considera regular. O item pior avaliado foi o tempo de resposta às solicitações, classificado como ruim por 13,7% dos entrevistados, e péssimo por 8,5%, conforme a Tabela 81 e o Gráfico 53.

**Tabela 81 - Avaliação da Vigilância Sanitária - Anvisa (número de entrevistados)**

Vigilância Sanitária - Anvisa	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	14	87	67	28	13	3	212
Qualidade dos serviços prestados	12	79	74	27	17	3	212
Nível de informatização/informação	18	59	85	32	14	4	212
Tempo de resposta às solicitações	11	80	69	29	18	5	212

**Gráfico 53 - Avaliação da Vigilância Sanitária - Anvisa (%)**



54. Define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária e dá outras providências.

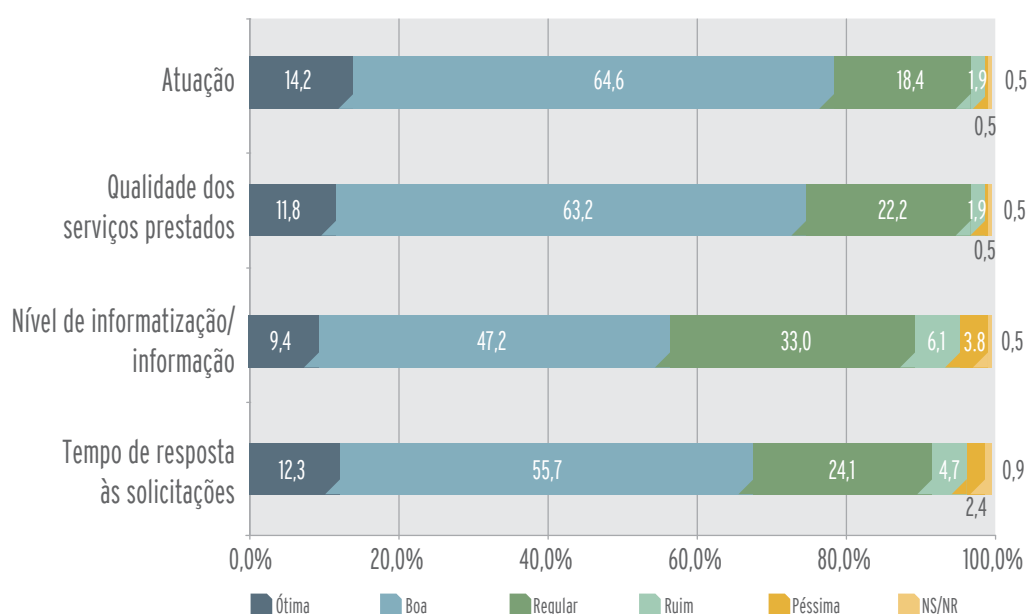
A Polícia Federal está subordinada ao Ministério da Justiça e tem como função prover a segurança pública, preservar a ordem e a incolumidade das pessoas e do patrimônio. Ela também exerce funções de polícia marítima, aérea e de fronteiras, fiscalizando as fronteiras terrestres e a orla marítima. Entre as atividades exercidas pela Polícia Federal na atuação portuária, pode-se citar a fiscalização da entrada, permanência ou saída de estrangeiros no território nacional; do comércio clandestino ou facilitação do uso de entorpecentes e; dos crimes contra a fé pública ou a administração pública, quando a interessada for a Fazenda Nacional.

O trabalho realizado pela Polícia Federal, segundo a opinião dos agentes marítimos entrevistados, é positivo em todos os quesitos questionados, sendo avaliado como ótimo ou bom por mais da metade dos respondentes. Destaca-se a atuação do órgão, com 78,8% de avaliações positivas, e a qualidade dos serviços prestados, que foi avaliada por 75,0% dos agentes marítimos como boa ou ótima. Já quanto ao nível de informatização/informação, 9,9% dos entrevistados o avaliaram como ruim ou péssimo, conforme Tabela 82 e Gráfico 54.

**Tabela 82 - Avaliação da Polícia Federal (número de entrevistados)**

Polícia Federal	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	30	137	39	4	1	1	212
Qualidade dos serviços prestados	25	134	47	4	1	1	212
Nível de informatização/informação	20	100	70	13	8	1	212
Tempo de resposta às solicitações	26	118	51	10	5	2	212

**Gráfico 54 - Avaliação da Polícia Federal (%)**



Os órgãos ambientais ganharam mais visibilidade com a crescente conscientização da população em relação aos custos sociais associados ao meio ambiente. Por um lado, ambientalistas criticam as licenças concedidas sem uma análise adequada e completa, sem transparência e que, muitas vezes, não seguem as normas corretamente para dar celeridade ao processo. Por outro lado, desenvolvimentistas criticam a atuação dos órgãos ambientais e aumentam a pressão para que sejam acelerados os processos de licenciamento e para reduzir a burocracia, a fim de que os investimentos em infraestrutura possam ser implementados.

Além de atuar no controle da degradação da área portuária e vizinhanças (licenciamento ambiental dos portos) e no licenciamento<sup>55</sup> das atividades utilizadoras dos recursos ambientais, os órgãos ambientais também trabalham no que se refere à entrada e saída de mercadorias e o seu impacto sobre a qualidade de vida da população em geral. Nesse âmbito, diversas análises são realizadas, tais como: planos de controle ambiental, planos de recuperação de áreas degradadas, análises de riscos, gerenciamento de resíduos, gerenciamento de riscos de poluição, entre outros. O Ibama, um dos órgãos ambientais que atua nos portos, ainda participa da fiscalização de importações e exportações de produtos que, se não forem controlados e bem manuseados, têm riscos de explosão, contaminação, poluição e para a vida.

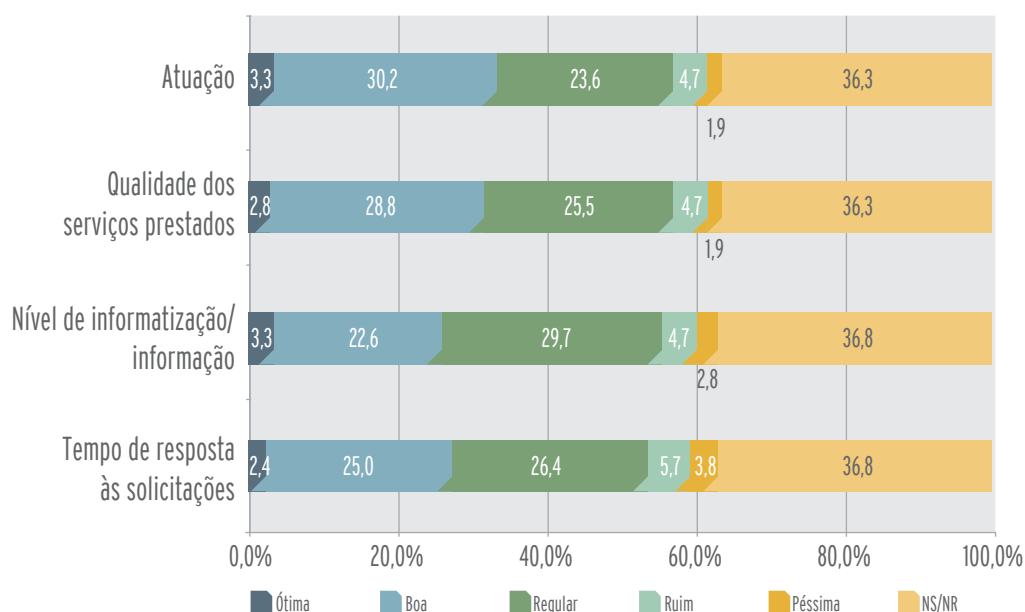
Uma grande quantidade de agentes marítimos não soube avaliar os órgãos ambientais (36,3%, no que se refere aos aspectos de atuação e qualidade dos serviços prestados, e 36,8% para nível de informatização/informação e tempo de resposta às solicitações). Entre os respondentes, observa-se um elevado número de avaliações regular para todos os aspectos analisados, conforme Tabela 83 e Gráfico 55. A atuação desses órgãos foi avaliada como regular por 23,6% dos agentes. Já a qualidade dos serviços prestados foi avaliada positivamente (ótima ou boa) por 67 entrevistados e como regular, ruim ou péssima por outros 68. Na avaliação do nível de informação e informatização, 29,7% dos entrevistados consideraram regular, 25,9% afirmaram ser positiva e 7,5% apontaram como ruim ou péssima. Quanto ao tempo de resposta às solicitações, 56,7% dos respondentes o classificaram como insatisfatório (avaliação regular, ruim ou péssima).

**Tabela 83 – Avaliação dos órgãos ambientais (número de entrevistados)**

Órgãos Ambientais	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	7	64	50	10	4	77	212
Qualidade dos serviços prestados	6	61	54	10	4	77	212
Nível de informatização/informação	7	48	63	10	6	78	212
Tempo de resposta às solicitações	5	53	56	12	8	78	212

55. A licença ambiental é um ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, que seja pessoa física ou jurídica. Entre os tipos de licença ambiental, há a licença prévia (concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento, aprovando sua localização e concepção e atestando a viabilidade ambiental, entre outras funções), a licença de instalação (que autoriza a instalação e início da implantação do empreendimento) e a licença de operação (que autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores).

Gráfico 55 – Avaliação dos órgãos ambientais (%)



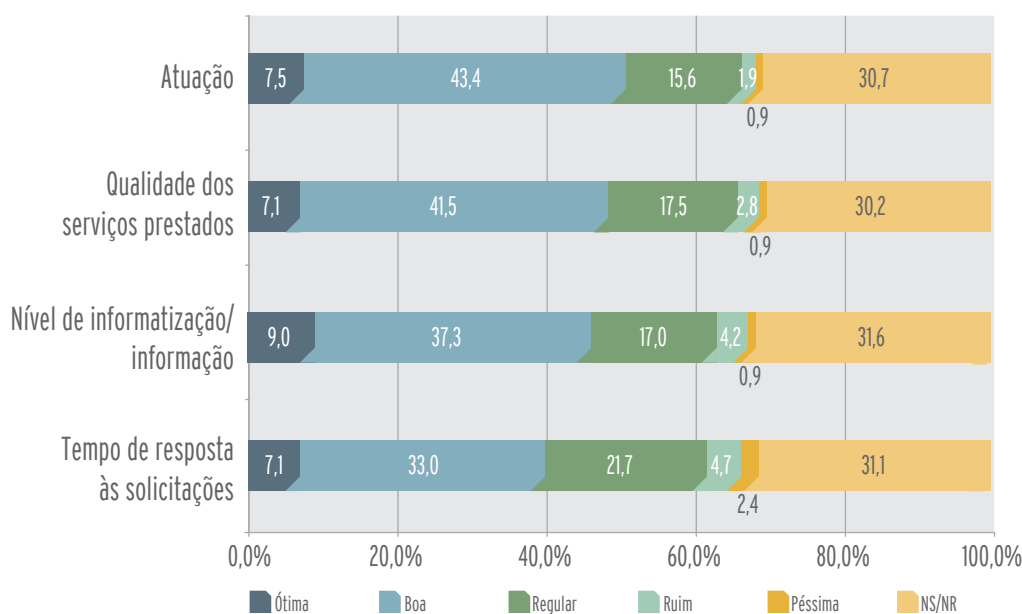
A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq é entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público e independência administrativa, autonomia financeira e funcional. Tem como principal atribuição regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, tanto no transporte de passageiros quanto no de cargas.

Apesar de mais de 30% dos agentes não terem avaliado essa autoridade, observa-se que, em geral, a avaliação foi positiva, com uma quantidade de respostas ótima e boa superior ao número de respostas regular, ruim e péssima em todos os aspectos analisados, como mostrado na Tabela 84 e no Gráfico 56. Destaca-se que a atuação dessa autoridade foi considerada positiva por 50,9% dos entrevistados e que somente, e 18,4% avaliaram seu desempenho como regular, ruim ou péssimo. De maneira similar às outras entidades públicas aqui avaliadas, o tempo de resposta às solicitações foi o item pior avaliado, mas, mesmo assim, foi considerado bom ou ótimo por 85 agentes marítimos e regular, ruim ou péssimo por 61 entrevistados.

Tabela 84 – Avaliação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq (número de entrevistados)

ANTAQ	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	16	92	33	4	2	65	212
Qualidade dos serviços prestados	15	88	37	6	2	64	212
Nível de informatização/informação	19	79	36	9	2	67	212
Tempo de resposta às solicitações	15	70	46	10	5	66	212

Gráfico 56 – Avaliação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq (%)



O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes -DNIT é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes. Existem seis diretorias setoriais que integram a Diretoria Colegiada, uma delas é a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária. Essa diretoria desenvolve atividades de execução de projetos e obras de infraestrutura aquaviária, e, ainda, institui padrões e normas técnicas para o seu controle. Além disso, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária também executa as atividades de manutenção, recuperação, programas de segurança e operação de infraestrutura aquaviária, bem como estabelece padrões e normas técnicas para segurança e operação de vias aquaviárias.

As intervenções sob atuação do DNIT também abrangem os acessos rodoviários e ferroviários dos portos marítimos brasileiros - em parceria com as demais diretorias setoriais. Esses acessos se constituem em um dos principais gargalos do setor portuário brasileiro. O aumento da movimentação de cargas e embarcações foi acompanhado por um crescimento do número de veículos que chegam até o porto pelo modo terrestre, fato que faz com que haja mais pressão sobre a infraestrutura disponível nos portos.

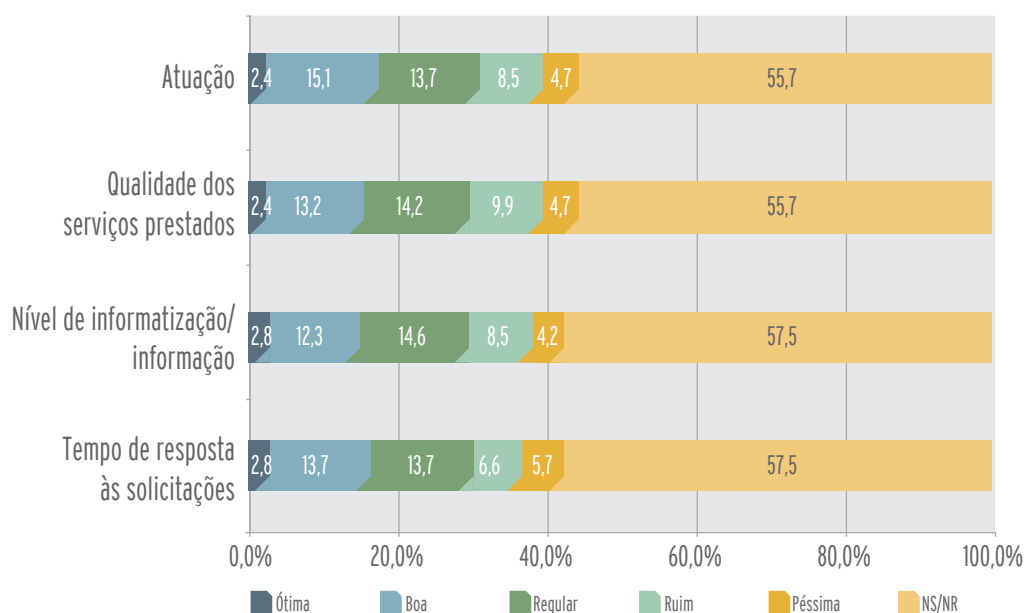
Conforme pode ser verificado na Tabela 85 e no Gráfico 57, mais da metade dos agentes marítimos entrevistados não conhecem ou não sabem avaliar o desempenho do DNIT. A maioria dos agentes (55,7%) não soube avaliar a atuação e a qualidade dos serviços prestados pela autarquia e 57,5% não avaliaram o nível de informatização e informação e o tempo de resposta às solicitações. A atuação do DNIT foi avaliada como ótima e boa por 17,5% dos respondentes, enquanto 26,7% a consideraram como regular, ruim ou péssima. A qualidade dos serviços prestados foi considerada positiva (boa ou ótima) por 15,6% dos respondentes, enquanto 14,2% disseram ser regular e 14,6% a avaliaram como ruim ou péssima. Considerando apenas os agentes que souberam avaliar o nível de informação e informatização do DNIT, o percentual de avaliações positivas é de 35,5%, enquanto as classificações regular, ruim ou péssima somariam 64,5%. Tendência similar a observada para os outros quesitos foi verificada na avaliação do tempo de resposta às

solicitações, em que, dos 212 agentes seis julgaram ótimo, 29 bom, 29 regular, 14 ruim e 12 péssimo. Assim, mostra-se ser essencial que o DNIT cumpra seus objetivos nos portos, tanto se fazendo conhecer pelos usuários do sistema, quanto atendendo ao seu papel de maneira mais eficaz e eficiente.

**Tabela 85 - Avaliação do DNIT (número de entrevistados)**

DNIT	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	NS/NR	Total
Atuação	5	32	29	18	10	118	212
Qualidade dos serviços prestados	5	28	30	21	10	118	212
Nível de informatização/informação	6	26	31	18	9	122	212
Tempo de resposta às solicitações	6	29	29	14	12	122	212

**Gráfico 57 - Avaliação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (%)**



Para melhor analisar a atuação das autoridades nos portos, os agentes marítimos foram solicitados a avaliar aspectos referentes à implantação do Porto Sem Papel - PSP. Conforme explicitado no Capítulo 2, o PSP é um programa instituído pela SEP que visa integrar, em uma única plataforma, a entrada e o gerenciamento de todos os dados envolvidos nos procedimentos de atracação, operação e desatracação das embarcações nos portos brasileiros. Nesse sistema, os agentes marítimos são os únicos usuários atualmente credenciados a prestarem todas as informações demandadas pelos órgãos anuentes conveniados, relativas às características dos navios, às escalas, à movimentação das mercadorias e à movimentação de tripulantes e passageiros. O PSP substitui o procedimento anterior, onde os agentes marítimos realizavam os despachos referentes aos itens acima mencionados através da

entrega de documentos, certificados e formulários em papel, diretamente no balcão de atendimento dos órgãos anuentes credenciados a atuarem nos portos. O novo programa tem como objetivo principal modernizar e agilizar o fluxo de informações visando trazer maior segurança na análise das informações, procurando também otimizar os tempos de emissões de anuências.

Assim, dos 212 entrevistados, 57,5% informaram que o programa Porto Sem Papel já está em funcionamento no principal porto em que atua<sup>56</sup>, enquanto que 42,5% informaram que o PSP ainda não foi implantado (Tabela 86).

**Tabela 86 - Implantação do programa Porto Sem Papel**

Opinião	Entrevistados	%
Sim	122	57,5
Não	90	42,5
Total	212	100,0

Entre os 122 entrevistados que informaram que o PSP já foi implantado, apenas 41,0% consideram que o programa propiciou mais celeridade nas autorizações dos órgãos anuentes. A maioria dos agentes (57,5%) fez uma avaliação negativa do programa quanto a esse quesito (Tabela 87).

**Tabela 87 - Se o PSP propiciou mais celeridade nas autorizações dos órgãos anuentes**

Opinião	Entrevistados	%
Sim	50	41,0
Não	70	57,4
NS/NR	2	1,6
Total	122	100,0

Além disso, 75,4% dos 122 entrevistados avaliaram que o PSP não reduziu o tempo de espera para atracação/operação de navios, conforme demonstrado na Tabela 88.

**Tabela 88 - Se o PSP reduziu o tempo de espera para atracação/operação dos navios**

Opinião	Entrevistados	%
Sim	25	20,5
Não	92	75,4
NS/NR	5	4,1
Total	122	100,0

56. Nesse item, foi considerado apenas porto pelo qual cada entrevistado respondeu à pesquisa.

Quanto ao impacto do PSP nas atribuições dos agentes marítimos, 86,1% dos entrevistados informaram que houve aumento do volume de trabalho, o que indica que o programa ainda não conseguiu eliminar totalmente os procedimentos tradicionais realizados pelas agências, que precisam operar nos dois sistemas. Apenas 7,4% dos agentes avaliaram que o PSP reduziu a quantidade de trabalho e, para 4,9%, não houve mudança (Tabela 89).

**Tabela 89 - Se o PSP reduziu ou aumentou o trabalho dos agentes marítimos**

Avaliação	Entrevistados	%
Reduziu	9	7,4
Aumentou	105	86,1
Não houve mudança	6	4,9
NS/NR	2	1,6
Total	122	100,0

Corroborando com a afirmação anterior, 45,9% dos 122 entrevistados afirmaram que nem todos os órgãos anuentes operam pelo PSP, enquanto que 45,1% afirmaram que todos os órgãos utilizam o programa; 9,0% dos entrevistados não souberam responder (Tabela 90).

**Tabela 90 - Se todos os órgãos anuentes estão operando por meio do PSP**

Opinião	Entrevistados	%
Sim	55	45,1
Não	56	45,9
NS/NR	11	9,0
Total	122	100,0

Conforme a opinião dos entrevistados que responderam “Não” à questão anterior, o Ministério da Agricultura, os órgãos ambientais e a Capitania dos Portos estão entre os órgãos que menos utilizam o PSP em todos os procedimentos no porto. Ainda, segundo a maioria dos respondentes, as autoridades públicas utilizam, predominantemente, tanto o PSP quanto os procedimentos tradicionais (papel), conforme apresentado na Tabela 91.

**Tabela 91 - Se as autoridades públicas utilizam o PSP, os procedimentos tradicionais (papel) ou ambos**

Autoridade pública	Sem papel	%	Papel	%	Ambos	%	NS/NR	%	Total
Capitania dos Portos	12	21,4	17	30,4	26	46,4	1	1,8	56
Receita Federal - Fazenda	18	32,1	15	26,8	22	39,3	1	1,8	56



**Tabela 91 – Se as autoridades públicas utilizam o PSP, os procedimentos tradicionais (papel) ou ambos**

Continuação

Autoridade pública	Sem papel	%	Papel	%	Ambos	%	NS/NR	%	Total
Vigilância Sanitária - Anvisa	24	42,9	10	17,8	21	37,5	1	1,8	56
Autoridade Portuária	25	44,6	8	14,3	22	39,3	1	1,8	56
Polícia Federal	18	32,1	13	23,2	24	42,9	1	1,8	56
Órgãos ambientais	10	17,9	16	28,6	26	46,4	4	7,1	56
Ministério da Agricultura	9	16,1	23	41,0	22	39,3	2	3,6	56

## 6.6. Análises por tipo de carga agenciada

Além das opiniões de caráter geral, os agentes marítimos entrevistados também avaliaram a infraestrutura e a operação portuária relativas ao transporte das principais cargas agenciadas. Ressalta-se que os entrevistados puderam citar uma ou mais cargas, de modo que as questões apresentadas foram respondidas, individualmente, para cada tipo de carga mencionada.

### 6.6.1. Infraestrutura e equipamentos portuários

A avaliação da infraestrutura portuária foi realizada pelos agentes de navegação em relação ao principal terminal em que operam cada uma das cargas citadas. Os entrevistados informaram o número de berços dos terminais específicos onde ocorre a operação. A partir dos dados dispostos na Tabela 92, é possível inferir que, para granéis sólidos, as operações se concentram em terminais que possuem três ou mais berços (51,0%). No caso dos contêineres (40,7%) e da carga geral solta (43,4%), predominam terminais com dois berços. Quase a metade dos terminais para navios do tipo P.C.C./Ro-ro<sup>57</sup>(44,4%) operam com apenas um berço de atracação.

Para cada um dos berços de atracação informados, foi coletada a profundidade máxima e a mínima por tipo de carga. Também foi questionada aos entrevistados qual a profundidade média necessária, nos próximos cinco anos, para os navios que operam esse tipo de carga. Os dados obtidos estão presentes na Tabela 93.

57. Navios especializados no transporte de veículos. Para mais informações ver o Glossário.

Tabela 92 – Quantidade de berços por tipo de carga (%)

Tipo de carga	1 Berço	2 Berços	3 Berços	4 Berços	5 ou mais Berços	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	9,2%	43,4%	25,0%	3,9%	15,8%	2,6%	100,0%
Contêineres	7,4%	40,7%	27,2%	12,3%	8,6%	3,7%	100,0%
Granéis sólidos	20,2%	26,9%	17,3%	11,5%	22,1%	1,9%	100,0%
Granéis líquidos	29,5%	31,1%	13,1%	9,8%	14,8%	1,6%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	44,4%	22,2%	11,1%	5,6%	16,7%	0,0%	100,0%
Passageiros	25,0%	43,8%	6,3%	0,0%	18,8%	6,3%	100,0%

Tabela 93 – Profundidade mínima, máxima e necessária nos berços de atracação por tipo de carga (metros)

Tipo de carga	Mínimo	Máximo	Necessária (média)
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	5,5	19,0	12,8
Contêineres	7,0	14,5	15,4
Granéis sólidos	7,1	25,0	14,9
Granéis líquidos	4,5	22,0	12,8
P.C.C./Ro-ro	8,4	12,2	12,1
Passageiros	6,0	14,0	10,8

Quanto ao calado médio dos navios que atualmente operam cada uma das cargas citadas, conforme a Tabela 94, é possível verificar que os valores médios informados estão dentro do intervalo das profundidades máxima e mínima dos berços de atracação. Contudo, nos períodos de maré baixa, a profundidade desses berços é reduzida, e os navios passam a ser carregados abaixo da sua capacidade ou até mesmo são impossibilitados de operar. O mesmo ocorre com a sedimentação e o assoreamento nos berços de atracação e no canal de navegação, que reduzem sua profundidade.

**Tabela 94 – Calado atual médio dos navios que operam cada tipo de carga (metros)**

Tipo de carga	Média
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	10,0
Contêineres	11,3
Granéis sólidos	12,2
Granéis líquidos	10,3
P.C.C./Ro-ro	10,5
Passageiros	8,5

Ademais, nesta pesquisa, foram coletadas nesta pesquisa, algumas das características do canal de navegação. Destaca-se que o canal de navegação consiste em uma via de acesso – que pode ser natural, adaptada ou construída – para acomodar a passagem das embarcações de um ponto a outro. Esses canais devem possuir largura e profundidade suficientes para comportar, com segurança, o tráfego de embarcações.

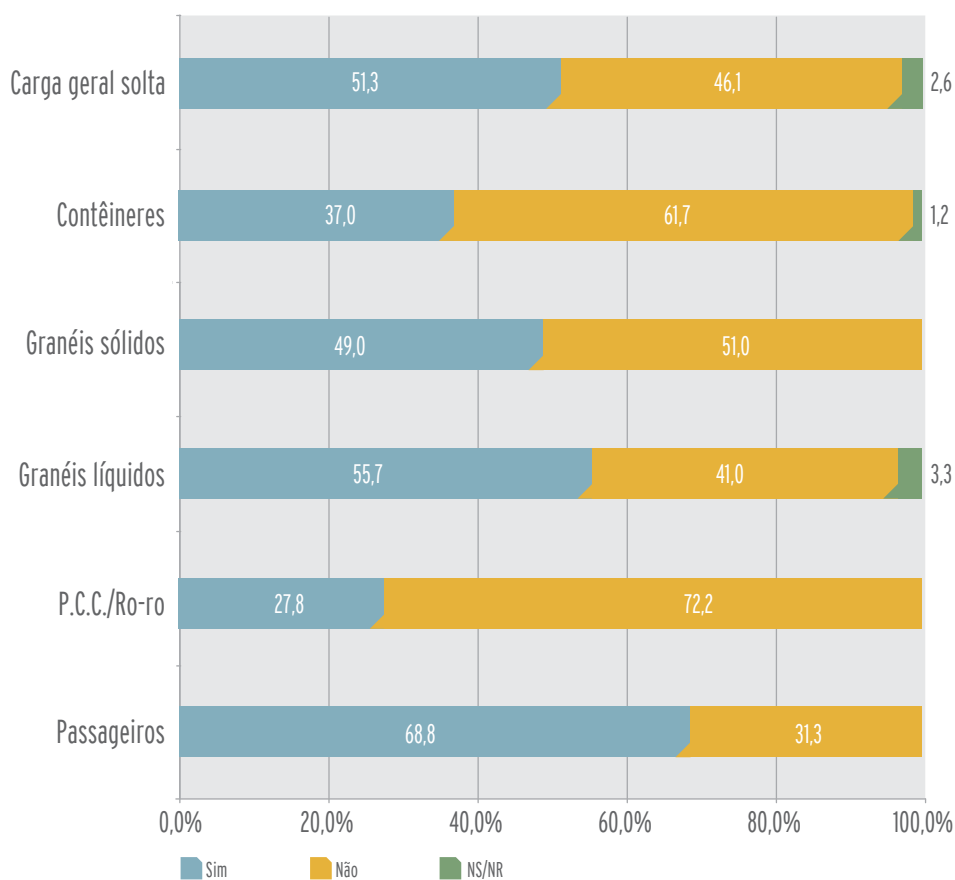
A maioria dos entrevistados que operam carga geral solta (51,3%), granéis líquidos (55,7%) e passageiros (68,8%) afirmaram que há navegação simultânea<sup>58</sup> no canal de navegação nos terminais onde operam. Em contrapartida, segundo mais da metade dos operadores que movimentam contêineres (61,7%), granéis sólidos (51,0%) e P.C.C./Ro-ro (72,2%), não há navegação simultânea no canal de navegação onde essas cargas são operadas (Tabela 95 e Gráfico 58).

**Tabela 95 – Existência de navegação simultânea no canal de navegação por tipo de carga (número de entrevistados)**

Tipo de carga	Sim	Não	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	39	35	2	76
Contêineres	30	50	1	81
Granéis sólidos	51	53	0	104
Granéis líquidos	34	25	2	61
P.C.C./Ro-ro	5	13	0	18
Passageiros	11	5	0	16

58. Passagem de dois navios, em sentidos opostos, ao mesmo tempo.

Gráfico 58 – Existência de navegação simultânea no canal de navegação por tipo de carga (%)



Os agentes marítimos também informaram a profundidade dos canais de navegação. Para a maior parte dos entrevistados, a profundidade do canal de navegação, onde operam suas cargas, varia de 11 a 15 metros, como pode ser observado na Tabela 96. Contudo, um percentual significativo dos entrevistados que movimentam carga geral solta (22,4%), granéis líquidos (26,2%), P.C.C./Ro-ro (27,8%) e passageiros (31,3%) afirmaram que a profundidade é de até 10 metros, o que é considerado muito abaixo do necessário para a maioria dos navios. 15,4% dos agentes que operam granéis sólidos revelaram que a profundidade do canal de navegação, nos terminais em que atuam, é igual ou superior a 21 metros. Os portos com canal de navegação superior a 15 m e inferior a 20 m citados foram: Salvador, Suape, Itaguaí e alguns terminais privativos ou privados, como Pecém. Já os portos com mais de 20 m se referiram exclusivamente aos portos de Itaqui e Tubarão, portos considerados de águas profundas.

**Tabela 96 – Profundidade do canal de navegação por tipo de carga**

Tipo de carga	Até 10m	De 11m a 15m	De 16m a 20m	21m ou mais	NS/NR	Total	média (metros)
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	22,4%	48,7%	13,2%	10,5%	5,3%	100,0%	14,0
Contêineres	12,3%	74,1%	9,9%	2,5%	1,2%	100,0%	13,3
Granéis sólidos	14,4%	53,8%	12,5%	15,4%	3,8%	100,0%	15,3
Granéis líquidos	26,2%	52,5%	11,5%	4,9%	4,9%	100,0%	13,7
P.C.C./Ro-ro	27,8%	61,1%	5,6%	0,0%	5,6%	100,0%	11,8
Passageiros	31,3%	43,8%	6,3%	6,3%	12,5%	100,0%	14,9

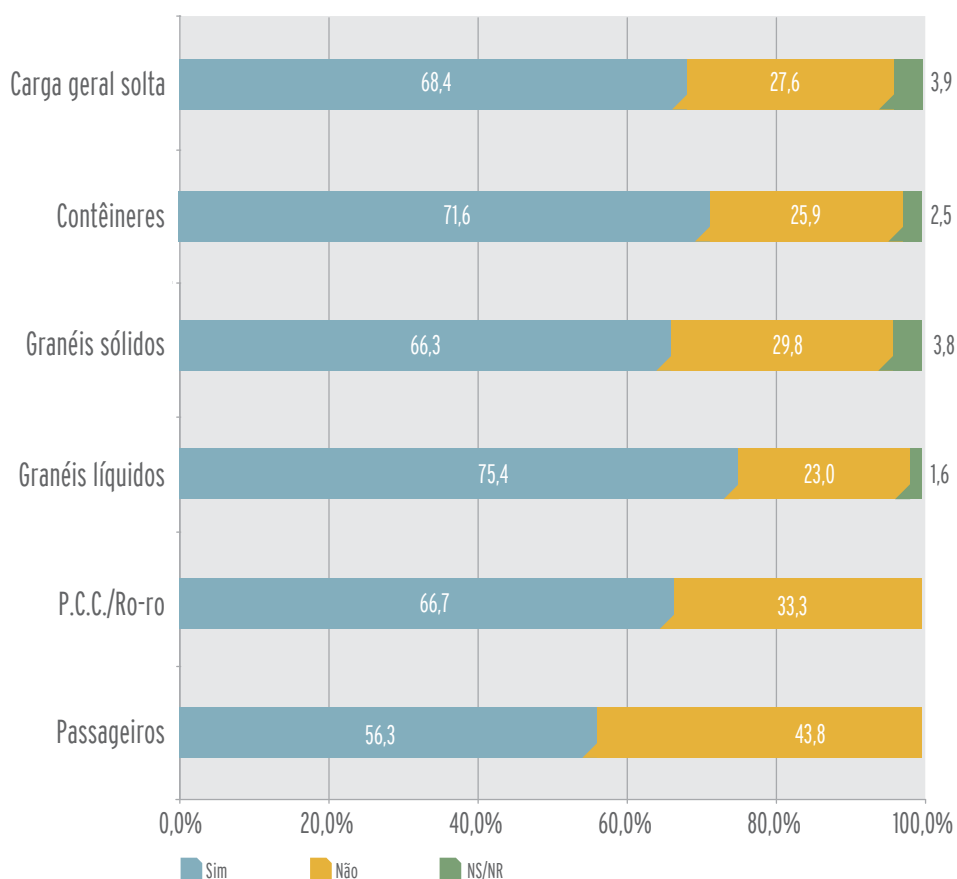
Tanto os berços de atracação como os canais de navegação necessitam ser dragados regularmente, garantindo que as vias de navegação e os berços de atracação tenham condições de tráfego e operação, atendendo à demanda cada vez maior por navios de maior porte. A dragagem consiste na retirada de areia, sedimentos ou lama do fundo do leito das águas, de maneira a desconstituir obstrução ou garantir profundidades mínimas para possibilitar a circulação de navios e embarcações de maior calado. A realização dessas intervenções de dragagem nos berços e canal de acesso aos portos é competência da autoridade portuária. Cabe aos operadores portuários recolher taxas específicas junto à autoridade portuária para a realização dessas intervenções.

Dada a relevância desse tema, foi questionado aos agentes marítimos se essas obras de dragagem são realizadas com regularidade. Mais da metade dos respondentes afirmaram que elas são realizadas com frequência. Contudo, observa-se um número bastante expressivo de entrevistados que responderam que não existe regularidade na realização dessas intervenções (Tabela 97 e Gráfico 59).

**Tabela 97 – Regularidade das obras de dragagem**

Tipo de carga	Sim	Não	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	52	21	3	76
Contêineres	58	21	2	81
Granéis sólidos	69	31	4	104
Granéis líquidos	46	14	1	61
P.C.C./Ro-ro	12	6	0	18
Passageiros	9	7	0	16

Gráfico 59 – Regularidade das obras de dragagem por tipo de carga (%)



Assim, para os agentes que responderam que não há regularidade nas obras de dragagem, foi perguntando desde quando essas obras estão paradas. Conforme os dados dispostos na Tabela 98, verifica-se que existem terminais - que operam contêineres (4,8%), granéis sólidos (6,5%) e granéis líquidos (7,1%) - em que não são realizadas dragagem há mais de dez anos. Além disso, 33,4% dos respondentes que movimentam cargas P.C.C./Ro-ro informaram que as obras de dragagem estão paradas entre cinco e nove anos.

Tabela 98 – Tempo de paralisação das obras de dragagem

Tipo de carga	Mais de 10 anos	Entre 9 e 5 anos	2009	2010	2011	2012	NS/NR	Total
Carga geral solta (breakbulk)	0,0%	9,6%	0,0%	0,0%	38,1%	23,8%	28,6%	100,0%
Contêineres	4,8%	14,3%	0,0%	0,0%	28,6%	14,3%	38,1%	100,0%
Granéis sólidos	6,5%	16,2%	9,7%	6,5%	32,3%	6,5%	22,6%	100,0%
Granéis líquidos	7,1%	14,2%	0,0%	7,1%	7,1%	14,3%	50,0%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	0,0%	33,4%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%
Passageiros	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	14,3%	14,3%	57,1%	100,0%

\* Não houve citação para o ano de 2008

Um dos fatores de grande relevância na análise da infraestrutura portuária é a disponibilidade de equipamentos de movimentação de carga, utilizados para o deslocamento das mercadorias dentro dos terminais e armazéns (carregamento e retirada dos caminhões, alocação e retirada das prateleiras), para o embarque e desembarque dos navios e para o transbordo entre diferentes modos de transporte. A utilização desses equipamentos confere maior agilidade às operações e reduz a necessidade de mão de obra.

O tipo de equipamento a ser utilizado em um terminal é determinado pelas características da carga a ser movimentada e das operações que são realizadas no porto. Os principais equipamentos de movimentação de carga são: reachstackers (empilhadeiras de contêineres), transtêineres, guindastes, pórticos, sugadores, esteiras, manguites, empilhadeiras, paleteiras etc.

Diante disso, a pesquisa avaliou a utilização dos equipamentos do porto pelos agentes marítimos. Num primeiro momento, os entrevistados informaram se utilizam ou não cada um dos três itens listados (empilhadeiras, caminhões e outros equipamentos de movimentação de cargas) para cada tipo de carga agenciada. Por exemplo, dos 104 entrevistados que agenciam navios de granéis sólidos, 81,7% declararam que não utilizam empilhadeiras, e 18,3% que utilizam; 78,8% desses 104 entrevistados também informaram não utilizar caminhões (Tabela 99, Tabela 100 e Tabela 101). De modo geral, observa-se que a maioria dos entrevistados, para todas as cargas citadas, informou não utilizar os equipamentos do porto, pois os utilizados são de terceiros ou próprios (à exceção da movimentação de contêineres, que é realizada utilizando-se empilhadeiras e outros equipamentos). Além disso, não é comum o uso de empilhadeiras para a movimentação de granéis líquidos e sólidos, Ro-ro e passageiros, sendo que sua utilização se dá em casos raros ou específicos.

**Tabela 99 - Utilização de empilhadeiras existentes no terminal portuário**

Tipo de carga	Utiliza	%	Não utiliza	%	Total	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	36	47,4	40	52,6	76	100
Contêineres	36	44,4	45	55,6	81	100
Granéis sólidos	19	18,3	85	81,7	104	100
Granéis líquidos	3	4,9	58	95,1	61	100
P.C.C./Ro-ro	2	11,1	16	88,9	18	100
Passageiros	2	12,5	14	87,5	16	100

Tabela 100 - Utilização de caminhões existentes no terminal portuário

Tipo de carga	Utiliza	%	Não utiliza	%	Total	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	36	47,4	40	52,6	76	100
Contêineres	39	48,1	42	51,9	81	100
Granéis sólidos	22	21,2	82	78,8	104	100
Granéis líquidos	4	6,6	57	93,4	61	100
P.C.C./Ro-ro	2	11,1	16	88,9	18	100
Passageiros	1	6,2	15	93,8	16	100

Tabela 101 - Utilização de outros equipamentos existentes no terminal portuário

Tipo de carga	Utiliza	%	Não utiliza	%	Total	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	35	46,1	41	53,9	76	100
Contêineres	44	54,3	37	45,7	81	100
Granéis sólidos	25	24	79	76,0	104	100
Granéis líquidos	6	9,8	55	90,2	61	100
P.C.C./Ro-ro	1	5,6	17	94,4	18	100
Passageiros	1	6,2	15	93,8	16	100

Aos entrevistados que informaram utilizar os equipamentos do porto, foi solicitado que avaliassem se a quantidade disponível é suficiente para atender à demanda. Tanto a disponibilidade de empilhadeiras e caminhões como a de outros equipamentos foram considerados suficientes pela maioria dos entrevistados, para todas as cargas agenciadas, conforme dados apresentados na Tabela 102, na Tabela 103 e na Tabela 104.

Tabela 102 - Se a quantidade de empilhadeiras no porto é suficiente

Tipo de carga	É suficiente	%	Não é suficiente	%	NS/NR	%	Total	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	31	86,1	4	11,1	1	2,8	36	100,0
Contêineres	33	91,7	1	2,8	2	5,5	36	100,0
Granéis sólidos	16	84,2	3	15,8	0	0,0	19	100,0



Tabela 102 – Se a quantidade de empilhadeiras no porto é suficiente

Continuação

Tipo de carga	É suficiente	%	Não é suficiente	%	NS/NR	%	Total	%
Granéis líquidos	3	100,0	0	0,0	0	0,0	3	100,0
P.C.C./Ro-ro	1	50,0	1	50,0	0	0,0	2	100,0
Passageiros	2	100,0	0	0,0	0	0,0	2	100,0

Tabela 103 – Se a quantidade de caminhões no porto é suficiente

Tipo de carga	É suficiente	%	Não é suficiente	%	NS/NR	%	Total	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	32	88,8	2	5,6	2	5,6	36	100,0
Contêineres	35	89,8	2	5,1	2	5,1	39	100,0
Granéis sólidos	17	77,3	5	22,7	0	0,0	22	100,0
Granéis líquidos	2	50,0	1	25,0	1	25,0	4	100,0
P.C.C./Ro-ro	1	50,0	1	50,0	0	0,0	2	100,0
Passageiros	1	100,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0

Tabela 104 – Se a quantidade de outros equipamentos no porto é suficiente

Tipo de carga	É suficiente	%	Não é suficiente	%	NS/NR	%	Total	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	31	88,6	4	11,4	0	0,0	35	100,0
Contêineres	38	86,4	3	6,8	3	6,8	44	100,0
Granéis sólidos	22	88,0	3	12,0	0	0,0	25	100,0
Granéis líquidos	6	100,0	0	0,0	0	0,0	6	100,0

Tabela 104 – Se a quantidade de outros equipamentos no porto é suficiente

Continuação

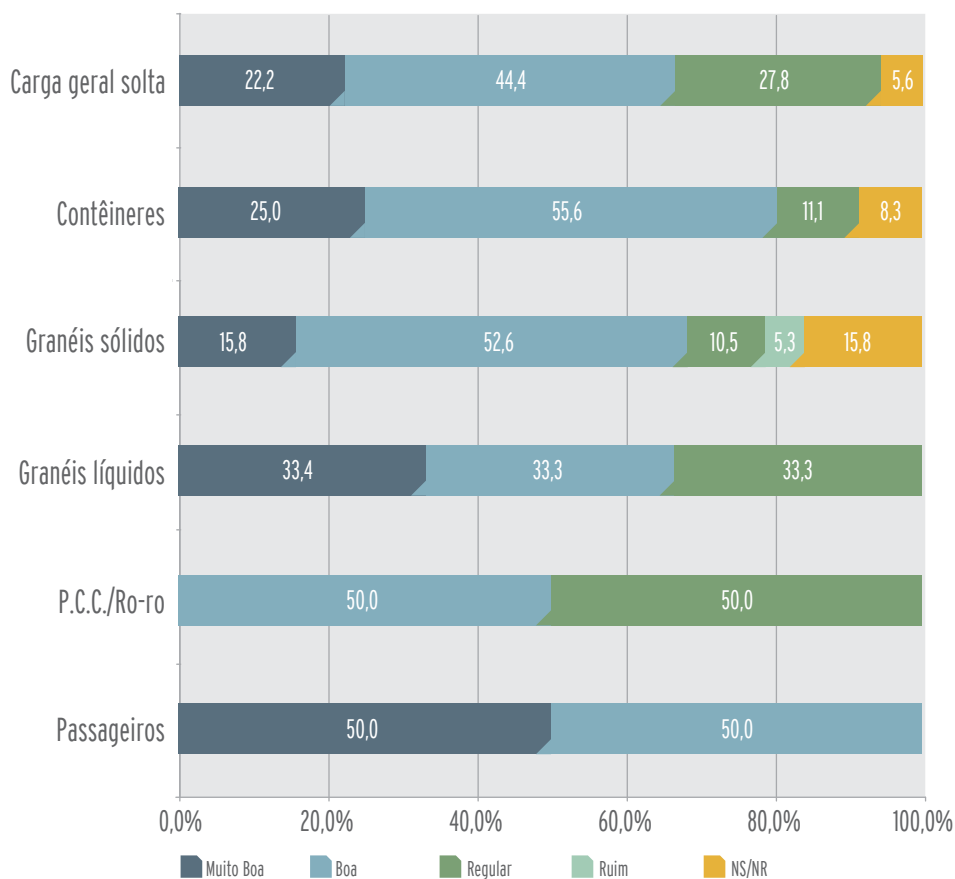
Tipo de carga	É suficiente	%	Não é suficiente	%	NS/NR	%	Total	%
P.C.C./Ro-ro	0	0,0	1	100,0	0	0,0	1	100,0
Passageiros	1	100,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0

Com relação à qualidade dos equipamentos disponíveis - empilhadeiras, caminhões e outros equipamentos - foram avaliados como predominantemente bons para a maioria das cargas agenciadas (Tabelas 105, 106 e 107 e Gráficos 60, 61 e 62). Essa avaliação positiva reflete os investimentos privados que têm sido realizados nas instalações portuárias. Cabe ressaltar que, para os terminais de passageiros (que utilizam como equipamentos principalmente as lanchas para desembarque e os ônibus de passageiros) e para os navios P.C.C./Ro-ro (que, pela natureza das cargas, material rodante, não utilizam os equipamentos convencionais), a maior parte dos entrevistados informou desconhecer o estado de conservação dos equipamentos.

Tabela 105 – Avaliação da qualidade das empilhadeiras existentes no terminal portuário

Tipo de carga	Muito boa	Boa	Regular	Ruim	Muito ruim	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	8	16	10	0	0	2	36
Contêineres	9	20	4	0	0	3	36
Granéis sólidos	3	10	2	1	0	3	19
Granéis líquidos	1	1	1	0	0	0	3
P.C.C./Ro-ro	0	1	1	0	0	0	2
Passageiros	1	1	0	0	0	0	2

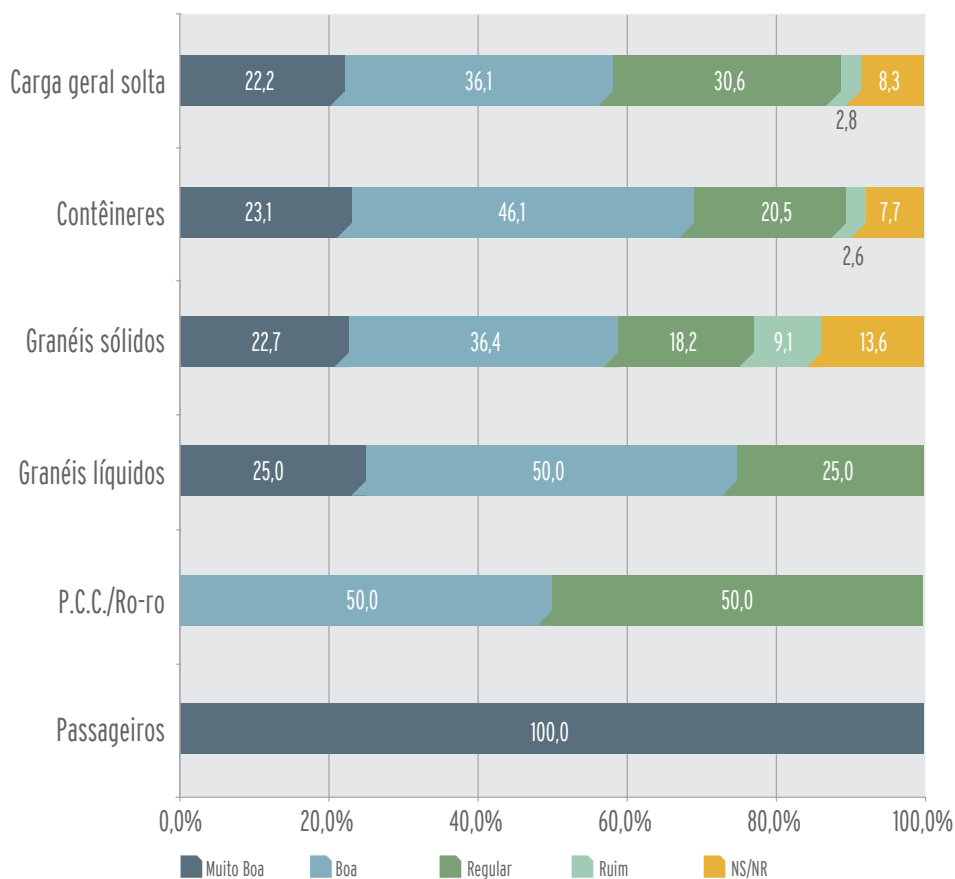
**Gráfico 60 – Avaliação da qualidade das empilhadeiras existentes no terminal portuário por tipo de carga (%)**



**Tabela 106 – Avaliação da qualidade dos caminhões existentes no terminal portuário**

Tipo de carga	Muito boa	Boa	Regular	Ruim	Muito ruim	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	8	13	11	1	0	3	36
Contêineres	9	18	8	1	0	3	39
Granéis sólidos	5	8	4	2	0	3	22
Granéis líquidos	1	2	1	0	0	0	4
P.C.C./Ro-ro	0	1	1	0	0	0	2
Passageiros	1	0	0	0	0	0	1

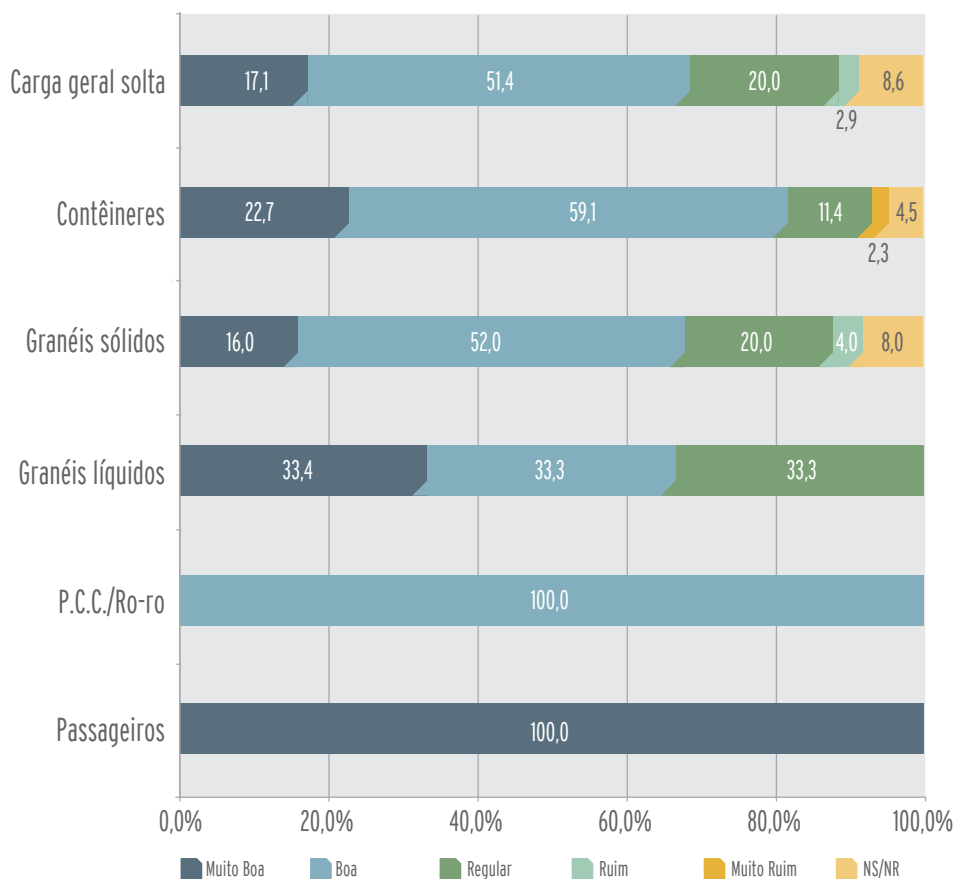
**Gráfico 61 – Avaliação da qualidade dos caminhões existentes no terminal portuário por tipo de carga (%)**



**Tabela 107 – Avaliação da qualidade dos demais equipamentos existentes no terminal portuário**

Tipo de carga	Muito boa	Boa	Regular	Ruim	Muito ruim	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	6	18	7	1	0	3	35
Contêineres	10	26	5	0	1	2	44
Granéis sólidos	4	13	5	1	0	2	25
Granéis líquidos	2	2	2	0	0	0	6
P.C.C./Ro-ro	0	1	0	0	0	0	1
Passageiros	1	0	0	0	0	0	1

**Gráfico 62 – Avaliação da qualidade dos demais equipamentos existentes no terminal portuário por tipo de carga (%)**



Entre os entrevistados que estimaram a qualidade dos equipamentos como ruim ou muito ruim, os principais problemas apontados foram a pouca variedade de equipamentos para movimentação de granéis sólidos, tanto com relação aos tipos disponíveis quanto às suas capacidades, e a obsolescência e manutenção precária dos equipamentos, de modo geral.

### 6.6.2. Operações portuárias

Com relação às operações portuárias, os entrevistados foram solicitados a identificar os principais tipos de portos operados para cada carga agenciada e a avaliar o tempo de espera de berço, o tempo de atracação e as despesas com práticos e rebocadores.

Para as principais cargas agenciadas, apresentadas na Tabela 44 do item 6.1, os entrevistados informaram os tipos de terminais portuários utilizados. Cada agente pôde indicar um ou mais tipos de terminais para cada tipo de carga agenciada. Diante disso, é possível observar, na Tabela 108, que os terminais públicos de uso geral constituem o principal tipo de terminal para o transporte de todas as cargas mencionadas, à exceção dos contêineres, que utilizam principalmente os terminais privados, em virtude da maior disponibilidade de equipamentos e recursos portuários. Ressalta-se que esse comportamento foi observado também na Pesquisa Aquaviária CNT 2006.

**Tabela 108 – Tipos de carga movimentada segundo tipo de terminal portuário**

Tipo navio/carga agenciado	Terminal público de uso geral		Terminal público de uso privado		Privativos	
	Entrevistados	%	Entrevistados	%	Entrevistados	%
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	59	77,6	37	48,7	31	40,8
Contêineres	33	40,7	43	53,1	34	42
Granéis sólidos	76	73,1	41	39,4	60	57,7
Granéis líquidos	38	62,3	24	39,3	31	50,8
P.C.C./Ro-ro	11	61,1	8	44,4	10	55,6
Passageiros	14	87,5	1	6,3	1	6,3
NS/NR	2	0,9	-	-	-	-

Os agentes marítimos responderam qual a participação percentual da praticagem e dos rebocadores no custo total por tipo de carga operada. Foram calculados os percentuais mínimos, máximos e médios de cada carga, considerando os valores mencionados pelos entrevistados. Conforme os dados da Tabela 109, o peso médio percentual do serviço de praticagem no custo total da movimentação apresenta uma pequena diferença por tipo de carga, variando de 28,0% a 31,0%. Para os contêineres, granéis sólidos e P.C.C./Ro-ro, o peso percentual médio da praticagem foi de 29,0%. Já para os passageiros e para os granéis líquidos, a média percentual foi de 31,0%.

**Tabela 109 – Estatísticas descritivas do peso percentual da praticagem no custo total por tipo de carga portuário**

Tipo de carga	Mínimo	Máximo	Média
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	1,0%	60,0%	28,0%
Contêineres	1,0%	70,0%	29,0%
Granéis sólidos	1,0%	60,0%	29,0%
Granéis líquidos	1,0%	80,0%	31,0%
P.C.C./Ro-ro	8,0%	80,0%	29,0%
Passageiros	10,0%	70,0%	31,0%

Já os resultados do peso médio percentual dos serviços de rebocadores no custo total por tipo de carga apresentou uma maior diferença, variando de 19,0% a 27,0%. Para a movimentação de P.C.C./Ro-ro, o peso percentual médio dos rebocadores foi de 19,0%. Já para os granéis líquidos, a média percentual foi de 25,0% (Tabela 110).

**Tabela 110 – Estatísticas descritivas do peso percentual dos rebocadores no custo total por tipo de carga**

Tipo de carga	Mínimo	Máximo	Média
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	1,0%	70,0%	26,0%
Contêineres	1,0%	50,0%	21,0%
Granéis sólidos	1,0%	70,0%	27,0%
Granéis líquidos	1,0%	50,0%	25,0%
P.C.C./Ro-ro	8,0%	50,0%	19,0%
Passageiros	3,0%	40,0%	20,0%

Também foi avaliado o tempo despendido dos navios na operação dos portos. Sabe-se que a operação desses navios é variável, em função da existência ou não da infraestrutura necessária para movimentar as cargas. Os navios precisam esperar por um berço de atracação disponível para realizar a atracação, carga, descarga e desatracação. Essa espera é denominada janela de atracação. O ideal é que esse tempo de espera seja o menor possível, pois o navio parado desnecessariamente gera atrasos nos prazos de entrega e gastos adicionais, onerando as mercadorias.

Atentando-se para a relevância do tema, foi perguntado aos agentes marítimos, conforme o tipo de carga operada, qual o tempo despendido na espera por uma janela de atracação e o tempo médio líquido (a contar desde a hora de início até o fim da operação) e bruto (a contar desde a hora de atracação até a desatracação) que o navio fica atracado.

Assim, considerando todos os tipos de carga mencionados pelos entrevistados, observa-se que, em geral, os navios que movimentam contêineres operam sem a necessidade de espera para atracação, pois, no caso de contêineres, os navios têm dia e hora marcados para atracação, comumente chamados de janela de atracação, conforme apresentado na Tabela 111 e no Gráfico 63. Dos 81 entrevistados que agenciam esse tipo de carga, 43,2% informaram que não há espera e 18,5% que o tempo médio de espera é inferior a seis horas. Já no caso dos navios de passageiros, constatou-se que, segundo os respondentes, não há espera, por janelas de atracação, já que os navios de passageiros têm preferência de atracação sobre os outros navios.

Quanto ao transporte de granéis sólidos, o tempo médio estimado é preocupante, pois, conforme a opinião de 59,6% agentes entrevistados, esse tempo é superior a 48 horas, e para 10,6%, varia entre 24 e 48 horas. Esses resultados são alarmantes, dado que, na Pesquisa Aquaviária CNT 2006, a maioria dos navios operava sem a necessidade de janelas de atracação. Vale destacar, que os agentes de navios de granéis sólidos e líquidos que identificaram que a espera era menor que 24 horas, geralmente se referiam a portos privados ou privativos, nos quais o volume movimentado é menor e/ou existe uma agenda de atracação. Nos portos públicos de maior movimentação de granéis, como Santos, Paranaguá e Itaquí, ressaltamos que os tempos de espera mencionados foram todos superiores a 48 horas.

Tabela 111 – Tempo médio de espera por berço de atracação (número de entrevistados)

Tipo de carga	Sem espera	Menos que 6 horas	Entre 6 e 12 horas	Entre 13 e 24 horas	Entre 25 e 48 horas	Mais de 48 horas	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	22	1	1	17	12	21	2	76
Contêineres	35	15	16	9	2	2	2	81
Granéis sólidos	16	2	4	9	11	62	0	104
Granéis líquidos	12	3	1	16	12	16	1	61
P.C.C./Ro-ro	6	1	2	3	2	4	0	18
Passageiros	16	0	0	0	0	0	0	16

Gráfico 63 – Tempo médio de espera por berço de atracação por tipo de carga(%)

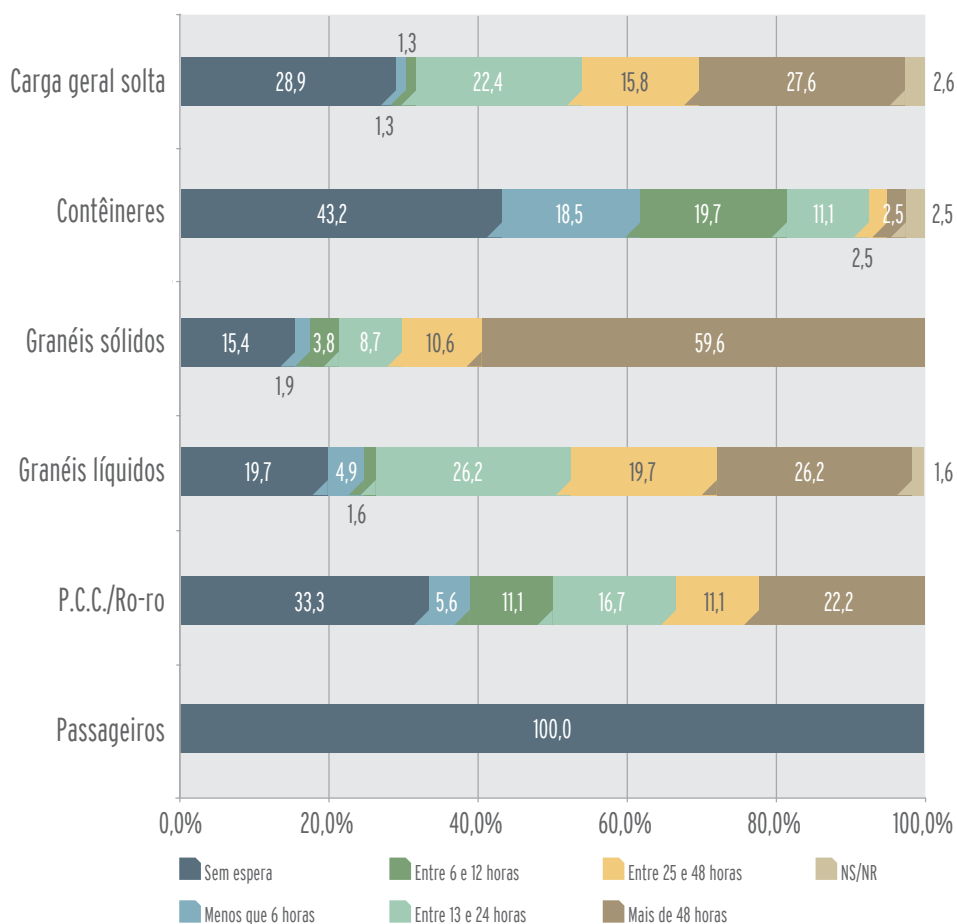
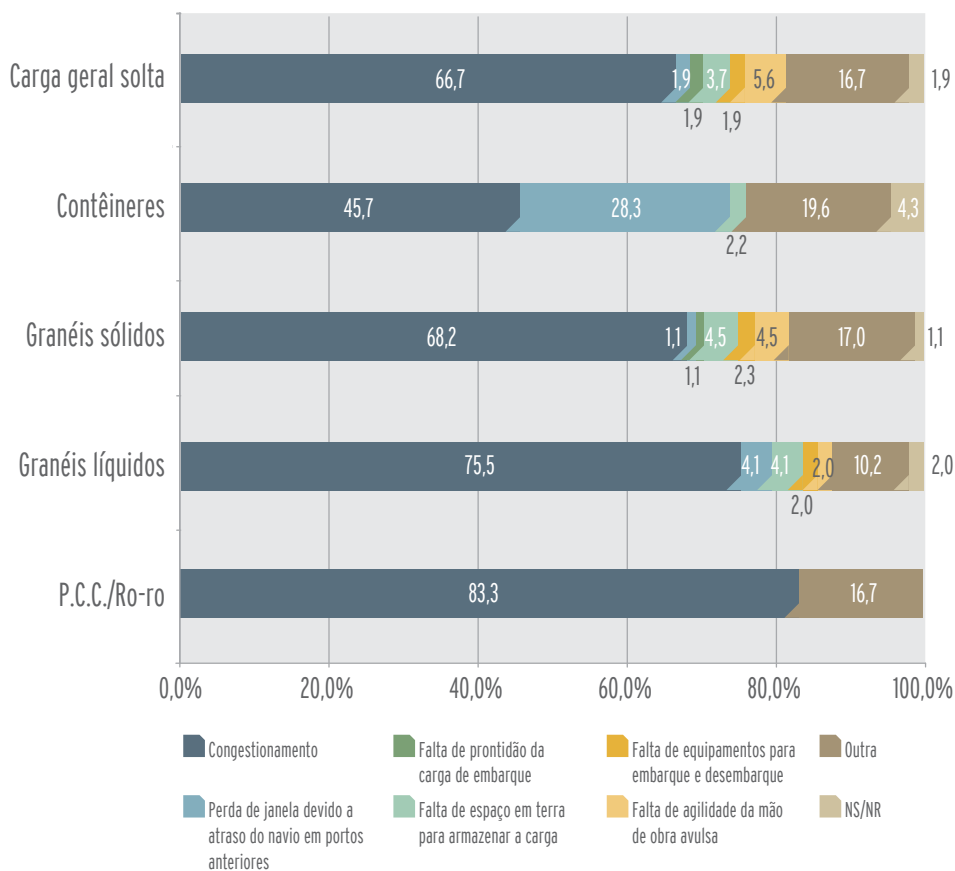




Tabela 112 – Razão da espera por berço de atracação (número de entrevistados)

Tipo de carga	Congestionamento	Perda de janela devido a atraso do navio em portos anteriores	Falta de prontidão da carga de embarque	Falta de espaço em terra para armazenar a carga	Falta de equipamentos para embarque e desembarque	Falta de agilidade da mão de obra avulsa	Outra	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	36	1	1	2	1	3	9	1	54
Contêineres	21	13	0	1	0	0	9	2	46
Granéis sólidos	60	1	1	4	2	4	15	1	88
Granéis líquidos	37	2	0	2	1	1	5	1	49
P.C.C./Ro-ro	10	0	0	0	0	0	2	0	12

Gráfico 64 – Razão da espera por berço de atracação por tipo de carga (%)



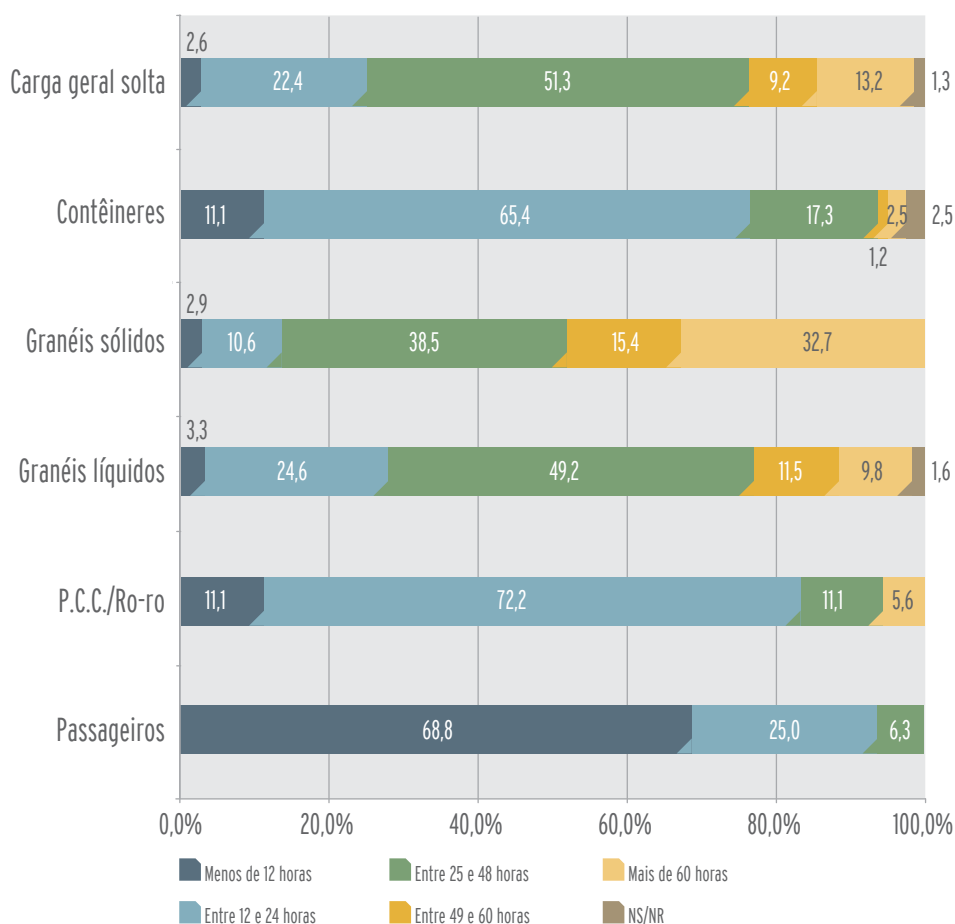
Para os entrevistados que relataram a ocorrência de espera por berço de atracação, o congestionamento foi a causa mais apontada para essa espera. Outro problema apresentado pelos agentes, principalmente pelos que transportam contêineres (acumulando 28,3% das opiniões), é a perda de janela devido ao atraso do navio em portos anteriores, conforme apresentado na Tabela 112 e no Gráfico 64.

Outro aspecto avaliado, o tempo médio atracado ou tempo bruto, refere-se ao tempo total, desde a atracação até a partida do navio, independente da atividade de carga e descarga ter sido iniciada ou concluída. Diante disso, conforme a Tabela 113 e o Gráfico 65, é possível inferir que a maior parte dos navios de contêineres (65,4%) e P.C.C./Ro-ro (72,2%) ficam atracados de 12h a 24h. Para a maior parte dos entrevistados que transportam granéis sólidos (32,7%), o tempo de espera atracado ultrapassou 60 horas. Isso pode ser justificado pela necessidade de interromper as operações de carga e descarga durante os dias chuvosos. Os navios de passageiros são as embarcações que ficam menos tempo atracadas, onde 68,8% dos entrevistados afirmaram ficar atracados por menos de 12 horas, esse pequeno intervalo provavelmente está relacionado às escalas de horário de parada programadas para esses navios.

Tabela 113 – Tempo médio bruto de atracação por tipo de carga

Tipo de carga	Menos de 12 horas	Entre 12 e 24 horas	Entre 25 e 48 horas	Entre 49 e 60 horas	Mais de 60 horas	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	2	17	39	7	10	1	76
Contêineres	9	53	14	1	2	2	81
Granéis sólidos	3	11	40	16	34	0	104
Granéis líquidos	2	15	30	7	6	1	61
P.C.C./Ro-ro	2	13	2	0	1	0	18
Passageiros	11	4	1	0	0	0	16

Gráfico 65 – Tempo médio bruto de atracação por tipo de carga (%)

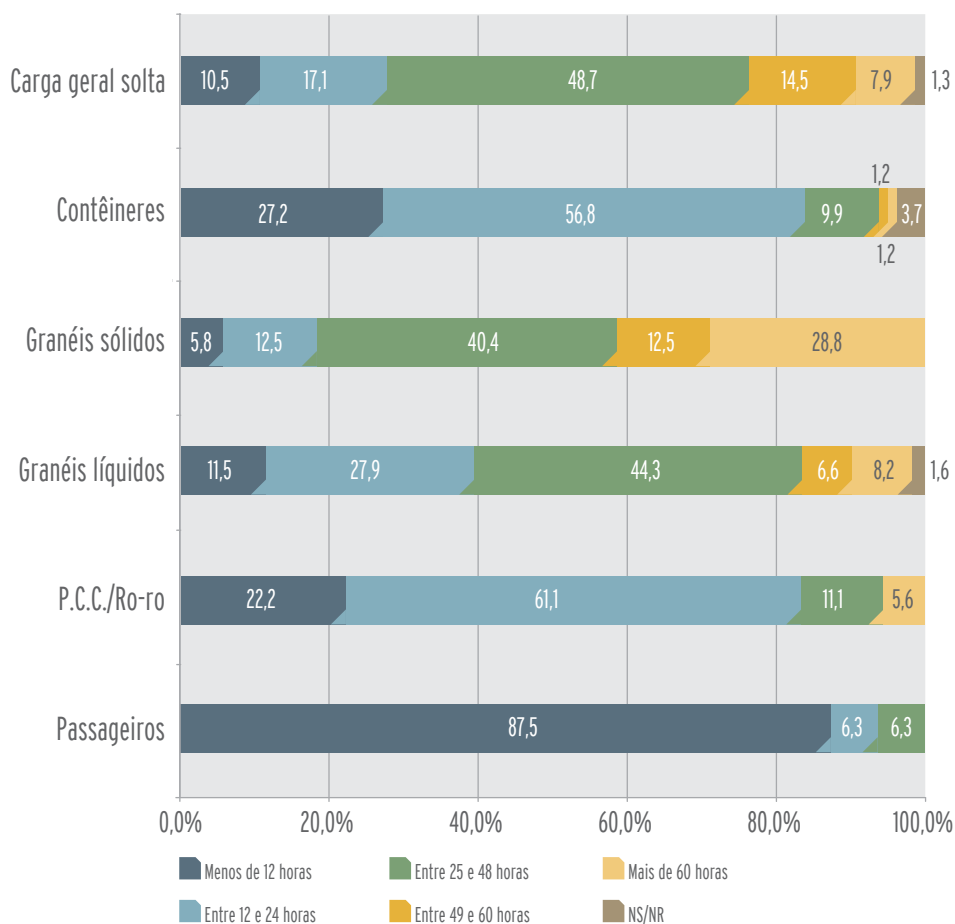


O tempo líquido de atracação, por sua vez, considera apenas o intervalo entre o início e o final da operação de carga e descarga do navio. Observa-se que, para navios de contêineres, P.C.C./Ro-ro e granéis sólidos, o tempo em operação segue a mesma proporção que o tempo bruto atracado, demonstrando a eficiência no processo de carga e descarga do navio. Nos demais casos, observam-se pequenas variações entre o tempo líquido e o tempo bruto (Tabela 114 e Gráfico 66).

Tabela 114 - Tempo médio líquido de atracação

Tipo de carga	Menos de 12 horas	Entre 12 e 24 horas	Entre 25 e 48 horas	Entre 49 e 60 horas	Mais de 60 horas	NS/NR	Total
Carga geral solta ( <i>breakbulk</i> )	8	13	37	11	6	1	76
Contêineres	22	46	8	1	1	3	81
Granéis sólidos	6	13	42	13	30	0	104
Granéis líquidos	7	17	27	4	5	1	61
P.C.C./Ro-ro	4	11	2	0	1	0	18
Passageiros	14	1	1	0	0	0	16

Gráfico 66 - Tempo médio líquido de atracação por tipo de carga (%)







# 07

## PRINCIPAIS GARGALOS, SOLUÇÕES E PERSPECTIVAS



Após a instituição da Lei n.º 8.630/93, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, observa-se uma considerável evolução na cadeia logística brasileira. Essa lei consistiu na superação do modelo de exploração e gestão estatal das atividades portuárias vigentes nas décadas anteriores, trazendo avanços ao Sistema Portuário Nacional. Contudo, 19 anos após a publicação da lei, o transporte marítimo ainda enfrenta problemas que comprometem sua competitividade.

O setor portuário brasileiro está sobrecarregado, e os atrasos que ocorrem geram um efeito dominó em toda a cadeia de transporte, resultando em aumento de custos em todo o sistema, como se pode ver pelo tempo de espera para atracação de navios, filas de caminhões para desembarque nos portos, alta taxa tributária, entre outros indicadores. A economia do Brasil é prejudicada, uma vez que o país perde competitividade frente aos demais países do mundo pelo encarecimento de seus produtos, com os altos valores logísticos embutidos. É necessário eliminar essas distorções para permitir que os portos se ajustem isonomicamente, reduzindo os custos do transporte e proporcionando maior concorrência e dinamismo.

O transporte marítimo tem fundamental importância para o equilíbrio da matriz de transportes nacional. Há também um crescente interesse de empresas pelo transporte de cabotagem, com destaque para os setores eletrônicos, equipamentos para veículos automotores, refrigerados, entre outros. Todavia, para que a navegação seja utilizada em maior escala, esse modo precisa se tornar mais atrativo e competitivo, com prazos mais confiáveis no embarque e desembarque de mercadorias, aumentando a confiabilidade no sistema.

Por outro lado, o Brasil vem buscando soluções para muitos dos principais problemas do transporte marítimo nacional. Para exemplificar, o Porto sem Papel é um importante avanço na diminuição da burocracia; a redução das taxas de juros e a Lei do Reporto tem o objetivo de aliviar a tributação; e a abertura para o capital privado estimula o investimento no sistema portuário. Ademais, o governo procura reduzir os gargalos operacionais implantando planos e programas e fazendo obras emergenciais.

Nesse sentido, o presente capítulo aborda os atuais problemas que permeiam o transporte marítimo. Além disso, serão apresentadas perspectivas e propostas de soluções para o setor, objetivando o crescimento sustentável da navegação marítima no Brasil.

Os atuais gargalos do transporte marítimo concentram-se em três grupos: infraestrutura logística, marco regulatório e gestão. Entre os principais entraves a serem mitigados ou equacionados no setor, destacam-se:

- Infraestrutura portuária e de acesso;
- Oferta de navios de bandeira nacional;
- Marco regulatório pouco flexível e sem clareza jurídica;
- Burocracia e quantidade de atores envolvidos no setor;
- Tributação;
- Qualificação da mão de obra.



## 7.1. Infraestrutura portuária e de acesso

Para aumentar a competitividade entre os portos, diferenciais como facilidade de acesso, maior capacidade operacional e disponibilidade para atracação são essenciais. Contudo, a deficiente infraestrutura portuária atual consiste em um dos maiores entraves para a expansão do transporte marítimo, comprometendo a produtividade dos portos brasileiros e o potencial do setor, além de representar um obstáculo ao crescimento das exportações e importações. Esse cenário influencia na má classificação da qualidade da infraestrutura portuária nacional, conforme dados da pesquisa de opinião realizada pelo Fórum Econômico Mundial, cujos resultados são apresentados na Tabela 115<sup>59</sup>.

**Tabela 115 - Qualidade da infraestrutura portuária**

Classificação	País/Economia	Valor	Classificação	País/Economia	Valor
1	Holanda	6,8	29	Irlanda	5,3
2	Singapura	6,8	30	Japão	5,2
3	Hong Kong - SAR	6,5	31	Porto Rico	5,2
4	Panamá	6,4	32	Eslovênia	5,2
5	Emirados Árabes Unidos	6,4	33	Chile	5,2
6	Bélgica	6,3	34	Lituânia	5,2
7	Finlândia	6,3	35	Catar	5,2
8	Islândia	6,2	36	Austrália	5,1
9	Alemanha	6,0	37	Jamaica	5,1
10	Bahrein	6,0	38	Portugal	5,0
11	Suécia	5,9	39	Chipre	5,0
12	Reino Unido	5,8	40	Suriname	5,0
13	Dinamarca	5,8	41	Seychelles	5,0
14	Espanha	5,8	42	Sri Lanka	4,9
15	Malta	5,7	43	Uruguay	4,9
16	Canadá	5,7	44	Gâmbia	4,8
17	Barbados	5,6	45	Maurício	4,8
18	Estônia	5,6	46	Marrocos	4,8
19	Estados Unidos	5,6	47	Letônia	4,8
20	Coreia do Sul	5,5	48	República Dominicana	4,7
21	Malásia	5,5	49	África do Sul	4,7
22	Nova Zelândia	5,5	50	Costa do Marfim	4,6
23	Omã	5,4	51	Honduras	4,6
24	Noruega	5,4	52	Tailândia	4,6
25	França	5,4	53	Brunei	4,5
26	Namíbia	5,4	54	Senegal	4,5
27	Arábia Saudita	5,3	55	China	4,4
28	Taiwan	5,3	56	Paquistão	4,4

59. Foram considerados somente os países que têm portos marítimos, incluindo-se os portos no mar Negro e mar Cáspio.

Tabela 115 - Qualidade da infraestrutura portuária

Continuação

Classificação	País/Economia	Valor	Classificação	País/Economia	Valor
57	Jordânia	4,4	85	Bulgária	3,7
58	Turquia	4,4	86	Argentina	3,6
59	México	4,3	87	Montenegro	3,6
60	Geórgia	4,3	88	Indonésia	3,6
61	Grécia	4,2	89	Nigéria	3,6
62	Camboja	4,2	90	Guiné	3,5
63	Líbano	4,1	91	Polônia	3,5
64	Libéria	4,1	92	Peru	3,4
65	Kuwait	4,1	93	Líbia	3,5
66	Ucrânia	4,0	94	Vietnã	3,4
67	Gana	4,0	95	Moçambique	3,4
68	Croácia	4,0	96	Tanzânia	3,3
69	Egito	4,0	97	Serra Leoa	3,3
70	Índia	4,0	98	Tanzânia	3,3
71	Irã	4,0	99	Guiana	3,3
72	Guatemala	4,0	100	Filipinas	3,3
73	Cabo Verde	3,9	101	Bangladesh	3,3
74	El Salvador	3,9	102	Madagascar	3,2
75	Israel	3,9	103	Nicarágua	3,2
76	Equador	3,9	104	Colômbia	2,9
77	Itália	3,8	105	Iêmen	3,0
78	Quênia	3,8	106	Argélia	2,7
79	Trinidad e Tobago	3,8	107	Timor Leste	2,7
80	Rússia	3,7	108	<b>Brasil</b>	<b>2,6</b>
81	Benin	3,7	109	Romênia	2,6
82	Albânia	3,7	110	Gabão	2,6
83	Mauritânia	3,7	111	Venezuela	2,5
84	Camarões	3,7	112	Costa Rica	2,4

Fonte: Modificado do Fórum Econômico Mundial - *The Global Competitiveness Report 2012-2013*.

A pesquisa levantou, com os empresários, como esses avaliam as instalações portuárias em um país. Como se pode observar, o Brasil obteve a 108ª posição entre 112 países, com uma avaliação de 2,7, sendo que 1,0 indica condição extremamente precária e 7,0 se refere a instalações bem desenvolvidas e eficientes segundo padrões internacionais. O índice brasileiro é inferior ao de nações menos desenvolvidas, perdendo até mesmo para países que estão entre os 20 mais pobres do mundo<sup>60</sup>: Nigéria (3,3), Madagascar (3,3) e Moçambique (3,4).

60. Os países mais pobres do mundo são definidos segundo seu PIB per capita, em paridade de poder de compra, a partir de dados do Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial e do CIA World Factbook. A maioria dos países mais pobres não foram avaliados pelo Fórum Econômico Mundial nem tem saída para o mar, a citar Burundi, Zimbábue, República Democrática do Congo, Libéria, Eritreia, Serra Leoa, República Centro-Africana, Malawi, Togo, entre outros.

Entre os problemas que caracterizam a infraestrutura portuária brasileira como insuficiente, é possível citar as limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas para armazenamento de produtos e contêineres, como informado pelos agentes marítimos entrevistados, que, em sua maioria, avaliaram a área do retroporto e o espaço físico da retroárea como inadequados, conforme apresentado no Capítulo 6. Além disso, verifica-se que, em alguns portos públicos com menor aporte de recursos da União, há ainda carência e obsolescência de equipamentos.

Por causa da pouca disponibilidade de equipamentos e infraestrutura, algumas operações são executadas com equipamentos do próprio navio em atendimento, como no caso do porto de Manaus. Essa ausência de aparelhamento e de locais para movimentação e armazenamento das cargas resulta em elevado tempo de espera para atracação dos navios - sobretudo de graneis sólidos, que chegam a aguardar por mais de 48h para atracar, conforme informado pelos agentes entrevistados - gerando congestionamentos e atrasos nas operações. Vale destacar, no entanto, que a carência acima citada não se aplica aos portos de maior movimentação do país nem aos portos e terminais privados/privativos.

Outro problema identificado é a insuficiência de acessos terrestres, rodoviários e ferroviários, o que dificulta o transporte das cargas de sua origem até determinado porto, ou do porto até o seu destino, de maneira rápida e eficiente, prejudicando a prática da intermodalidade. Além disso, os acessos apresentam problemas de conservação e de capacidade que prejudicam o transporte.

Com o objetivo de explicitar melhor o estado de conservação dos acessos rodoviários aos portos marítimos, foram extraídos da Pesquisa CNT de Rodovias 2012 os resultados da avaliação geral das rodovias que dão acesso aos 33 portos públicos. Foram observadas a classificação geral das rodovias em um raio de 50 km, partindo do porto, bem como as características de Pavimento, Geometria e Sinalização. Esses dados podem ser visualizados na Tabela 116.

**Tabela 116 - Classificação das rodovias que dão acesso aos portos públicos marítimos**

Porto Marítimo	Classificação geral	Geometria	Pavimento	Sinalização
Angra dos Reis	Regular	Ruim	Bom	Regular
Antonina	Bom	Regular	Bom	Bom
Aratu	Bom	Regular	Ótimo	Regular
Areia Branca	Bom	Bom	Ótimo	Regular
Barra do Riacho	Regular	Regular	Regular	Regular
Belém	Bom	Ótimo	Bom	Regular
Cabedelo	Bom	Bom	Ótimo	Bom
Forno	Bom	Bom	Ótimo	Bom
Fortaleza	Regular	Regular	Regular	Ruim
Ilhéus	Regular	Regular	Regular	Ruim
Imbituba	Regular	Regular	Bom	Regular
Itaguaí	Ótimo	Regular	Ótimo	Ótimo
Itajaí	Bom	Regular	Ótimo	Bom

Tabela 116 - Classificação das rodovias que dão acesso aos portos públicos marítimos

Continuação

Porto Marítimo	Classificação geral	Geometria	Pavimento	Sinalização
Itaqui	Regular	Ruim	Regular	Regular
Laguna	Regular	Regular	Bom	Regular
Maceió	Regular	Regular	Bom	Regular
Manaus	Ruim	Ruim	Regular	Ruim
Natal	Bom	Regular	Bom	Regular
Niterói	Bom	Bom	Bom	Bom
Paranaguá	Bom	Regular	Bom	Bom
Porto Alegre	Bom	Bom	Bom	Bom
Recife	Bom	Bom	Bom	Regular
Rio de Janeiro	Bom	Regular	Bom	Bom
Rio Grande	Bom	Bom	Bom	Bom
Salvador	Bom	Bom	Ótimo	Bom
Santana	Ruim	Ruim	Ruim	Ruim
Santarém	Regular	Regular	Regular	Ruim
Santos	Ótimo	Bom	Ótimo	Ótimo
São Francisco do Sul	Bom	Bom	Bom	Bom
São Sebastião	Regular	Ruim	Regular	Regular
Suape	Bom	Regular	Bom	Regular
Vila do Conde	Ruim	Regular	Regular	Ruim
Vitória	Bom	Regular	Bom	Regular

A partir da classificação geral das rodovias, verifica-se que mais de um terço dos 33 portos analisados (39,4%) apresentou acessos rodoviários classificados como Regular ou Ruim, com deficiências na geometria da via, na sinalização e, em alguns casos, também no pavimento. Apenas os acessos aos portos de Itaguaí e Santos apresentaram classificação geral Ótimo. Além disso, 66,7% dos portos apresentaram acessos com algum tipo de deficiência na geometria da via, 60,6%, deficiência de sinalização e 27,3%, no pavimento. De encontro a essa avaliação, a maioria dos agentes marítimos entrevistados (61,3%) considerou os acessos rodoviários inadequados, e os principais problemas mencionados foram as travessias por áreas urbanas, os congestionamentos de veículos de cargas e o estado de conservação desses acessos.

Os dados evidenciam os problemas de qualidade da infraestrutura rodoviária de acesso aos portos, não avaliando, contudo, o nível de serviço dessas rodovias. No caso do porto de Santos, por exemplo, os acessos receberam classificação Ótimo. Entretanto, essas rodovias já estão saturadas, com muitos congestionamentos, em função do alto volume de tráfego. Nas ocasiões em que ocorrem acidentes, é comum o fechamento da pista, que resulta em grandes engarrafamentos. Do mesmo modo, observa-se uma saturação das vias de muitos dos 13 portos avaliados no Capítulo 3. Assim, além de melhor qualidade da infraestrutura rodoviária de acesso, é necessário aumentar a capacidade de escoamento de cargas de e para os portos.

Em relação aos acessos ferroviários, observou-se na Pesquisa CNT de Ferrovias 2011 que há uma insatisfação por parte dos clientes em relação aos serviços oferecidos nos terminais ferroviários, que foram classificados, em sua grande maioria, como insuficientes ou inadequados. Além disso, entre os principais entraves do setor ferroviário, destacam-se o grande número de invasões na faixa de domínio, passagens de nível críticas e gargalos físicos e operacionais, além do adensamento populacional nas proximidades das áreas portuárias. Tais problemas interferem diretamente na interação entre ferrovia e porto.

De modo semelhante, os agentes marítimos avaliaram os acessos ferroviários como inadequados, ressaltando como principais problemas a falta de infraestrutura ferroviária para embarque e desembarque de carga (por 33,7% dos entrevistados) e o precário estado de conservação (citado por 20,2% dos agentes marítimos).

O conjunto de entraves dos acessos terrestres tem como consequência limitações na oferta e na ampliação do serviço de captação de cargas, bem como o aumento do tempo em trânsito da mercadoria, ocasionando a elevação dos custos operacionais do transporte, o que pode inviabilizar a escolha pelo modo marítimo.

As soluções para os gargalos de infraestrutura portuária e de acesso requerem elevados investimentos. São obras em longo prazo, cujo planejamento estratégico é de grande importância. Nesse sentido, o Plano CNT de Transporte e Logística 2011 contempla propostas para uma infraestrutura de transportes ideal para o Brasil, baseadas na intermodalidade e que minimizam os impactos ambientais de implantação e operação.

Entre as propostas que abrangem a infraestrutura portuária, são sugeridas 66 intervenções, como a construção e adequação de novos portos, de acessos terrestres e de área portuária e obras de dragagem e derrocamento, com a finalidade de adequar portos e terminais portuários. Para viabilizar a implantação dessas propostas, são previstos investimentos mínimos de aproximadamente R\$ 5,8 bilhões. A Tabela 117 apresenta um resumo dos projetos prioritários indicados no Plano CNT de Transporte e Logística 2011.

**Tabela 117 - Investimentos em infraestrutura portuária - Plano CNT de Transporte e Logística 2011**

Categoria	Nº de intervenções	Extensão/ Quantidade/ Volume	R\$ (bilhões)
Área portuária	34	37 un.	0,9
Acessos terrestres	12	235 km	2,7
Construção de porto	1	1 un.	0,8
Dragagem/derrocamento	19	68,4 milhões de m <sup>3</sup>	1,4
Total	66	-	5,8

Muitos dos esforços públicos voltados para a melhoria da infraestrutura portuária e de acesso estão concentrados no PAC. O programa tem o objetivo de fomentar o desenvolvimento da economia nacional por meio de ações que visam, entre outras, a correção das distorções da matriz de transportes e o estímulo à expansão de áreas com demanda reprimida, aumentando a competitividade frente ao cenário mundial.

Ainda, no intuito de mitigar os efeitos dos gargalos nos portos, o governo propôs um diagnóstico detalhado do setor marítimo, que servirá como um direcionamento para a atuação dos órgãos competentes. É com essa proposta que foi lançado o Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP. A expectativa do setor é que o PNLP seja correlacionado e analisado de forma conjunta com as diretrizes do Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT, agregando informações técnicas para subsidiar as tomadas de decisões governamentais relacionadas ao setor de transportes.

Como se trata de grandes investimentos a serem realizados para sanar todos os problemas, uma das alternativas do governo seria buscar parcerias com o setor privado, nos moldes das Parcerias Público-Privadas - PPPs. Atualmente, as PPPs não são utilizadas em larga escala em projetos portuários, mas poderiam proporcionar um aumento da participação da iniciativa privada e diminuir o impacto de tributação sobre os usuários. Hoje, os investimentos privados em portos são financiados principalmente pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

Entre as intervenções prioritárias, cabe ressaltar a importância da execução de serviços de dragagem e derrocamento por causa da falta de profundidade mínima nos canais de acesso, berços e baías de evolução em alguns portos. Muitos navios de grande porte são impedidos de acessar e atracar ou, muitas vezes, são obrigados a embarcar volumes de carga inferiores à sua capacidade. A dragagem de manutenção, por sua vez, é essencial para evitar o assoreamento progressivo, além de contribuir diretamente para o bom funcionamento e ampliação do potencial comercial do porto. No entanto, essas intervenções muitas vezes não são realizadas com regularidade, conforme informaram os agentes marítimos entrevistados. Existem terminais em que as dragagens não são realizadas há mais de dez anos.

Diante disso, considera-se pertinente a ampliação do número de portos atendidos pelo Programa Nacional de Dragagem - PND (instituído pela Lei n.º 11.610/07) contemplado pelo PAC, que prevê contratos de dragagem por resultado de até cinco anos e possibilidade de prorrogação uma única vez por período de até um ano, e a inclusão de novos portos. Todavia, a capacidade do parque de dragagem brasileiro precisa ser ampliada e modernizada para que seja possível o atendimento simultâneo de diversos portos.

A execução dos serviços de dragagem e derrocamento possibilitará que os portos aumentem a movimentação de cargas, em função do aumento do porte dos navios e da capacidade de carregamento, resultando em ganhos de escala e consequentes reduções de custo. Porém, essa situação indica a urgência em aperfeiçoar os acessos terrestres, que passarão a ser o elo mais fraco da logística portuária, uma vez que não terão capacidade para absorver o crescimento da movimentação nos portos.

Por fim, o conflito entre a navegação de cabotagem e a de longo curso também precisa ser analisado. Dadas as características da economia brasileira, voltada para a exportação, grande parte dos portos prioriza a navegação de longo curso. Aliado a isso, existe a escassez de itinerários e baixa frequência de viagens entre os portos, situação essa que é potencializada em razão da pequena frota de navios de bandeira nacional do tipo porta-contêiner (15 navios) e *Roll-on/roll-off* (5 navios). Essas carências e o tempo total de transporte por meio da cabotagem fazem com que muitos usuários continuem optando pelo modo rodoviário, principalmente pela oferta do serviço porta a porta.

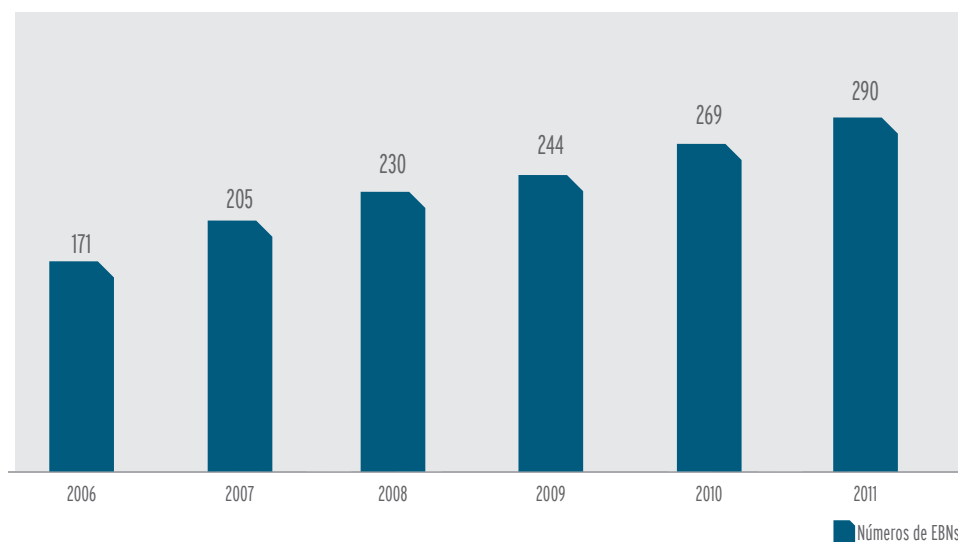
No caso específico da concorrência pela disponibilidade dos portos entre a navegação de longo curso e de cabotagem, uma possibilidade seria a construção de berços específicos para a atracação de navios de cabotagem com os equipamentos necessários para a movimentação de contêineres e de carga geral. Além disso, seria preciso a ampliação da retroárea portuária para que não haja novos conflitos com a carga destinada à navegação de longo curso.

## 7.2. Oferta de navios de bandeira nacional

De acordo com a Lei n.º 9.432/97, a movimentação de cargas por meio da navegação de cabotagem marítima e fluvial, bem como a navegação de apoio marítimo e de apoio portuário é de exclusividade de Empresas Brasileiras de Navegação<sup>61</sup> - EBNs. Para a realização dessas atividades, as EBNs podem utilizar navios de bandeira nacional ou, nos casos específicos contemplados pela lei supracitada, afretar navios de bandeira estrangeira. As regras impostas para o afretamento de navios visam priorizar a utilização de embarcações de bandeira nacional e, conseqüentemente, estimular a construção naval local.

Segundo dados da Antaq, o número de EBNs obteve crescimento de 70% no período entre os anos de 2006 a 2011 (Gráfico 67), percentual que confirma a expansão do setor marítimo. Porém, observa-se que a frota brasileira de navios destinados à navegação de cabotagem e longo curso é limitada e pode reprimir o crescimento da navegação marítima.

**Gráfico 67 - Evolução do número de Empresas Brasileiras de Navegação**



Conforme ilustrado no Gráfico 68<sup>62</sup>, a frota brasileira destinada à navegação de cabotagem<sup>63</sup> obteve discreto crescimento de 13,1% no período entre os anos de 2006 e 2011. Em contrapartida, a frota de apoio marítimo dobrou, com crescimento de

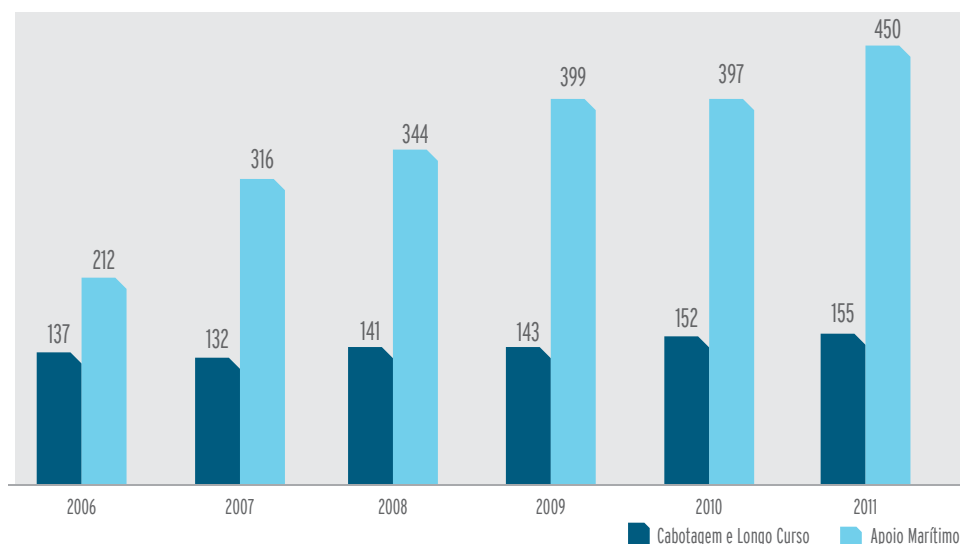
61. Lei n.º 9.432, Art. 2., Inciso V - Empresa Brasileira de Navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente.

62. Baseado em dados da Antaq e excluindo-se os navios de bandeira estrangeira. Segundo o último anuário, são 156 embarcações de cabotagem/longo curso, sendo uma de bandeira estrangeira.

63. Para simplificação, a frota brasileira é aqui chamada de frota de cabotagem, embora ela possa ser utilizada também para a navegação de longo curso. Na navegação de longo curso, é mais comum a utilização de navios estrangeiros.

112,3% no mesmo período analisado. Grande parte desse crescimento está associado ao desenvolvimento do setor petrolífero nacional, impulsionado nos últimos anos com as recentes descobertas de reservas de petróleo e gás natural na camada do pré-sal.

### Gráfico 68 - Evolução da frota brasileira de cabotagem e de apoio marítimo



O detalhamento da frota brasileira de cabotagem, por tipo de embarcação em operação, tendo como base o final do ano de 2011 (Tabela 118), indica que as embarcações petroleiras correspondem a 25% da frota e 45,7% da Tonelagem de Porte Bruto - TPB<sup>64</sup>. Na sequência, as embarcações graneleiras são responsáveis por 8,4% da frota e por 18,3% da TPB, enquanto os navios do tipo porta-contêineres perfazem 9,7% da frota e 14,2% da tonelagem de porte bruto.

**Tabela 118 - Detalhamento da frota de cabotagem por tipo de embarcação**

Tipo de embarcação	Número de embarcações	Tonelagem de Porte Bruto - TPB
Balsa	6	18.018
Barcaça	25	131.859
Bote	1	156
Cargueiro	14	152.676
Flutuante	1	2.721
Gases liquefeitos	9	74.601
Graneleiro	13	545.599
Lancha	1	10
Multipropósito	2	30.200
Navio cisterna	1	28.801
Petroleiro	39	1.359.771
Porta-contêiner	15	421.825
Rebocador/Flutuador	19	5.210
Roll-on/roll-off	5	107.568

64. Segundo a Antaq, a TPB pode ser entendida como a diferença entre o deslocamento bruto e o líquido da embarcação. Em outras palavras, o que pode ser transportado em carga, combustível e equipagem (tripulação).



**Tabela 118 - Detalhamento da frota de cabotagem por tipo de embarcação**

Continuação

Tipo de embarcação	Número de embarcações	Tonelagem de Porte Bruto - TPB
Tanque químico	1	51.188
Outras embarcações	3	46.450
<b>TOTAL</b>	<b>155</b>	<b>2.976.653</b>

Observa-se a predominância de navios petroleiros e esse percentual pode aumentar com o Programa de Modernização e Expansão da Frota - Promef, cuja meta é construir 49 navios petroleiros até 2016. Com isso, os maiores estaleiros do país estarão incumbidos de atenderem essa demanda.

A Tabela 119 detalha a idade média da frota brasileira por tipo de embarcação, que, no total, é de 17,5 anos. Entre as embarcações com idade média abaixo da média geral, podemos citar as barcaças e os navios porta-contêineres, com idade média de 8,6 anos e 11,5 anos, respectivamente. As embarcações do tipo *Roll-on/roll-off*, graneleiras e petroleiras são as que apresentaram maior média de idade, 24,0, 23,2 e 22,8 anos, respectivamente.

**Tabela 119 - Detalhamento da frota de cabotagem por idade média**

Tipo de embarcação	Idade média	Quantidade de embarcações			
		TOTAL	Menos de 10 anos	10 a 20 anos	Mais de 20 anos
Balsa	16,2	6	3	1	2
Barcaça	8,6	25	18	3	4
Bote	38,0	1	0	0	1
Cargueiro	21,7	14	2	4	8
Flutuante	37,0	1	0	0	1
Gases liquefeitos	21,8	9	0	3	6
Graneleiro	23,2	13	0	5	8
Lancha	26,0	1	0	0	1
Multipropósito	14,5	2	0	2	0
Navio cisterna	36,0	1	0	0	1
Petroleiro	22,8	39	3	3	33
Porta-contêiner	11,5	15	8	4	3
Rebocador/Empurrador	8,7	19	13	5	1
Roll-on/roll-off	24,0	5	0	2	3
Tanque químico	1,0	1	1	0	0
Outras embarcações	27,7	3	0	0	3
<b>Total</b>	<b>17,5</b>	<b>155</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>75</b>

Nos últimos dez anos, houve o ingresso de 48 navios à frota brasileira, composta, em 2011, por 155 embarcações. Com idade entre dez e 20 anos, existem 32 embarcações, 20,6% do total nacional. O número de navios com idade superior à média é de 83 embarcações, representando 53,2% do total. De acordo com a Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal - SRF n.º 162/98, o prazo de vida útil das embarcações de grande porte é de 20 anos, e a taxa de depreciação é de 5% ao ano, como detalhado na Tabela 120.

**Tabela 120 - Prazo de vida útil e taxa de depreciação de embarcações e estruturas flutuantes**

Referência NCM*	Bens	Prazo de vida útil (anos)	Taxa anual de depreciação
8901	Transatlânticos, barcos de cruzeiro, "ferry-boats", cargueiros, chatas e embarcações semelhantes para o transporte de pessoas ou de mercadorias	20	5%
8902	Barcos de pesca, navios-fábricas e outras embarcações para o tratamento ou conservação de produtos da pesca	20	5%
8903	lates e outros barcos e embarcações de recreio ou de esporte; barcos a remos e canoas		
8903.10	Barcos infláveis	5	20%
8903.9	Outros	10	10%
8904	Rebocadores e barcos concebidos para empurrar outras embarcações	20	5%
8905	Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes e outras embarcações em que a navegação é acessória da função principal; docas ou diques flutuantes; plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis	20	5%
8906	Outras embarcações, incluídos os navios de guerra e os barcos salva-vidas, exceto os barcos a remo	20	5%
8907	Outras estruturas flutuantes (por exemplo: balsas, reservatórios, caixões, bóias de amarração, bóias de sinalização e semelhantes)		
8907.10	Balsas infláveis	5	20%
8907.90	Outras	20	5%

\* Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM

A partir da análise dos dados apresentados, observa-se a necessidade de renovação da frota brasileira, pois 48,3% estão com idade superior aos 20 anos recomendados pela SRF<sup>65</sup>. Além disso, após dez anos de uso, normalmente os navios necessitam de

65. Em condições ideais de uso.

uma revisão mais detalhada de casco e sofrem maior desgaste. Ainda, as condições adversas de operação, que causam desgastes prematuros nas embarcações, podem reduzir consideravelmente a vida útil dos navios e elevar os custos de manutenção e operação, bem como resultar na desvalorização.

A necessidade de construção de novos navios esbarra no risco de saturação da capacidade de produção dos estaleiros, que podem não ter capacidade para atender encomendas em curto prazo. Tal fato gera resistências à contratação de novos projetos para construção de navios, tornando o afretamento uma alternativa imediata para as demandas da cabotagem, já que a carga tributária para a importação de navios novos é elevada e a legislação proíbe a importação de navios usados.

Outro aspecto que prejudica o desenvolvimento dos estaleiros do país está relacionado aos prazos para a conclusão dos projetos - no Brasil, esses prazos são maiores em relação aos mercados de referência, como Coreia do Sul, Japão e Singapura. Essa demora resulta no aumento do custo para a aquisição do navio, dado que os juros continuarão a incidir sobre o montante destinado à compra. Além disso, o risco financeiro e econômico é potencializado em longo prazo, em função da volatilidade do mercado para qual o navio em construção é destinado.

A resposta para equacionar essa questão pode ser encontrada com o aperfeiçoamento de programas de incentivo à renovação da frota de navios de diferentes tipos, assim como é feito com os navios petroleiros, bem como o aumento da oferta de financiamento pelo Fundo da Marinha Mercante e de outras instituições financeiras. Ademais, é de suma importância a ampliação e modernização da indústria naval brasileira para responder às demandas do setor em tempo hábil.

Nesse sentido, os recursos disponibilizados para o financiamento da revitalização da indústria naval, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, atingiram o montante de R\$ 12,0 bilhões, considerando-se o período de 2007 a 2010 (PAC 1). Para o período de 2011 - 2014, são previstos mais R\$ 37,1 bilhões, dos quais R\$ 18,1 bilhões são destinados ao financiamento de embarcações de apoio *offshore*, conforme apresentado na Tabela 121.

**Tabela 121 - Recursos do PAC 2 para a revitalização da indústria naval brasileira**

Tipo de embarcação/estaleiro	Quantidade	Valor (R\$ milhões)
Apoio navegação	34	422,3
Apoio <i>offshore</i>	290	18.069,3
Carga cabotagem	74	1.268,2
Carga cabotagem Petrobras	43	4.141,9
Carga cabotagem Transpetro	58	7.012,0
Carga interior	13	126,2
Estaleiros	17	5.524,3

Tabela 121 – Recursos do PAC 2 para a revitalização da indústria naval brasileira

Continuação

Tipo de embarcação/estaleiro	Quantidade	Valor (R\$ milhões)
Marinha	5	367,2
Passageiros	5	102,0
Pesca	13	24,6
<b>TOTAL</b>	<b>552</b>	<b>37.058,0</b>

### 7.3. Marco regulatório pouco flexível e sem clareza jurídica

A instituição da Lei n.º 8.630/93 permitiu a transferência da exploração e gestão dos serviços portuários para o setor privado e trouxe significativos ganhos para eficiência portuária do país. Contudo, não especificou, no aparato governamental, que entidade seria a reguladora das relações de mercado induzidas pelo novo modelo.

Entre as incongruências encontradas nesse novo marco regulatório, podemos citar as Companhias Docas que, ao mesmo tempo, são autoridades portuárias e atuam como empresas, com atividade comercial. Outra inconsistência refere-se ao desenho institucional e de governança dos CAPs, que limitam a capacidade empresarial das autoridades portuárias por causa do conflito de hierarquia entre esses órgãos.

Observa-se também um elevado nível de interferência estatal no setor portuário, restringindo a flexibilidade e a agilidade das decisões e das operações. Além disso, nos últimos anos, embora existam recursos privados e demanda por serviços, houve uma contenção dos investimentos nesse setor, em decorrência da instabilidade regulatória, impedindo a expansão portuária privada. Esse cenário gera sobrecarga do sistema portuário e, conseqüentemente, atrasos nas operações de embarque e desembarque, o que pode aumentar o custo de operação.

Além disso, no ano de 2008, o Decreto n.º 6.620 foi editado e trouxe novas restrições, não previstas na Lei n.º 8.630/93, consistindo em barreiras à instalação de novos terminais privativos de uso misto e, assim, limitando a maior participação do setor privado na operação do sistema portuário do país. Tal fato reflete diretamente na possibilidade de expansão do sistema portuário, impedindo uma possível concorrência que traria benefícios para os seus usuários.

Essas falhas na implementação do novo marco legal, aliadas às medidas introduzidas nos últimos anos, estagnaram o processo de modernização do Sistema Portuário Nacional. Em suma, o atual marco regulatório gera assimetrias concorrenciais, insegurança para o investimento e, portanto, não favorece a expansão econômica sustentada. Assim, é necessário que haja uma reestruturação institucional do sistema de gestão e exploração dos serviços portuários, estabelecidos na Lei n.º 8.630/93, assegurando a implementação plena desse modelo.

Desse modo, para promover a melhoria do transporte marítimo nacional, algumas alterações no marco regulatório são necessárias. Inicialmente, propõe-se a primordial revisão dos papéis desempenhados por cada um dos atores envolvidos no processo, clarificando sua atuação. Cita-se também a extinção das restrições, quanto à realização de investimentos em novos terminais privativos de uso misto, instituídas pelo Decreto n.º 6.620/08, permitindo maior participação do setor privado. Além disso, faz-se necessário alterar a Lei n.º 10.233/01, passando à Antaq a competência de licitar, celebrar atos de outorga e fiscalizar contratos de concessão e arrendamento de terminais marítimos. Outra ratificação na lei seria convalidar as atribuições competentes aos CAPs com as competências regulatórias delegadas pela Antaq. Dessa forma, fortalece-se a atuação dos CAPs sem alterar a competência da Antaq em rever e examinar recursos relativos às decisões desses conselhos.

## 7.4. Burocracia e quantidade de órgãos envolvidos no setor

Na esfera portuária, observa-se que ainda há um elevado número de órgãos públicos que atuam sem integração entre si, trabalhando de forma desconectada, cobrando diferentes tarifas e, por vezes, entrando em conflito de jurisdição<sup>66</sup>. Diferentes entidades realizam a segurança dos portos, a fiscalização tributária, sanitária e ambiental e a regulação das relações de trabalho. Na Tabela 122, estão listados os órgãos que atuam nos portos. A necessidade de fornecer muitas informações a diferentes organizações acaba elevando o tempo de operação portuária. Para facilitar o processo, algumas organizações privadas desenvolveram sistemas computacionais próprios para o preenchimento dos dados, evitando a repetição em diversos formulários, cujo objetivo é promover maior nível de unificação operacional.

**Tabela 122 - Órgãos que atuam nos portos**

Ministério dos Transportes	Ministério do Meio Ambiente	Ministério da Saúde	Ministério da Defesa	Ministério da Agricultura
Dnit, Antaq, ANTT	Ibama	Anvisa	Marinha de Guerra, Diretoria de Portos e Costas, Diretoria de Hidrografia e Navegação	Vigiagro
Ministério da Justiça	Ministério da Fazenda	Administração do Porto	Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR	
Polícia Federal	Receita Federal	Companhia Docas, CAP, OGMO	Secretaria de Gestão e Infraestrutura de Portos, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Portuário	

Além da grande quantidade de órgãos existentes, observa-se que existem ineficiências em sua atuação, conforme demonstrado pelas respostas dos agentes marítimos à pesquisa realizada. Em uma avaliação geral, os entrevistados indicaram a necessidade de simplificar os procedimentos dos órgãos atuantes, reduzindo a burocracia, qualificar

66. Ipea (2010).

os profissionais envolvidos na prestação dos serviços das autoridades portuárias, melhorar os canais de comunicação, propiciar maior integração e comando único e estabelecer uma escala de horário mais eficaz e que melhor atenda às necessidades dos agentes.

O excesso de burocracia, citado como um problema grave ou muito grave para o transporte marítimo brasileiro por mais de 80% dos agentes marítimos entrevistados, tem impacto direto no tempo gasto para que os navios e, principalmente, as cargas, tenham todos os trâmites liberados. De acordo com levantamento do Banco Mundial, em 2010, gastava-se 5,4 dias para que a carga tivesse os trâmites de desembarço, mas a meta do governo é que, em 2022, o tempo seja de 1,5 dia. Por sua vez, o reflexo da morosidade é repassado para os armadores dos navios, por exemplo, na incisão do demurrage, provocando o aumento do preço dos produtos que entram no país e diminuindo a competitividade das mercadorias nacionais frente ao cenário internacional.

Nesse sentido é que se dá a importante atuação do programa Porto sem Papel - PSP, que busca reduzir o tempo gasto com os trâmites burocráticos. O programa já está em funcionamento em 26 portos, e a previsão da SEP é implantá-lo em 32 portos brasileiros até maio de 2013. Vale ressaltar que há queixas, por parte das agências marítimas, a respeito das diferenças de empenho e ritmo, entre essas e o governo, para implantação do PSP nos portos.

Uma das reclamações das agências é que mesmo após a implantação do PSP, alguns órgãos públicos continuam exigindo as cópias físicas dos documentos, afirmação corroborada pela avaliação dos agentes marítimos quanto ao funcionamento do programa nos portos operados. Entre os agentes que mencionaram a existência do PSP nos portos em que atuam, 57,5% avaliaram que o programa não trouxe mais celeridade nas autorizações dos órgãos anuentes; 75,4% avaliaram que o PSP não reduziu o tempo de espera para atracação/operação de navios; e, para 86,1% dos entrevistados, houve aumento do volume de trabalho, na medida em que nem todos os órgãos anuentes operam pelo PSP, conforme afirmado por 45,9% dos agentes.

Outro aspecto que indica o atraso do modelo de gestão burocrática dos portos brasileiros é o fato de que nenhum deles utiliza o sistema de monitoramento *Vessel Traffic Management Information System* - VTMISS. O sistema, que já funciona em grandes portos do mundo, é dotado de radares, bóias e câmeras que transmitem informações digitais a respeito dos navios. Além de coletar informações dos navios, o sistema também faz o registro das condições climáticas da região onde o porto se localiza, com o intuito de fornecer dados que auxiliem as embarcações no acesso e atracação. A previsão é que o VTMISS esteja, inicialmente, em funcionamento no porto de Santos no ano de 2013.

Os entraves burocráticos também afetam a execução das obras de dragagem, especialmente os processos de licenciamento ambiental que, em decorrência da morosidade, postergam o início das atividades essenciais à manutenção do nível de serviço portuário. Para mitigar esses entraves, uma das alternativas seria a revisão dos trâmites do sistema de licenciamento ambiental, com o estabelecimento de prazos para que as autoridades competentes emitam parecer a respeito do processo, e a análise em caráter de urgência para as obras de infraestrutura de transporte.

O último Relatório de Competitividade Global do Fórum Econômico Mundial realça os problemas de burocracia do país. Em pesquisa de opinião, empresários designaram os fatores mais problemáticos para se fazer negócios no país. No Brasil, 11,1% dos entrevistados citaram que o principal problema para realizar negócios são as ineficiências burocráticas do governo. Com respeito ao quão oneroso é para as empresas cumprirem os requerimentos administrativos do governo, o Brasil ficou na última colocação entre os países analisados (144º de 144 países). Quanto à eficiência dos procedimentos alfandegários para a entrada e a saída de mercadorias do país, a posição brasileira foi de número 129.

Observa-se também a necessidade de revisão do tratamento legal dispensado aos procedimentos de despacho de carga de cabotagem, que hoje exigem os mesmos procedimentos da navegação de longo curso. Para que o setor possa crescer e ser competitivo com o modo rodoviário, é necessário que o despacho das cargas equipare-se em termos de preço e complexidade aos outros modos de transporte. Como o transporte marítimo é muito seguro no que se refere à inviolabilidade da carga, não há necessidade de inspeção das cargas nas origens e destinos. A inspeção deveria ocorrer apenas uma vez, nos embarques das cargas, ou no caso da importação, nos desembarques das cargas provenientes do exterior, sem necessidade de conferência posterior.

Além disso, cabe destacar a elevada quantidade de exigências e documentos necessários ao transporte de cabotagem. Excluindo-se os certificados específicos para algumas cargas, pode-se citar:

- i. Parte de Entrada;
- ii. Declaração Geral;
- iii. Declaração de Carga;
- iv. Declaração de Bens da Tripulação;
- v. Declaração Marítima de Saúde;
- vi. Declaração de Provisões de Bordo;
- vii. Cópia dos contratos de trabalho, juntamente com a cópia da carteira de trabalho e previdência social;
- viii. Pedido de Despacho;
- ix. Passe de Saída;
- x. Parte de Saída;
- xi. Certificado de Registro;
- xii. Certificado Internacional de Número IMO;
- xiii. Certificado Internacional de Tonelagem;
- xiv. Certificado Internacional de Linhas de Carga ou Certificado Internacional de Isenção de Linhas de Carga;

- xv. Certificado de desratização ou certificado de isenção de desratização;
- xvi. Relatório de gerenciamento de água de lastro;
- xvii. Planilha de Dados do GMDSS<sup>67</sup>;
- xviii. Certificado de Gerenciamento de Segurança;
- xix. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo e Livro Registro de Óleo;
- xx. Certificado ISPS<sup>68</sup>;
- xxi. Lista de tripulantes;
- xxii. Lista de passageiros;
- xxiii. Lista de vacinação;
- xxiv. Lista de narcóticos;
- xxv. Lista de portos escalados;

A título de comparação, no transporte rodoviário são exigidos: i) Certificado de Propriedade do Veículo; ii) IPVA; iii) Seguro DPVAT; iv) Nota Fiscal; v) Conhecimento de Transporte Rodoviário de Carga - CTCR ou Manifesto de Cargas; vi) Carteira de Motorista e; vii) Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

Essa burocracia em relação às cargas de cabotagem é um dos principais fatores de desestímulo ao usuário desse modo de transporte. Assim, uma demanda do setor marítimo é que sejam empreendidos esforços para que esse processo seja mais racional, eficiente e ágil no que concerne às exigências das cargas destinadas ao mercado interno.

Outra dificuldade da cabotagem relacionada à burocracia se refere ao ressarcimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM. Os trâmites documentais são morosos e geram custo adicional de capital de giro para as empresas brasileiras de navegação<sup>69</sup>. Outro entrave para a cabotagem é a utilização do Siscomex Carga<sup>70</sup>, pois gera ineficiências na operação por causa de uma série de empecilhos adicionados ao processo. A agilidade da transferência das cargas dos caminhões aos portos depende da qualidade do serviço prestado, de infraestrutura portuária eficiente, da produtividade dos terminais e da integração modal.

---

67. *Global Maritime Distress and Safety System* - GMDSS é um sistema global internacional que usa tecnologia terrestre e de satélite, além dos sistemas de rádio instalados a bordo dos navios, que asseguram o alerta rápido e automático das estações terrestres e autoridades responsáveis pela busca e salvamento, e no caso de uma emergência marítima, asseguram também o alerta aos navios que naveguem nas proximidades.

68. ISPS é o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), sendo um conjunto abrangente de medidas definidas pela Organização Marítima Internacional - IMO, cujo objetivo é aumentar a segurança de navios e instalações portuárias, realizando uma avaliação dos riscos para cada caso específico. A implementação do código é obrigatória para os países membros da IMO, como o Brasil.

69. Esse e outros problemas são citados em Lanchmann e Castro Jr. (2009).

70. A Lei n.º 9.716/98 estipula a Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior - Siscomex, administrada pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda por Declaração de Importação.



## 7.5. Tributação

A questão tributária é considerada um dos principais problemas para o desenvolvimento do país e foi listada como um problema grave ou muito grave para a navegação marítima, por 88,2% dos agentes marítimos entrevistados. São tributos: impostos, taxas, contribuições e empréstimo compulsórios. A lista de tributos existentes no Brasil excede a quantia de 85<sup>71</sup>. Os tributos existentes na atividade de transporte marítimo incluem, entre outros<sup>72</sup>:

- i. Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM
- ii. Contribuição à Direção de Portos e Costas - DPC
- iii. Contribuição ao Seguro Acidente de Trabalho - SAT
- iv. Contribuição ao Serviço Nacional de Aprendizado do Transporte - Senat
- v. Contribuição ao Serviço Social do Transporte - Sest
- vi. Taxa de Utilização do Mercante
- vii. Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS
- viii. Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico - Cide Combustíveis
- ix. Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins
- x. Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL
- xi. Contribuições aos Órgãos de Fiscalização Profissional
- xii. Imposto sobre a Propriedade Territorial - IPTU ou ITR
- xiii. Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza - IR (pessoa física e jurídica)
- xiv. Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI
- xv. Programa de Integração Social - PIS e Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PASEP
- xvi. Taxa de Outorga - Serviços de Transportes Terrestres e Aquaviários
- xvii. Contribuição Confederativa Laboral (dos empregados)
- xviii. Contribuição para Custeio do Serviço de Iluminação Pública
- xix. Taxa de Coleta de Lixo
- xx. Taxa de Combate a Incêndios

71. Uma lista de 85 tributos pode ser obtida no website Portal Tributário, disponível em: [www.portaltributario.com.br](http://www.portaltributario.com.br). Há ainda outras contribuições de melhorias e empréstimos compulsórios específicos que não estão aqui incluídos.

72. Alguns desses tributos estão atualmente com alíquota zero.

- xxi. Taxa de Conservação e Limpeza Pública
- xxii. Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental - TCFA
- xxiii. Taxa de Fiscalização de Vigilância Sanitária
- xxiv. Taxa de Licenciamento para Funcionamento e Alvará Municipal

Para ratificar o exposto acima, o último relatório do Fórum Econômico Mundial traz à tona o problema da tributação brasileira. Entre os fatores mais problemáticos para se fazer negócios no país, foram apontados: as regulações fiscais (citadas por 18,7% dos respondentes), a oferta insuficiente de infraestrutura (17,5%) e as taxas de tributação (17,2%). Observa-se que o principal problema está relacionado à tributação, uma vez que os percentuais somados associados a esse entrave totalizam 35,9% das entrevistas.

Em complemento, foi perguntado qual impacto a tributação tem no incentivo ao trabalho e ao investimento. Nesse quesito, o Brasil obteve a pior avaliação dos 144 países avaliados. Similarmente, foi perguntado qual o total pago em tributos, somando impostos sobre o lucro, sobre o trabalho e outros tributos, em relação ao total do lucro. O Brasil ficou na 131ª posição do ranking, e os tributos pagos equivalem a 67,1% do lucro, isto é, para cada real obtido de lucro, outros R\$ 0,67 foram pagos em tributos. No que concerne à percentagem da tarifa sobre a comercialização de mercadorias, foi indicado uma taxa de 11,6% no país, o que o colocou na 123ª posição. Esses resultados sobressaltam a necessidade de revisão e redução das barreiras tarifárias do país.

Essa pesada carga tributária prejudica as exportações brasileiras, pois compõe o preço final dos produtos nacionais. No caso de produtos industrializados, são pagos todos os encargos sociais e impostos sobre o lucro e renda e, ainda, o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS. Apesar da alíquota praticada do Imposto de Exportação ser zero para a grande maioria dos produtos<sup>73</sup>, isso não é suficiente para garantir a competitividade das exportações brasileiras, dado que os outros tributos têm efeito em cadeia sobre os produtos nacionais.

A navegação de cabotagem sofre sobremaneira com o excesso de tributação. O combustível utilizado na cabotagem está sujeito à tributação do ICMS. A incidência do tributo implica no aumento do custo do transporte de carga, que será repassado ao usuário, que pode ser motivado a utilizar outro meio de transporte. A navegação de longo curso, por sua vez, está isenta do ICMS. Igualmente, o combustível *bunker* para cabotagem paga PIS e Cofins, conquanto o *bunker* para longo curso é isento desses tributos.

Essa situação fere o Art. nº. 12 da Lei nº 9.432/97, que determina que o mesmo preço do combustível utilizado para a navegação de longo curso seja praticado para a navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo. Para tanto, se faz urgente a reformulação de políticas de fomento à navegação de cabotagem, que considere a questão tributária dos combustíveis, com o objetivo de reduzir o custo de transporte e tornar esse tipo de navegação mais competitiva e econômica.

73. Imposto de Exportação tem as seguintes alíquotas: para armas e munições - inclusive partes e acessórios, 150%, cigarros contendo fumo, 150%, couros e peles, 9%.

Um aspecto favorável relacionado à tributação diz respeito à Lei n.º 11.033/04, que instituiu o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, também conhecida como Lei do Reporto. O programa concede a suspensão do pagamento de IPI, PIS/Pasep, Cofins e Imposto de Importação<sup>74</sup>, na compra de máquinas e equipamentos destinados a investimentos específicos. Além disso, oferece benefícios para investimentos destinados a carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; sistemas suplementares de apoio operacional; proteção ambiental; sistemas de segurança e de monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações; dragagens; e treinamento e formação de trabalhadores, inclusive na implantação de Centros de Treinamento Profissional<sup>75</sup>. Dessa forma, os equipamentos que compõem o sistema de monitoramento VTMS podem ser adquiridos por um menor preço, fato que pode estimular a implantação do sistema e aumentar a eficiência portuária.

Inicialmente essa lei tinha validade até o final do ano de 2007, porém, a Lei n.º 11.726/08 prorrogou a validade para o final do ano de 2011. Por sua vez, a Medida Provisória n.º 559, aprovada em 29 de junho de 2012, propõe, entre outras providências, a alteração do Art. n.º 16 da Lei do Reporto, que prorroga o prazo de vigência da lei até o final do ano de 2015. Além da prorrogação, para efetuar aquisições e importações amparadas pelo programa, a MP também inclui na lista de beneficiários do Reporto as empresas de dragagem, os recintos alfandegados de zona secundária e os centros de treinamento profissional.

Outra proposta de solução, adotada pelo governo federal, foi voltada para regular a tributação brasileira de mercadorias importadas. O Projeto de Resolução do Senado n.º 72/10, aprovado no dia 24 de abril de 2012, propõe a implantação, a partir de 2013, de alíquota única de 4% de ICMS nas operações interestaduais. Essa medida impedirá que Estados pratiquem alíquotas menores como forma de atrair importações para os seus portos.

## 7.6. Qualificação da mão de obra

A Lei n.º 8.630/93, em seu Art. n.º. 32, delega aos CAPs a instituição de centros de treinamentos voltados para a formação e aperfeiçoamento profissional de pessoal para o desempenho de operações portuárias e atividades correlatas. Na prática, observa-se que nenhum CAP instituiu os centros de treinamentos em cumprimento à lei.

Os OGMOs têm tomado a iniciativa de promover esse aperfeiçoamento. Contudo, observa-se que vários cursos não apresentam demanda satisfatória, aumentando o receio da carência de profissionais no setor diante da demanda prevista para a navegação marítima nos próximos anos.

Essa escassez de pessoal qualificado em determinadas atividades, como a praticagem, atualmente pode ser caracterizada como uma situação de monopólio privado não regulado. Tal fato favorece a imposição de preços superiores aos que vigorariam em

74. A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas e equipamentos que não possuam similar nacional.

75. O Art. n.º 30, da Medida Provisória n.º 563/12, promoveu a alteração na redação do Art. n.º 14 da Lei do Reporto, ampliando a relação dos setores beneficiados pelo Reporto.

condições de livre concorrência ou sob regulação. Além disso, estudos recentes<sup>76</sup> constataram que o custo dos serviços de praticagem no Brasil é 2,2 vezes superior a 35 portos internacionais de referência, o que torna os gastos com práticos um dos componentes de maior peso nas despesas do porto, conforme mencionado por 88,2% dos agentes marítimos entrevistados na pesquisa realizada.

Para reverter esse cenário, os centros de treinamento são fundamentais no desenvolvimento portuário, uma vez que os equipamentos e procedimentos operacionais são cada vez mais especializados, o que demanda uma mão de obra qualificada e atualizada. É de suma importância que os CAPs sejam estruturados e que disponham de recursos financeiros para atenderem o que é exigido pela legislação.

Outro entrave está relacionado à oferta e demanda de Oficiais de Marinha Mercante no país. Por atribuição legal, a Marinha do Brasil é a única instituição formadora de Oficiais de Marinha Mercante, cujo curso superior tem duração de quatro anos. Estudos recentes<sup>77</sup> indicam que 4.287 oficiais atuam nas empresas de navegação, sendo que foi diagnosticada uma demanda de 5.193 oficiais, o que representa um déficit de 906 profissionais. Um dos fatores que contribui para esse saldo negativo é a Resolução Normativa n.º 72, do Conselho Nacional de Imigração - CNI, definindo que navios estrangeiros que operem em águas brasileiras por um período superior a 90 dias devem ter, em sua tripulação, marítimos brasileiros na seguinte proporção: de 90 a 180 dias - 1/3 da tripulação; de 180 a 360 dias - 1/2 da tripulação e mais de 360 dias - 2/3 da tripulação.

Por sua vez, a Marinha exige que os oficiais tenham entre cinco e dez anos de experiência em navegação para serem considerados aptos a assumirem navios na função de comandante (na navegação de apoio marítimo são cinco anos e na cabotagem/longo curso são dez anos).

Nesse sentido, é importante que haja a flexibilização da Resolução Normativa n.º 72, de modo que as empresas brasileiras de navegação possam contratar os oficiais que estão a serviço de empresas estrangeiras.

Os estaleiros nacionais também carecem de mão de obra especializada para construção naval. Em função da escassez, existe a necessidade de qualificação profissional e treinamento por parte das empresas contratantes. Como complemento à formação de mão de obra destinada ao setor portuário, os institutos federais dos estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Paraná já oferecem curso técnico em portos com duração de dois anos, enquanto a Vale oferece curso de especialização na área de portos.

Por fim, cabe ressaltar que a questão da mão de obra merece uma maior atenção. Considerando que atualmente a remuneração dos profissionais qualificados no setor representa um percentual significativo na participação dos custos finais da logística, é necessário que sejam tomadas medidas de profissionalização e regulação do serviço, objetivando dinamizar e ampliar a competitividade portuária.

---

76. Pinto, et al. (2010).

77. Estudo realizado pela consultoria francesa *Schlumberger*, concluído em novembro de 2011, encomendado pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - Syndarma.





08

CONCLUSÕES



Em um país de dimensões continentais e dotado de uma extensa faixa litorânea como o Brasil, a utilização do transporte marítimo pode representar ganhos de eficiência e competitividade. Entre as principais vantagens desse modo de transporte, podemos citar

- O reduzido índice de poluição ao meio ambiente;
- O baixo custo para o transporte de grandes volumes por longas distâncias;
- O menor risco de acidentes e roubos;
- A maior vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e dos veículos; e
- A interligação entre os continentes, o que favorece o comércio exterior.

A participação do setor marítimo brasileiro no comércio internacional é expressiva, sobretudo por ser, em alguns casos, a única opção para exportação de grandes volumes, como os granéis, principal tipo de carga movimentada nos portos brasileiros. Contudo, no Brasil, apesar dos avanços, observa-se que o desempenho da infraestrutura aquaviária é inferior ao esperado, o que tem levado o governo a buscar soluções para reduzir os gargalos operacionais, jurídicos e institucionais do setor. Exemplo disso são as significativas mudanças pelas quais passou o sistema portuário brasileiro nos últimos anos. Mesmo com esse esforço, contudo, muitos são os entraves a serem superados.

A terceira edição da Pesquisa CNT do Transporte Marítimo apresentou um panorama do setor e mostrou as características gerais dos 13 principais portos marítimos em termos de movimentação. Foi feita uma caracterização desses portos, ressaltando suas principais informações, além de um mapa de localização. Nesse contexto, ressaltam-se os portos de Santos e Itaguaí como os dois maiores portos públicos do país.

Este estudo apresentou, ainda, os volumes de carga transportada e movimentada no Brasil nos últimos seis anos. Os dados foram divididos em: natureza da carga, grupo de mercadoria e origem e destino das cargas, e separados por tipo de navegação (longo curso ou cabotagem). Além disso, foram detalhados os dados de movimentação da navegação de apoio marítimo e portuário. A evolução do comércio internacional e dos investimentos realizados em infraestrutura portuária também foi explorada nesta pesquisa.

Por considerar essencial ouvir a opinião dos agentes marítimos - grandes conhecedores da realidade do setor - foram realizadas entrevistas com 212 agentes marítimos, de 15 estados do país, que avaliaram, dentre outros, a infraestrutura portuária, a mão de obra, as operações e a ação das autoridades nos portos.

Entre as principais indicações da Pesquisa, foi constatado que os portos que compõem o Sistema Portuário Nacional estão sobrecarregados e que a falta de uniformização de procedimentos administrativos, observada na prática, afeta o desempenho dos portos. Observou-se que a eficiência nas operações de carga e descarga foi considerada maior nos terminais privativos, seguidos pelos privados.



A pesquisa apontou a necessidade de investimentos em retroporto e retroárea, com a expansão desses espaços e a compra e manutenção de equipamentos.

Verificou-se também que os gastos com mão de obra são os que apresentam maior peso nos custos finais nos portos, especialmente com práticos, rebocadores e com a mão de obra avulsa. Na avaliação da atuação das autoridades públicas nos portos, a burocracia foi considerada a maior dificuldade enfrentada nas operações, o que demonstra que os procedimentos precisam ser simplificados. Em geral, notou-se que as autoridades públicas têm seu desempenho e qualidade dos serviços prestados avaliados positivamente. Já o nível de informação/informatização e o tempo de resposta às solicitações tiveram avaliações entre regular, ruim e péssimo. As autoridades precisam, portanto, reformular sua atuação de forma a dar mais celeridade aos procedimentos administrativos, bem como aprimorar seus processos e formas de comunicação.

Os principais entraves identificados foram detalhados, de maneira a abordar as possíveis soluções para esses gargalos. Entre esses problemas, podemos citar, especialmente: as limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas; os acessos terrestres (rodoviários e ferroviários) insuficientes e de qualidade inadequada; o elevado número de órgãos públicos que atuam nos portos de forma desconexa e, também, a pesada carga tributária e a falta mão de obra qualificada.

Além disso, é necessário que ocorram intervenções de caráter institucional e estrutural, tais como: a redução dos procedimentos burocráticos nos portos, a revisão da atuação de cada um dos órgãos envolvidos no processo, a extinção das restrições quanto à realização de investimentos em novos terminais privativos e a reestruturação institucional do sistema de gestão e exploração dos serviços portuários. Somam-se a isso as alterações no marco regulatório e o estímulo à utilização de sistemas de monitoramento do tipo VTMS, que transmitem informações digitais a respeito dos navios.

As soluções para os gargalos de infraestrutura portuária e de acesso requerem elevados investimentos. Conforme apontado no Plano CNT de Transporte e Logística 2011, são necessárias intervenções prioritárias que abrangem a construção e adequação de novos portos, de acessos terrestres e de área portuária, além de obras de dragagem e derrocamento, com a finalidade de adequar portos e terminais portuários e garantir uma maior integração com os demais modos de transportes. Contudo, como foi explorado nesta pesquisa, dado o volume de recursos historicamente destinados pelo governo, ainda é indispensável que se intensifiquem os investimentos no setor.

Todas essas intervenções são essenciais para o aumento da competitividade do transporte marítimo brasileiro, garantindo uma melhor exploração do potencial desse modal, reduzindo custos e, desta forma, impulsionando a economia brasileira.

A Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012 torna-se, portanto, um atualizado instrumento para subsidiar a tomada de decisão por parte do governo e demais agentes públicos e privados, voltado ao desenvolvimento do transporte marítimo no Brasil.



# ANEXOS



## Anexo 1 - Lei n.º 8.630/93 e suas alterações

### LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (Lei dos portos).

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

#### CAPÍTULO I

##### Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

VI - Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

## CAPÍTULO II

### Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) de turismo, para movimentação de passageiros. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

d) Estação de Transbordo de Cargas. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

### CAPÍTULO III

#### Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra .

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

#### CAPÍTULO IV

##### Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;



III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

## CAPÍTULO V

### Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

## CAPÍTULO VI

### Da Administração do Porto Organizado

#### SEÇÃO I

##### Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

## SEÇÃO II

### Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
- d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento do porto;
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

## SEÇÃO III

## Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - (Revogado pela Lei nº 12.350, de 2010)

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

## CAPÍTULO VII

## Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.



## CAPÍTULO VIII

## Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

## CAPÍTULO IX

## Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. (Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996)

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos .

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM),

publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1º São recursos do fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (Vetado);

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos -Leis nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto - Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

*Alberto Goldman*

*Walter Barelli*

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 26.2.1993

## Anexo 2 – Descrição das ações do PND

### Descrição das ações do PND

Descrição	Situação Atual	Data de Início da Ação	Data de Conclusão da Ação	VALOR TOTAL PAC* (R\$)
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Luís Correia - PI	Ações Preparatórias Iniciais	1º/7/2014	30/6/2015	28.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Fortaleza - CE	Em execução (95%)	29/9/2010	29/2/2012	66.700.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Areia Branca - RN (Porto Ilha)	Ações Preparatórias Iniciais	5/10/2013	30/7/2014	70.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Natal - RN	Em execução (98%)	1º/6/2010	30/3/2012	41.200.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Cabedelo - PB	Em execução (87%)	14/7/2010	30/3/2012	47.500.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto do Recife - PE	Concluído	17/3/2009	12/12/2009	31.100.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Suape - PE (Tatuoca)	Concluído	5/1/2010	27/5/2011	105.300.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Suape - PE (canal externo)	Em execução (17%)	16/11/2011	15/12/2013	113.100.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Maceió - AL	Ações Preparatórias Iniciais	1º/2/2013	30/6/2013	25.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Salvador - BA	Concluído	9/7/2010	20/11/2010	58.700.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Aratu - BA	Concluído	9/7/2010	20/11/2010	54.800.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Barra do Riacho - ES	Ações Preparatórias Iniciais	4/11/2013	30/10/2015	78.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Rio de Janeiro - RJ (1ª fase)	Concluído	11/2/2010	30/8/2011	159.200.000,00

## Descrição das ações do PND

Continuação

Descrição	Situação Atual	Data de Início da Ação	Data de Conclusão da Ação	VALOR TOTAL PAC* (R\$)
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Rio de Janeiro - RJ (2ª fase)	Ações Preparatórias Iniciais	6/12/2012	15/12/2013	148.500.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Itaguaí - RJ (2ª fase)	Concluído	30/7/2010	24/11/2010	139.600.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Itaguaí - RJ (rota preferencial)	Ações Preparatórias Iniciais	3/10/2013	30/5/2014	77.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Itaguaí - RJ (Ilha das Cabras)	Ações Preparatórias Iniciais	15/11/2012	15/12/2013	120.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Angra dos Reis - RJ	Concluído	22/4/2010	1º/7/2010	5.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Santos - SP (1ª fase)	Em execução (95%)	21/2/2010	30/6/2012	191.000.000,00
Derrocamento no porto de Santos - SP	Em execução (70%)	8/9/2011	30/6/2012	30.200.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Santos - SP (2ª fase)	Ações Preparatórias Iniciais	1º/5/2014	15/3/2015	90.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Paranaguá - PR	Ações Preparatórias Adiantadas	15/1/2013	15/9/2013	53.000.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de São Francisco do Sul - SC	Concluído	15/7/2010	15/12/2011	115.100.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto de Itajaí - SC	Concluído	18/3/2011	9/12/2011	75.500.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto do Rio Grande - RS (aprofundamento para 16 m)	Concluído	23/8/2009	20/7/2010	207.900.000,00
Dragagem e Adequação da Navegabilidade no porto do Rio Grande - RS (Canal Norte)	Ações Preparatórias Iniciais	2/4/2013	30/4/2014	110.000.000,00
<b>TOTAL</b>				<b>2.455.200.000,00</b>

Atualização: janeiro/2012.

\* Valores incluem obra, apoio à fiscalização e licenciamento ambiental.

## Anexo 3 – Execução do Orçamento Geral da União

### Marítimo

Investimento federal anual (2002 a 2012) em transporte marítimo por tipo de obra realizada - Total Pago <sup>1</sup> (R\$ milhões)					
Ano	Abertura e aprofundamento de canal	Administração portuária	Construção e implantação de portos e terminais	Obras de infraestrutura	Total
2002	0,00	0,00	0,00	65,08	65,08
2003	0,00	0,00	0,00	0,07	0,07
2004	0,00	4,10	0,00	21,00	25,10
2005	6,00	0,00	2,45	41,48	49,93
2006	21,62	0,00	15,00	39,87	76,49
2007	30,00	0,00	30,87	34,14	95,01
2008	3,36	0,00	10,16	38,30	51,82
2009	118,72	0,00	82,36	160,69	361,78
2010	280,82	0,00	23,20	224,53	528,55
2011	507,89	0,00	26,91	18,34	553,14
2012	68,34	0,00	90,14	74,49	232,97
<b>Total</b>	<b>1.036,76</b>	<b>4,10</b>	<b>281,08</b>	<b>717,99</b>	<b>2.039,94</b>

Nota 1: Dados atualizados até 22/10/2012. O total pago é igual aos valores pagos no exercício acrescidos de restos a pagar pagos.

Marítimo-Fluvial (portos mistos)<sup>1</sup>

Investimento federal anual (2002 a 2012) em transporte marítimo-fluvial por tipo de obra realizada - Total Pago <sup>2</sup> (R\$ milhões)						
Ano	Não classificados <sup>3</sup>	Abertura e aprofundamento de canal	Administração portuária	Construção e implantação de portos e terminais	Obras de infraestrutura	Total
2002	0,00	22,56	5,50	0,00	17,13	45,19
2003	0,00	0,23	0,04	0,00	0,02	0,29
2004	0,00	1,16	0,00	0,00	29,62	30,77
2005	0,00	7,96	3,25	8,02	27,92	47,15
2006	0,00	2,72	0,00	2,38	27,95	33,04
2007	0,00	106,49	0,00	4,81	29,25	140,55
2008	3,47	10,59	0,00	1,25	239,16	254,47
2009	43,11	67,16	0,00	3,56	128,71	242,54
2010	15,82	136,75	0,00	0,00	57,54	210,11
2011	1,42	0,68	0,00	1,00	11,12	14,22
2012	8,00	31,25	0,00	0,00	0,00	39,25
<b>Total</b>	<b>71,83</b>	<b>387,53</b>	<b>8,79</b>	<b>21,02</b>	<b>568,41</b>	<b>1.057,57</b>

Nota 1: A classe marítimo-fluvial se refere a alguns portos que atendem tanto ao transporte marítimo (navegação de longo curso e cabotagem) quanto ao fluvial (navegação interior). Para esses portos, é impossível de separar o tipo de investimento conforme o tipo de navegação. Foram considerados os seguintes portos-mistos: Belém (PA), Manaus (AM), Porto Alegre (RS), Rio Grande (RS), Santana ou Macapá (AP), Santarém (PA) e Vila do Conde (PA).

Nota 2: Dados atualizados até 22/10/2012. O total pago é igual aos valores pagos no exercício acrescidos de restos a pagar pagos.

Nota 3: Os investimentos "Não Classificados" não são detalhados na base de dados da câmara dos deputados sobre a execução do orçamento.



## Anexo 4 - Formulário de Pesquisa - Agentes Marítimos

### FORMULÁRIO DA PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO 2012

#### AGENTES MARÍTIMOS

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Apresentação e Introdução da Pesquisa

#### PARTE I - Qualificação dos Agentes

1. Nome do Agente/Armador: \_\_\_\_\_
  - Porto pelo qual está respondendo: \_\_\_\_\_  
(Nome do Porto) (UF)
  - Nome do Entrevistado: \_\_\_\_\_
  - Cargo do Entrevistado: \_\_\_\_\_
  - Endereço: \_\_\_\_\_
  - Cidade: \_\_\_\_\_ UF: \_\_\_\_\_ CEP: \_\_\_\_\_
  - Tel.: \_\_\_\_\_ E. Mail: \_\_\_\_\_
- Início das Atividades da Empresa: \_\_\_\_\_
2. Sua empresa opera em outros portos ou terminais?
    - ( ) 1. Sim.
    - ( ) 2. Não (**Se Não vá para questão 6**)
    - ( ) 9. Desconheço (**Se Não vá para questão 6**)
  3. Quais os outros portos ou terminais? (cite pelo menos os 3 principais)
    1. \_\_\_\_\_
    2. \_\_\_\_\_
    3. \_\_\_\_\_
  4. Os procedimentos administrativos adotados nos diferentes portos apresentam diferenciação entre si?
    - ( ) 1. Sim
    - ( ) 2. Não (**Se Não, vá para a questão 6**)
    - ( ) 9. Desconheço (**Se Desconheço, vá para a questão 6**)
  5. Esta diferenciação de procedimentos administrativos adotados nos diferentes portos pode ser avaliada como:
    - ( ) 1. Não interfere no desempenho operacional do porto
    - ( ) 2. Excesso de burocracia
    - ( ) 3. Gera aumento de custos
    - ( ) 4. Outro. Qual? \_\_\_\_\_
    - ( ) 9. Desconheço
  6. Quais os principais tipos de navios / cargas agenciados pela sua empresa? (**Múltipla escolha**)
 

( ) 1. Carga Geral solta (breakbulk)	( ) 2. Contêineres
( ) 3. Granéis Sólidos	( ) 4. Granéis Líquidos
( ) 5. P.C.C. (Pure-Car-Carrier) / Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)	( ) 6. Passageiros
( ) 9. Desconheço	
  7. Os navios agenciados, conforme questão anterior, operam em terminais públicos de uso geral, terminais públicos de uso privado ou terminais privativos? (**Múltipla escolha**)
 

	Público Uso Geral	Público Uso Privado	Privativos
1. Carga Geral solta	( )	( )	( )
2. Contêineres	( )	( )	( )
3. Granéis Sólidos	( )	( )	( )
4. Granéis Líquidos	( )	( )	( )
5. P.C.C. / Ro-Ro	( )	( )	( )
6. Passageiros	( )	( )	( )
9. Desconheço	( )	( )	( )

8. No caso específico de navios de passageiro, favor informar:

- a. Existe em seu porto estação específica para passageiros de navios de turismo?  
 1. Sim, quantas? \_\_\_\_\_ estação(ões)       2. Não       9. Desconheço
- b. A(s) estação(ões) é(são) suficiente(s) para a demanda?  
 1. Sim       2. Não       9. Desconheço

**Somente para quem respondeu passageiros na questão 6**

c. Qual é o valor (taxa de embarque) cobrado aos passageiros que transitam pela Estação?  
 Valor: R\$ \_\_\_\_\_

d. Sobre a movimentação dos navios de passageiros, favor informar:

	Temporada 2010/2011	Temporada 2011/2012	Previsão temporada 2012/2013	Previsão temporada 2013/2014
Número de escalas				
Número de passageiros				

e. Existe previsão de crescimento do transporte de passageiros devido à realização da Copa do Mundo no Brasil em 2014?  
 1. Sim, a Copa vai gerar um crescimento       2. O crescimento não está relacionado à Copa  
 3. Não vai haver crescimento       9. Não sei avaliar

9. Na lista de problemas enfrentados pelo segmento de transporte marítimo, gostaria que o(a) Sr(a) classificasse cada item de acordo com a gravidade dos problemas:

Problema	Muito grave	Grave	Pouco grave	Sem gravidade	Desconheço
1. Excesso de burocracia					
2. Elevado custo de mão de obra portuária					
3. Carência de linhas regulares					
4. Ineficiência no seu porto					
5. Falta de financiamento					
6. Falta de navios de bandeira nacional					
7. Excesso de Tributação					
8. Excesso de Tarifação					
9. Elevado custo tarifário					
10. Acesso terrestre deficiente					
11. Acesso marítimo deficiente					

**As questões 9.1 e 9.2 devem ser respondidas somente por aqueles que qualificaram a carência de linhas regulares em muito grave ou grave (item 3 da questão 9 acima)**

9.1 A carência de linhas regulares a que se referiu na questão anterior diz respeito a linhas de:

1. Longo Curso       2. Cabotagem  
 3. Ambas       9. Desconheço

9.2 Para que tipo de carga é mais grave a carência de linhas regulares?

1. Carga Geral solta (breakbulk)       2. Contêineres  
 3. Granéis Sólido       4. Granéis Líquidos  
 5. P.C.C (Pure-Car-Carrier) Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)       6. Passageiros  
 9. Desconheço

**PARTE II - Qualidade dos Operadores Portuários**

10. A sua empresa dá preferência para as operações de carga e descarga junto aos:

1. Terminais Públicos de Uso Geral  
 2. Terminais Públicos de Uso Privado  
 3. Terminais Portuários Privativos  
 4. Não tenho preferência (**ir para questão 12**)  
 9. Não tenho opção de escolha do terminal (**ir para questão 12**)

11. Considerando a resposta anterior, qual o motivo dessa preferência? (**múltipla escolha**)

1. Disponibilidade de Janelas de atracação       2. Velocidade operacional/eficiência  
 3. Custo Operacional       4. Nível de serviço/melhor atendimento  
 5. Oferecer serviço complementar       6. Outros \_\_\_\_\_

12. Em sua opinião, qual(ais) do(s) componente(s) abaixo apresenta(m) o maior peso das suas despesas nos portos: **(permitir até 3 escolhas)** e qual a porcentagem desse componente na despesa total:

- ( ) 1. Utilização da infraestrutura de acostagem \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 2. Utilização da infraestrutura aquaviária \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 3. Utilização da infraestrutura terrestre \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 4. Mão de obra avulsa \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 5. Operação do Terminal Marítimo \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 6. Práticos \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 7. Rebocadores/ empurradores \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 8. Serviços gerais \_\_\_\_\_ %  
 ( ) 9. Outros. Quais? \_\_\_\_\_ %

13. Quanto ao tempo despendido nas operações de carga e descarga, o(a) Sr(a) considera:

No caso dos	Lento	Adequado	Rápido	Desconheço
1. Terminais Públicos de Uso Geral				
2. Terminais Públicos de Uso Privado				
3. Terminais Privativos				

14. Com relação à área de retroporto (depot de vazios, etc) existente no porto no qual o(a) Sr(a). opera, ela pode ser considerada:

- ( ) 1. Adequada ( ) 2. Inadequada ( ) 9. Desconheço

15. Quanto ao estado de conservação e obsolescência da área de retroporto (depot de vazios, etc) disponível, o(a) Sr(a). considera:

- ( ) 1. Bom ( ) 2. Regular  
 ( ) 3. Ruim ( ) 9. Desconheço

16. Com relação à disponibilidade do espaço físico disponível de retroárea (pátio aberto e armazenagem) existente no porto no qual o(a) Sr(a). opera, ele pode ser considerado:

- ( ) 1. Adequado ( ) 2. Inadequado ( ) 9. Desconheço

17. Quanto a operacionalidade da retroárea (estado de conservação, disponibilidade de equipamentos, etc), o(a) Sr(a). considera:

- ( ) 1. Bom ( ) 2. Regular  
 ( ) 3. Ruim ( ) 9. Desconheço

18. Na sua opinião os horários de funcionamento do porto/terminal são:

- ( ) 1. Adequados ( ) 2. Inadequados ( ) 9. Desconheço

### PARTE III – Aspectos Operacionais

19. Quanto aos acessos ferroviários aos terminais portuários o(a) Sr(a). os considera:

- ( ) 1. Adequados  
 ( ) 2. Inadequados  
 ( ) 3. Não existem/não utiliza acesso ferroviário **(ir para 21)**  
 ( ) 9. Desconheço **(ir para 21)**

20. Qual o principal problema relacionado aos acessos ferroviários no porto?

- ( ) 1. Travessia por área urbana  
 ( ) 2. Acesso ferroviário em precário estado de conservação  
 ( ) 3. Ocorrência de roubo de carga/Falta de segurança  
 ( ) 4. Falta de infraestrutura ferroviária para embarque e desembarque da carga (equipamentos, linha)  
 ( ) 5. Falta de infraestrutura portuária para embarque e desembarque da carga (pátio, armazenagem, área de manobra)  
 ( ) 6. Outro. Qual? \_\_\_\_\_  
 ( ) 9. Desconheço

21. Quanto aos acessos rodoviários aos terminais portuários o(a) Sr(a). os considera:

- ( ) 1. Adequados  
 ( ) 2. Inadequados  
 ( ) 3. Não existem/não utiliza acesso rodoviário **(ir para 23)**  
 ( ) 9. Desconheço **(ir para 23)**

22. Qual o principal problema relacionado aos acessos rodoviários ao porto?  
 1. Travessia por área urbana  
 2. Acesso rodoviário em precário estado de conservação  
 3. Ocorrência de roubo de carga/Falta de segurança  
 4. Engarrafamento de veículos de carga  
 5. Outro. Qual? \_\_\_\_\_  
 9. Desconheço
23. Quanto aos acessos aquaviários aos terminais portuários o(a) Sr(a). os considera:  
 1. Adequados  
 2. Inadequados  
 9. Desconheço (**ir para 25**)
24. Qual o principal problema relacionado aos acessos aquaviários ao porto?  
 1. Profundidade do canal  2. Profundidade do berço  
 3. Disponibilidade de berço  4. Sinalização/balizamento  
 5. Limitação de largura do canal (passagem simultânea)  9. Desconheço
25. Na sua opinião os custos dos serviços de **Praticagem** são:  
 1. Elevados  2. Moderados  
 3. Baixos  9. Desconheço
26. Em relação à qualidade dos serviços de **Praticagem**, qual é a sua avaliação:  
 1. Boa  2. Regular  
 3. Ruim  9. Desconheço
27. Na sua opinião os custos dos serviços de **Rebocadores/ empurradores** são:  
 1. Elevados  2. Moderados  
 3. Baixos  9. Desconheço
28. Em relação à qualidade dos serviços de **Rebocadores/ empurradores**, qual é a sua avaliação:  
 1. Bom  2. Regular  
 3. Ruim  9. Desconheço

#### PARTE IV – Mão de Obra

29. Como o(a) Sr(a). avalia a qualidade do serviço prestado pelos operadores portuários:  
 1. Boa  2. Regular  
 3. Ruim  9. Desconheço
30. Na sua opinião a quantidade de trabalhadores portuários (**Estiva, capatazia e outros**):  
 1. É insuficiente  2. É adequado  
 3. É o dobro do necessário  4. É o triplo do necessário  
 5. É mais que o triplo do necessário  9. Desconheço
31. Como o(a) Sr(a). avalia a qualidade dos trabalhadores portuários (**Estiva, capatazia e outros**):  
 1. Boa  2. Regular  
 3. Ruim  9. Desconheço
32. Como o(a) Sr(a). avalia o desempenho do OGMO: (**Órgão Gestor de Mão de Obra**) (**Múltipla escolha**)  
 1. Contribuiu para a melhoria da qualidade da mão de obra no porto  
 2. Contribuiu para a redução do número de acidentes  
 3. Contribuiu para a melhoria da segurança e saúde no trabalho  
 4. Não teve impacto significativo sobre a mão de obra  
 9. Desconheço

#### PARTE V - Ação das Autoridades Públicas nos Portos

33. Na sua opinião os serviços prestados pelos agentes de autoridade pública nos portos irão melhorar quando: (**Marcar até os dois principais motivos**)  
 1. A escala de horário for eficaz  
 2. Tiverem pessoas melhor qualificadas  
 3. Os procedimentos forem simplificados, houver menos burocracia  
 4. Houver maior integração e comando único  
 5. Quando existir um canal de comunicação mais eficiente (**Internet e outros**)  
 9. Desconheço

- 34.** Como o(a) Sr(a) avalia a burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas:  
 1. Muito grande                       2. Grande  
 3. Média                                       4. Pequena  
 5. Muito pequena                       9. Desconheço
- 35.** Na sua opinião, é mais eficaz que a presidência do Conselho de Autoridade Portuária - CAP seja exercida por um representante local?  
 1. Sim                                       2. Não                                       9. Desconheço
- 36.** Em seu porto, a Presidência do Conselho de Autoridade Portuária - CAP é exercida por um representante local?  
 1. Sim                                       2. Não                                       9. Desconheço

Em cada um dos quadros a seguir, gostaríamos que o(a) Sr(a) classificasse cada um dos itens de desempenho das entidades apontadas, de acordo com a escala apresentada.

<b>37. Capitania dos Portos (Marinha)</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>38. Receita Federal – Fazenda (Aduana/Alfândega)</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>39. Vigilância Sanitária / ANVISA</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>40. Autoridade Portuária (Adm do Porto)</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>41. Polícia Federal</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>42. Órgãos Ambientais</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>43. Ministério da Agricultura, responsável pela fiscalização fito-sanitária e Vigiaagro</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

<b>44. Conselho de Autoridade Portuária – CAP</b>	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Transparência de seus atos						
3. Tempo de resposta às solicitações						

45. Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, responsável pela regulação das atividades portuárias e marítimas	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

46. DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, responsável pela manutenção dos acessos	Ótima	Boa	Regular	Ruim	Péssima	Desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

47. Das autoridades públicas que operam no porto, qual(is) opera(m) 24 horas por dia todos os dias da semana?

Autoridade pública	Sim	Não	Desconheço
1. Capitania dos Portos			
2. Receita Federal – Fazenda			
3. Vigilância Sanitária / ANVISA			
4. Autoridade Portuária			
5. Polícia Federal			
6. Órgãos Ambientais			
7. Ministério da Agricultura – MAPA / Vigiagro			

48. O sistema Porto sem Papel (PSP) já foi implantado em seu Porto?  
 1. Sim     2. Não (ir para anexo)     9. Desconheço (ir para anexo)

49. Caso afirmativo, o PSP propiciou mais celeridade nas autorizações dos Órgãos Anuentes?  
 1. Sim     2. Não     9. Desconheço

50. O PSP reduziu o tempo de espera para atracação/operação dos navios?  
 1. Sim     2. Não     9. Desconheço

51. O PSP reduziu ou aumentou o trabalho dos Agentes Marítimos?  
 1. Reduziu     2. Aumentou  
 3. Não houve mudança     9. Desconheço

52. Todos os Órgãos Anuentes estão operando através do PSP?  
 1. Sim (ir para anexo)     2. Não     9. Desconheço (ir para anexo)

53. Caso negativo, qual(is) Autoridade(s) estão usando somente o PSP e qual(is) ainda estão utilizando papel?

Autoridade pública	Sem Papel	Papel	Ambos
1. Capitania dos Portos			
2. Receita Federal – Fazenda / Aduana			
3. Vigilância Sanitária / ANVISA			
4. Autoridade Portuária			
5. Polícia Federal			
6. Órgãos Ambientais			
7. Ministério da Agricultura – MAPA / Vigiagro			

## FORMULÁRIO DA PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO 2012

AGENTES MARÍTIMOS (ANEXO)

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Este anexo deverá ser respondido para cada uma das cargas apontadas na questão número 6 do questionário anterior.

**PARTE I - Identificação**

1. As respostas a seguir se referem a que tipo de carga?
- ( ) 1. Carga Geral solta (breakbulk) ( ) 2. Contêineres  
 ( ) 3. Granéis Sólidos ( ) 4. Granéis Líquidos  
 ( ) 5. P.C.C. (Pure-Car-Carrier) / Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) ( ) 6. Passageiros
2. Qual o principal terminal, do porto referido no questionário anterior, que a agência opera este tipo de carga? \_\_\_\_\_

**PARTE II – Infraestrutura**

**\*\* (favor informar a unidade de medida utilizada para informar dimensões, sempre que necessário)\*\***

3. Qual é a quantidade de berços do terminal informado? \_\_\_\_\_
4. Os calados máximos permitidos para os navios desse tipo de carga nos referidos berços são:

	Berço 1	Berço 2	Berço 3	Berço 4	Berço 5	Berço 6	Berço 7	Berço 8
Calado máximo								

(caso o número de berços seja maior que 8, favor copiar a tabela preenchê-la para os demais berços existentes)

5. Existe navegação simultânea em todo o trecho do canal de navegação para esse tipo de carga?  
 ( ) 1. Sim ( ) 2. Não ( ) 9. Desconheço
6. Qual é a profundidade média do canal de navegação? \_\_\_\_\_
7. As obras de dragagem são regularmente realizadas?  
 ( ) 1. Sim ( ) 2. Não ( ) 9. Desconheço
- a. Caso **NÃO** estejam sendo realizadas as obras de dragagem, desde que ano elas estão paralizadas? \_\_\_\_\_
8. Informe o calado atual médio dos navios que operam nesse tipo de carga: \_\_\_\_\_
9. Informe a profundidade necessária (em 5 anos) para os navios que operam nesse tipo de carga: \_\_\_\_\_
10. Em relação à quantidade de equipamentos existentes no porto/terminal marítimo no qual o(a) Sr(a) opera, responda:

Equipamentos	Assinalar caso não utilize	Esta quantidade existente é suficiente?			Qual a quantidade existente?	Qual seria a quantidade suficiente?
		Sim	Não	Desconheço		
Empilhadeiras						
Caminhões						
Equipamentos de movimentação de cargas						

11. Em relação à qualidade dos equipamentos existentes no porto/terminal marítimo no qual o(a) Sr(a) opera, responda:

Equipamentos	Assinalar caso não utilize	Como o Sr(a) avalia a qualidade de cada equipamento?					
		Muito boa	Boa	Regular	Ruim	Muito ruim	Desconheço
Empilhadeiras							
Caminhões							
Equipamentos de movimentação de cargas							

12. Qual o problema de qualidade dos equipamentos existentes no porto/terminal marítimo no qual o(a) Sr(a) opera: (caso tenha respondido ruim ou muito ruim na questão anterior)

Equipamentos	Listar problemas de qualidade
Empilhadeiras	
Caminhões	
Equipamentos de movimentação de cargas	

**PARTE III - Movimentação**

13. Qual o peso percentual com Praticagem e Rebocadores no custo total (Portuário/Port Charges) nesse tipo de carga?

( ) 1. Praticagem: \_\_\_\_\_ % ( ) 2. Rebocadores: \_\_\_\_\_ %

14. Qual o tempo médio atracado por navio nesse tipo de carga?

Horas	< 12	12 a 24	24 a 36	36 a 48	48 a 60	> 60 h
Bruto*						
Líquido**						

\* Hora da atracação até hora da saída.

\*\* Hora início até hora término da operação.

15. Qual o tempo médio de espera de berço por embarcação nesse tipo de carga?

Horas de espera	Sem espera	< 6	6 a 12	12 a 18	18 a 24	24 a 48	> 48 h

16. Qual a principal razão da espera de berço?

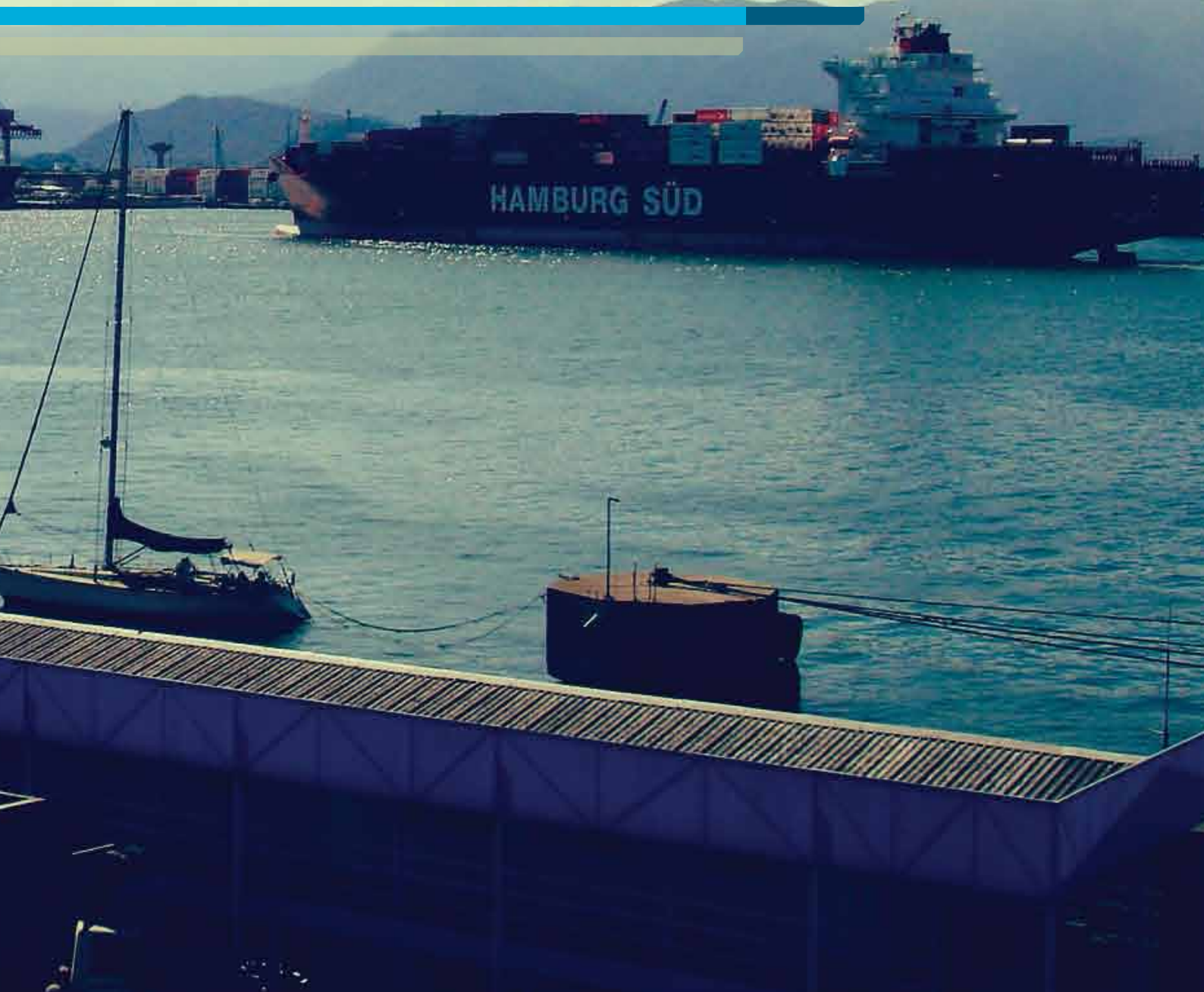
- ( ) 1. Congestionamento
- ( ) 2. Perda de janela devido a atraso do navio em portos anteriores
- ( ) 3. Falta de prontidão da carga de embarque
- ( ) 4. Falta de espaço em terra para armazenar a carga (ex: tanques para líquidos)
- ( ) 5. Falta de equipamentos para embarque e desembarque
- ( ) 6. Falta de agilidade da mão de obra avulsa
- ( ) 7. Outras. Quais: \_\_\_\_\_







# GLOSSÁRIO



TERMO	SIGNIFICADO
ACOSTAGEM	Ato de acostar, aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de um navio.
AFRETAMENTO	Contratação de um navio em aluguel.
AFRMM - ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE	É uma contribuição para o apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Sua base jurídica é o Decreto-Lei n.º 2.404/87, posteriormente alterada pela Lei n.º 10.893/10 e pela Lei n.º 12.599/12, sendo um tributo destinado a atender a intervenção do Estado no desenvolvimento da Marinha Mercante nacional.
AGENTE MARÍTIMO	Os agentes marítimos são empresas que atuam na condição de mandatários dos armadores (proprietários ou afretadores de navios). Executam múltiplas tarefas objetivando a obtenção das anuências necessárias junto às autoridades competentes para atracar, operar e desatracar as embarcações em todos os portos nacionais, além de atender às necessidades dos navios e sua tripulação. É de responsabilidade deles a angariação de cargas, tanto de exportação quanto de importação para os navios por eles atendidos. Os agentes marítimos possuem forte interação com os terminais marítimos, exportadores, importadores e transportadores dos modos rodoviários e ferroviários, auxiliando no desembarço e na movimentação das mercadorias que possuam destino ou origem nos portos brasileiros.
AITP - ADICIONAL DE INDENIZAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO	Adicional criado pela Lei n.º 8.630/93 e destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso. Incidia sobre o custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso, sendo recolhido até 31 de dezembro de 1997 pelos operadores portuários.
ALFÂNDEGA	Repartição federal instalada nos portos de entrada no país, onde se depositam mercadorias importadas e se examinam as bagagens de passageiros que estão em trânsito para o exterior ou chegam ao país.
ANCORADOURO	Local específico do cais, molhe ou ponte-cais, onde um navio pode ancorar ou ser amarrado.
ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS	Criada pela Lei n.º 10.233/01, é uma autarquia de regime especial vinculada ao Ministério dos Transportes. Constituem a esfera de atuação da Antaq a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; além dos portos organizados, dos terminais portuários privativos e do transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

TERMO	SIGNIFICADO
<b>ANVISA - AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA</b>	Criada pela Lei n.º 9.782/99, é uma autarquia de regime especial vinculada ao Ministério da Saúde. A finalidade institucional da Anvisa é promover a proteção da saúde da população por intermédio do controle sanitário da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados. Além disso, a agência exerce o controle de portos, aeroportos e fronteiras e a interlocução com o Ministério das Relações Exteriores e instituições estrangeiras para tratar de assuntos internacionais na área de vigilância sanitária.
<b>APO - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO</b>	É exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. De acordo com a Lei n.º 8.630/93, compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto, entre outros: pré-qualificar os operadores portuários; fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária; fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, e estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.
<b>ARMADOR</b>	Pessoa física ou jurídica responsável pela tripulação do navio, podendo ser ou não proprietário do navio, objetivando sua exploração comercial.
<b>ARMAZÉM</b>	Área destinada à guarda de mercadorias. Espaço onde os materiais/ produtos são recebidos, classificados, estocados e expedidos.
<b>ATRACAÇÃO</b>	Operação de fixação do navio ao cais.
<b>BALDEAÇÃO</b>	Termo que pode ser usado para designar o ato de passar mercadorias de um navio para outro navio ou o ato de passar bagagens ou passageiros de um veículo para outro.
<b>BERÇO DE ATRACAÇÃO</b>	Espaço destinado em um porto no qual o navio pode atracar para realizar embarque e desembarque de cargas, além de operações de apoio.
<b>BOBINA OU ROLO</b>	Apresentação de formato cilíndrico, geralmente usada para fios de diversas qualidades, cordas vegetais, plásticos, chapas metálicas e, eventualmente, tubos. É preciso não confundir com o carretel, que é provido de flanges - discos laterais e núcleo.
<b>BOOKING</b>	Reserva de praça ou espaço num navio.
<b>CÁBREA</b>	Equipamento usado em portos para levantar grandes cargas pesadas ou materiais em obras. Esse equipamento também pode ser montado em uma estrutura flutuante.
<b>CAIS</b>	Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.

TERMO	SIGNIFICADO
<b>CALADO</b>	Profundidade de um navio abaixo da linha de água, medida na vertical até a parte mais baixa do casco, hélices, outros pontos de referência. Tecnicamente é a distância da lâmina de água até a quilha do navio.
<b>CANAL DE ACESSO</b>	É o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.
<b>CAP - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA</b>	O Conselho de Autoridade Portuária - CAP é um órgão que atua como fórum consultivo, de regulamentação e supervisão quanto às atividades e serviços realizados no porto, mas não tem personalidade jurídica, sendo formado por quatro blocos: Poder Público, operadores portuários, classe dos trabalhadores portuários e usuários dos serviços portuários e afins.
<b>CAPATAZIA</b>	Atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo o recebimento, a conferência, o transporte interno, a abertura de volumes para conferência aduaneira, a manipulação, a arrumação e a entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.
<b>CARGA CONTEINERIZADA</b>	Carga geral acondicionada em contêineres intermodais.
<b>CARGA GERAL</b>	Toda mercadoria de uma maneira geral embalada, mas que pode vir sem embalagem (solta) num determinado estágio industrial, necessitando de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem ( <i>packed</i> ), citamos amarrado/atado ( <i>wirebound</i> ), bobina/rolo ( <i>bobbin</i> ), caixote aramado ( <i>wirebound box</i> ). Como exemplos de mercadoria que não necessita de embalagem, citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro.
<b>CARGA GERAL FRACIONADA</b>	Carga que se apresenta avulsa, acondicionada em embalagens (ou não).
<b>CLAMSHELL</b>	Equipamento dotado de duas ou mais garras que funciona com o auxílio do guindaste e destinado ao carregamento e descarregamento de granéis sólidos das embarcações. Suas garras se fecham automaticamente ou semiautomaticamente quando pegam a porção de granéis.
<b>CONSIGNATÁRIO</b>	Interessado na importação da mercadoria.
<b>CONTÊINER</b>	Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), após o que o mesmo é fechado sob lacre (lacrado) e transportado no porão e/ou convés de um navio para ser aberto (desovado) no porto ou local de destino. Possui variações, como o contêiner frigorífico, de teto aberto, tanque, entre outros.
<b>CORREIA TRANSPORTADORA</b>	Equipamento eletromecânico, dotado de esteira móvel, utilizado para movimentar granéis sólidos.

TERMO	SIGNIFICADO
<i>DEMURRAGE</i>	É uma multa por retenção do navio no porto além do prazo estabelecido para embarque e desembarque, visto que, excedido esse prazo, o armador estaria perdendo dinheiro a partir do frete combinado. Também é denominado de sobrestadia.
<b>DERROCAGEM</b>	Consiste em um processo de retirada ou destruição de pedras ou rochas submersas que impedem a plena navegação. Obras de derrocagem readequam o canal de acesso e a bacia de evolução do local.
<i>DESPATCH</i>	É um prêmio pago pelo armador ao embarcador pela eficiência no embarque e desembarque e por liberar o navio antes.
<b>DESPEAÇÃO</b>	Ato de soltar as cargas a bordo do navio ou em contêiner em que foi feita uma peça, utilizando-se materiais diversos.
<b>DOCA</b>	Parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, onde as embarcações tomam ou deixam carga.
<b>DRAGA</b>	Embarcação para a manutenção da profundidade ou desobstrução dos canais, facilitando a aproximação ao porto e aos cais de acostagem.
<b>DRAGAGEM</b>	Serviço de escavação nos canais de acesso e áreas de atracação dos portos para manutenção ou aumento da profundidade.
<b>EBN - EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO</b>	Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no Brasil, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pela Antaq.
<b>ECLUSAS</b>	Repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhe ou mesmo possibilitar-lhe o acesso a determinados lugares.
<b>EMBARCADOR</b>	Interessado na exportação da mercadoria. Designação conferida para aquele que entrega uma mercadoria para embarque (não necessariamente o exportador) ou que aparece no conhecimento de embarque como tal.
<b>EMPILHADEIRA</b>	Veículo empregado nas dependências portuárias para execução dos serviços de transportes, empilhamento e desempilhamento de cargas. Trata-se de um equipamento mecânico, versátil, utilizado basicamente para a movimentação horizontal de cargas, inclusive para seu armazenamento. Pode ser dotado de garfo para a movimentação de cargas paletizadas ou similares, bem como para a movimentação de tambores e barris.
<b>EMPURRADOR</b>	Pequena embarcação de grande robustez e alta potência. Dispõe de uma proa de forma e construção especiais, destinado a empurrar uma barça ou um conjunto de barças que formam um comboio.
<b>EQUIPAGEM</b>	Entende-se por equipagem a tripulação do navio.

TERMO	SIGNIFICADO
ESPIAS	Termo utilizado para designar cabos de amarração ou atracação". As espias compõem o conjunto de cabos que possuem a função de amarrar ou atracar a embarcação à terra firme (cais, por exemplo) ou a outra embarcação, sendo que essa operação normalmente é realizada por navios especializados no manuseio de espias.
ESTIVA	Expressão utilizada no transporte marítimo que significa o ato, a maneira ou o processo de se colocar e arrumar a carga a bordo.
ESTUFAGEM	Procedimento de carregar, de encher o contêiner com carga.
<i>FERRYBOAT</i>	Também conhecido como balsa, designa uma embarcação utilizada em rios e canais para o transporte de veículos e pessoas.
FLUTUANTE	Plataforma flutuante, sem propulsão própria e sem equipamentos e compartimentagem que lhe concebam finalidade específica. Pode ser empregado nos mais variados serviços que necessitam de uma base de apoio flutuante ou para impedir o contato direto do casco de um navio com o de outro navio ou cais onde se acha atracado.
FOB - <i>FREE ON BOARD</i>	A sigla FOB designa <i>Free On Board</i> ou preço sem frete incluso (posto a bordo). Nessa modalidade, o remetente da mercadoria (exportador) é responsável pelos custos de transporte e seguro da carga somente até que essa seja embarcada no navio. O comprador (importador) torna-se responsável pelo pagamento do transporte e do seguro a partir desse ponto.
FRETAMENTO	Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem ( <i>Voyage Charter Party</i> - VCP), por tempo ( <i>Time Charter Party</i> - TCP) ou visando uma partida de mercadoria envolvendo vários navios ( <i>Contract Of Afreightment</i> - COA). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas, também, a própria armação do navio em que o cessionário será o empregador da tripulação.
FRETE	Representa a quantia em dinheiro a ser paga pelo transporte de produtos, adiantado ou mediante entrega.
FUNDEAR	Chama-se fundear ou ancorar a manobra de lançar uma âncora ao fundo para manter o navio seguro por meio de sua amarra, ou, então, surgir num porto ou baía.
GEMPO - GRUPO EXECUTIVO PARA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS	Grupo criado pelo Decreto n.º 1.467/95 com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei n.º 8.630/93.



TERMO	SIGNIFICADO
<b>GMDSS - GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM</b>	É um sistema global internacional que usa tecnologias terrestre e de satélite, além de rádios instalados a bordo dos navios que asseguram o alerta rápido e automático das estações terrestres e das autoridades responsáveis pela busca e salvamento. No caso de uma emergência marítima, alerta também os navios que naveguem nas proximidades.
<b>GRANEL</b>	Carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.
<b>GRANEL LÍQUIDO</b>	Todo líquido transportado diretamente nos porões do navio ou em contêineres do tipo tanque, sem embalagem e em grandes quantidades, movimentado por dutos por meio de bombas. Ex.: álcool, gasolina, suco de laranja, melão etc.
<b>GRANEL SÓLIDO</b>	Todo sólido fragmentado ou grão vegetal transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares, ou aparelhos mecânicos, tais como eletroímã ou caçamba automática. Ex.: carvão, sal, trigo em grão, minério de ferro etc.
<b>HANDLING</b>	Manuseio ou movimentação.
<b>IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS</b>	Criada pela Lei n.º 7.735/89, é uma autarquia de regime especial vinculada ao Ministério do Meio Ambiente. É o órgão federal executor de políticas públicas de fiscalização, licenciamento, monitoramento e qualidade ambiental. Sendo, portanto, a instituição governamental que controla o uso dos recursos naturais no Brasil.
<b>IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION</b>	Organização Marítima Internacional, com sede em Londres, no Reino Unido.
<b>INCOTERMS - INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS</b>	São regras básicas, padronizadas, criadas pela <i>International Chamber of Commerce</i> - ICC (Câmara de Comércio Internacional - CCI), órgão mundialmente reconhecido como encarregado de orientar os negócios internacionais, bem como dirimir e resolver eventuais conflitos, controvérsias e litígios, oriundos dos vários contratos de venda celebrados internacionalmente. Baseiam-se nas práticas comerciais mais correntes das diversas nações do mundo e nos princípios gerais do direito internacional – público e privado.
<b>INSTALAÇÃO PORTUÁRIA</b>	É qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal significa “ponta”, “fim”, isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.
<b>INSUMO</b>	Todo bem ou serviço utilizado na produção de um outro bem ou serviço. Inclui cada um dos elementos (matérias-primas, bens intermediários, uso de equipamentos, capital, horas de trabalho etc) necessários para produzir mercadorias ou serviços.

TERMO	SIGNIFICADO
ISPS CODE	ISPS é o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS). Conjunto abrangente de medidas definidas pela Organização Marítima Internacional - IMO cujo objetivo é aumentar a segurança de navios e instalações portuárias, realizando uma avaliação dos riscos para cada caso específico. A implementação do código é obrigatória para os países membros da IMO, como o Brasil.
JANELA DE ATRACAÇÃO	É o espaço de tempo disponível no terminal marítimo para que os navios façam atracação, carga e descarga e desatracação.
MARINA	Cais ou doca à beira-mar provido de instalações para guarda e manutenção de embarcações de lazer e esporte náutico.
MOLHE	Projeção das partes laterais das docas ou portos e rios em que os navios podem acostar para carga ou descarga.
NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO	Realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.
NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	Realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias.
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	Realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO	Realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.
NAVEGAÇÃO INTERIOR	Realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.
NAVIOS CISTERNA	Embarcação de grande porte destinada ao transporte marítimo de substâncias químicas, normalmente no estado líquido, como o petróleo. Esses navios têm depósitos separados para evitar qualquer tipo de contaminação.
NAVIOS DE CARGA GERAL	Navios que transportam vários tipos de carga - sacarias, caixas, veículos encaixotados ou sobre rodas, bobinas de papel de imprensa, vergalhões, barris, barricas etc. Têm aberturas retangulares no convés principal e aberturas chamadas escotilhas, por onde a carga é embarcada para ser arrumada nas cobertas e porões. A carga é içada ou arriada pelo equipamento do navio ou pelos guindastes do porto.
NAVIOS DE PASSAGEIROS	Navios com a finalidade única de transportar pessoas e suas bagagens, em geral para viagens de cruzeiros turísticos. Possuem uma estrutura voltada ao lazer, como restaurantes de luxo, cassinos, bares, cinema, áreas para festas, lojas, piscina, salão de jogos e ginástica etc.
NAVIOS GASEIROS	Navios destinados ao transporte de gases liquefeitos. Caracterizam-se por apresentarem acima do convés principal tanques típicos de formato arredondado.

TERMO	SIGNIFICADO
<b>NAVIOS GRANELEIROS</b>	Os navios graneleiros são destinados ao transporte de grandes quantidades de carga solta, ou seja, a granel: milho, trigo, soja, minério de ferro etc. Se caracterizam por um longo convés principal onde o único destaque são os porões. Eles não têm guindastes. A carga é embarcada pelas esteiras transportadoras.
<b>NAVIOS ORE-OIL</b>	Navios de carga combinada, ou seja, transportam minério e petróleo.
<b>NAVIOS PESQUISA</b>	Embarcação dotada de equipamentos específicos para coleta de dados e desenvolvimento de pesquisas científicas.
<b>NAVIOS PORTA-CONTÊINER</b>	Navios semelhantes aos de carga geral, mas normalmente não possuem além de um ou dois mastros simples sem paus de carga. As escotilhas de carga abrangem praticamente toda a área do convés e são providas de guias para encaixar os contêineres nos porões. Alguns desses navios têm guindastes especiais.
<b>NAVIOS P.C.C. - PURE CAR-CARRIER</b>	Navios especializados no transporte de veículos.
<b>NAVIOS RO-RO - ROLL-ON/ROLL-OFF</b>	Navios em que a carga entra e sai dos porões e cobertas sobre rodas (automóveis, ônibus, caminhões) ou sobre veículos (geralmente carretas, trailers, estrados volantes etc.). Existem vários tipos de Ro-ro, como porta-carros, porta-carretas etc. (P.C.C.), todos se caracterizando pela grande altura da lateral (costado) e pela rampa na parte de ré ou no costado.
<b>NAVIOS TANQUE</b>	Navios destinados ao transporte de petróleo bruto e produtos refinados (álcool, gasolina, diesel, querosene etc.). As cabines ficam na parte de trás (popa) e quase sempre têm uma ponte no meio do navio que vai até a frente (proa). É uma precaução de segurança do pessoal, pois os navios tanques carregados ficam com uma pequena borda fora da água, fazendo com que o convés seja "lavado" com frequência pelas ondas.
<b>OGMO - ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO</b>	Entidade sem fim lucrativo, presente nos portos organizados, responsável por administrar a escala de trabalho e regular a mão de obra portuária. Também promove o treinamento multifuncional, a habilitação profissional e a seleção dos trabalhadores.
<b>OPERAÇÃO PORTUÁRIA</b>	Movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.
<b>OPERADOR PORTUÁRIO</b>	Entidade que se credencia no porto para atender os navios e requisitar os Trabalhadores Portuários Avulsos - TPAs. Pessoa jurídica pré-qualificada para a execução da operação portuária na área do porto organizado. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas ao controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

TERMO	SIGNIFICADO
<b>PÁ CARREGADEIRA</b>	Equipamento mecânico utilizado na área portuária, destinado a carregar caminhões ou vagões com granéis sólidos e empurrar ou rechegar porções.
<b>PAC - PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO</b>	O Programa de Aceleração do Crescimento foi criado em 2007, com o objetivo de organizar o planejamento e a execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do Brasil, contando com a participação da iniciativa privada. Foi dividido em duas fases, sendo a primeira executada entre os anos de 2007 a 2010, e a segunda entre 2010 até 2014.
<b>PEAÇÃO</b>	Fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar.
<b>PGO - PLANO GERAL DE OUTORGAS</b>	O Plano Geral de Outorgas foi lançado em 2009, elaborado pela Antaq, em parceria com o Centro de Excelência em Engenharia de Transportes - Centran, com o objetivo de identificar áreas com potencial para a instalação de novos portos públicos e ampliação dos portos já existentes.
<b>PÍER</b>	Espécie de infraestrutura portuária que se projeta dentro do mar e oferece atracação para os navios em suas laterais.
<b>PND - PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA</b>	O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária foi criado pela Lei nº 11.610/07 e implantado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. O programa abrangeu as obras e os serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou o derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou na sua ampliação.
<b>PNLP - PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA</b>	Plano elaborado pela Secretaria Especial de Portos - SEP, em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, que apresentará um diagnóstico atual do setor portuário, elaborará prognósticos para avaliação de cenários e apresentará o conjunto de propostas de ações em médio e longo prazos para subsidiar tomadas de decisões do governo. Tem previsão de lançamento para o segundo semestre de 2012.
<b>PNLT - PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES</b>	Plano elaborado pelo Ministério dos Transportes - MT em cooperação com o Ministério da Defesa - MD. Tem como objetivo formalizar e perenizar instrumentos de análise, sob a ótica logística, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura e na organização dos transportes, de modo que o setor possa contribuir para a consecução das metas econômicas, sociais e ecológicas do país, em horizontes em médio e longo prazos, rumo ao desenvolvimento sustentado.

TERMO	SIGNIFICADO
<b>PORTALINO</b>	Descarregador de navio. Equipamento portuário provido de um sistema combinado de sucção e correias transportadoras, destinado à descarga de carga a granel dos porões dos navios.
<b>PORTÊINER</b>	Equipamento automático para movimentação de contêineres.
<b>PÓRTICO</b>	Equipamento destinado à utilização para arrumação de contêineres no pátio de estocagem. O seu deslocamento é realizado por meio de trilhos ou sobre pneus.
<b>PORTO ORGANIZADO</b>	Porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.
<b>PRÁTICO</b>	Profissional responsável pela condução em segurança da embarcação por meio do canal de acesso até o cais.
<b>PROHAGE - PROGRAMA DE HARMONIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DOS AGENTES DE AUTORIDADE NOS PORTOS</b>	Programa instituído pela Portaria Interministerial nº 11/97, com o propósito de tornar mais ágeis as atividades de despacho de embarcações, cargas, tripulantes e passageiros e reduzir os custos portuários.
<b>PSP - PORTO SEM PAPEL</b>	Programa instituído pela Secretaria Especial de Portos - SEP para desburocratizar a atividade portuária. Tem como objetivo unificar as informações dos principais agentes envolvidos na atividade portuária em uma única plataforma. O software foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados - Serpro, vinculado ao Ministério da Fazenda, e começou a ser implantado no ano de 2010, no porto de Santos. Atualmente, 26 portos já fazem uso desse sistema. A previsão da SEP é implantar o sistema em 32 portos marítimos brasileiros até maio de 2013.
<b>QUEBRA-MARES</b>	Construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que o molhe sempre parte de um ponto em terra.
<b>REACH STACKER</b>	Espécie de empilhadeira para contêineres de grande alcance, utilizada nos pátios e armazéns portuários.
<b>REBOCADOR</b>	Embarcação de assistência e reboque a navios maiores em operações de acostagem/desacostagem. Pode ainda efetuar operações de reboque em diferentes circunstâncias (como navios sem propulsão própria).

TERMO	SIGNIFICADO
RECUPERADORA	Equipamento de grande porte, utilizado para captação de granéis sólidos. Normalmente apresentam grandes rodas com caçambas acopladas.
REMOÇÃO	Designa a transferência de carga entre porões ou conveses.
REPORTO	Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, instituído pela Lei n.º 11.033/04. Trata-se de uma das medidas adotada pelo governo federal para estimular a realização de investimentos na recuperação, modernização e ampliação dos portos brasileiros.
RETROÁREA	Espaço operacional de um porto a ré do cais de atracação, sendo usualmente alfandegada e contendo pátios e armazéns.
RETROPORTO	Área geralmente instalada em terrenos próximos a um porto de mar aberto ou fluvial. Nesse setor, são colocados os contêineres usados para carga e descarga de produtos que serão comercializados naquele país ou região. A administração do setor é feita por particulares e há grande movimentação de máquinas e estivadores.
SEP - SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS	A Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR foi criada por meio da Medida Provisória n.º 369/07. No mesmo ano, foi sancionada a Lei n.º 11.518 que consolidou o funcionamento da SEP/PR e o novo modelo de gestão do setor portuário com a revogação das leis, decretos-leis e dispositivos legais diversos. A formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor está entre as atribuições e competências da secretaria, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo visando assegurar segurança e eficiência ao transporte aquaviário de cargas e de passageiros no país.
SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR	O Sistema Integrado de Comércio Exterior - Siscomex, instituído pelo Decreto n.º 660/92, é um sistema informatizado responsável por integrar as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior por meio de um fluxo único e automatizado de informações. O Siscomex permite acompanhar tempestivamente a saída e o ingresso de mercadorias no país, uma vez que os órgãos de governo intervenientes no comércio exterior podem, em diversos níveis de acesso, controlar e interferir no processamento de operações para uma melhor gestão de processos. Por intermédio do próprio sistema, o exportador (ou o importador) trocam informações com os órgãos responsáveis pela autorização e fiscalização.
SPREADER	Termo utilizado para designar qualquer dispositivo de elevação, usado normalmente para reposição de contêineres e carga unitizada.
SUGADOR	Equipamento mecânico utilizado na movimentação de granéis sólidos, dotado de sucção pneumática.

TERMO	SIGNIFICADO
TANCAGEM	Armazenamento de líquidos em tanques. Pode ser usado também para definir a capacidade de armazenamento de tanques.
TERMINAL RETROPORTUÁRIO	Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou da instalação portuária.
TEU - <i>TWENTY-FOOT EQUIVALENT UNIT</i>	Contêiner de 20 pés; unidade equivalente de 20 pés (medida de padronização da contagem de contêineres: por exemplo, um contêiner de 40 pés equivale a dois TEUs).
TOMADOR DE MÃO DE OBRA	Aquele que utiliza força de trabalho portuária realizada com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso.
TRAINEIRA	Embarcação de pesca destinada a utilização de redes (trainas) como instrumento para capturar peixes.
TRANSBORDO	Movimentação de mercadorias entre duas embarcações.
TRANSTÊINER	Equipamento em forma de pórtico rolante em estrutura de portais, montado sobre um veículo apoiado em rodas férreas ou sobre pneus. É utilizado na movimentação e no armazenamento de contêineres.
TUP - TERMINAL DE USO PRIVATIVO	São terminais cuja exploração das atividades portuárias ocorre sob o regime privado. Trata-se de uma instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública, para a movimentação ou movimentação e armazenagem, além da carga própria, de carga de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
UNITIZAÇÃO	É o ato de juntar as mercadorias em lotes padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização - acondicionamento da carga em <i>pallets</i> (estrados de madeira) e a containerização (acondicionamento em contêineres).
VIGIAGRO	É o sistema de Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento que visa impedir a entrada e a disseminação de doenças e pragas que representam ameaça à agropecuária nacional, garantindo a sanidade e a qualidade dos produtos agropecuários, assegurando um perfeito sistema de controle no trânsito internacional desses produtos, salvaguardando os interesses da saúde pública. Esse sistema opera nos portos, aeroportos e postos de fronteiras.
VTMIS	Sistema de monitoramento <i>Vessel Traffic Management Information System</i> - VTMIS dotado de radares, boias e câmeras que transmitem informações digitais a respeito dos navios. Coleta informações dos navios e faz o registro das condições climáticas da região onde o porto se localiza para fornecer dados que auxiliem as embarcações no acesso e na atracação.
ZEE - ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA	A Zona Econômica Exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende de 12 a 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

## Referências bibliográficas

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ (2010). Relatório Técnico 2010. Relatórios de Desempenho Portuário. Brasília. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acessado em: 29/11/2012.

\_\_\_\_\_. (2011). *Anuário Estatístico Aquaviário 2011*. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acessado em: 17/06/2012.

\_\_\_\_\_. (2012). *Navegação marítima e de apoio: evolução 2006-2011*. Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acessado em: 05/06/2012.

\_\_\_\_\_. (2012). *Raio-X da frota brasileira na navegação de cabotagem: principais empresas e suas frotas*. Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acessado em: 18/06/2012.

\_\_\_\_\_. (2012). *Panorama da navegação marítima e de apoio - 2011*. Brasília. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acessado em: 13/07/2012.

BRASIL (1993). Lei n.º 8.617, de 4 de janeiro de 1993. *Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências*. D.O.U. de 05/01/1993.

\_\_\_\_\_. (1993). Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. *Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (LEI DOS PORTOS)*. D.O.U. de 26/02/1993.

\_\_\_\_\_. (1995). Decreto n.º 1.467, de 27 de abril de 1995. *Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos*. D.O.U. de 28/04/1995.

\_\_\_\_\_. (1995). Decreto n.º 1.596, de 17 de agosto de 1995. *Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências*. D.O.U. de 18/08/1995.

\_\_\_\_\_. (1996). Decreto n.º 1.912, de 21 de maio de 1996. *Dispõe sobre o alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias de uso público e de uso privativo, e dá outras providências*. D.O.U. de 22/05/1996.

\_\_\_\_\_. (1996). Lei n.º 9.277, de 10 de maio de 1996. *Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais*. D.O.U. de 13/05/1996.

\_\_\_\_\_. (1997). Decreto n.º 2.184, de 24 de março de 1997. *Regulamenta o art. 2º da Lei n.º 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios ou Estados da Federação a exploração dos portos federais*. D.O.U. de 25/03/1997.

\_\_\_\_\_. (1997). Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997. *Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências*. D.O.U. de 09/01/1997.



\_\_\_\_\_. (1998). Lei n.º 9.719, de 27 de novembro de 1998. *Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências*. D.O.U. de 30/11/1998.

\_\_\_\_\_. (2001). Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001. *Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências*. D.O.U. de 06/06/2001.

\_\_\_\_\_. (2002). Decreto n.º 4.406, de 3 de outubro de 2002. *Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes*. D.O.U. de 04/10/2002.

\_\_\_\_\_. (2002). Decreto n.º 4.543, de 26 de dezembro de 2002 (Revogado pelo Decreto n.º 6.759, de 2009). *Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior*. D.O.U. de 27/12/2002.

\_\_\_\_\_. (2004). Lei n.º 11.033, de 21 de dezembro de 2004. *Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO; altera as Leis n.os 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências*. D.O.U. de 22/12/2004.

\_\_\_\_\_. (2005). Lei n.º 11.093, de 12 de janeiro de 2005. *Abre crédito extraordinário aos Orçamentos Fiscal e de Investimento da União, para os fins que especifica*. D.O.U. de 13/01/2005.

\_\_\_\_\_. (2006). Lei n.º 11.314, de 3 de julho de 2006. *Altera a Lei n.º 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001(...)*. D.O.U. de 04/07/2006.

\_\_\_\_\_. (2007). Lei n.º 11.518, de 5 de setembro de 2007. *Acresce e altera dispositivos das Leis n.os 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências*. D.O.U. de 06/09/2007

\_\_\_\_\_. (2007). Lei n.º 11.610, de 12 de dezembro de 2007. *Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências*. D.O.U. de 13/12/2007.

\_\_\_\_\_. (2008). Decreto n.º 6.620, de 29 de outubro de 2008. *Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências*. D.O.U. de 30/10/2008.

\_\_\_\_\_. (2010). Portaria SEP n.º 108, de 6 de abril de 2010. *Estabelece diretrizes para outorga* de concessão de novos portos organizados marítimos e dá outras providências. D.O.U. de 07/04/2010.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA AMÉRICA LATINA E CARIBE - CEPAL (2011). *Latin America and the Caribbean in the World Economy: The region in the decade of the emerging economies*. Santiago, Chile, 2011. Disponível em: <<http://www.cepal.org>>. Acessado em: 02/04/2012.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI (2007). *Reforma portuária: o que falta fazer*. Brasília: CNI.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO - CNC (2011). *Modernização dos portos*. São Paulo: Aduaneiras.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT (2002). *Pesquisa CNT Aquaviária*. Brasília: CNT/SEST/SENAT.

\_\_\_\_\_. (2006). *Pesquisa Aquaviária CNT 2006*. Brasília: CNT/SEST/SENAT.

\_\_\_\_\_. (2011). *Plano CNT de Transporte e Logística 2011*. Brasília: CNT/SEST/SENAT.

\_\_\_\_\_. (2011). *Pesquisa CNT de Ferrovias 2011*. Brasília: CNT/SEST/SENAT.

\_\_\_\_\_. (2012). *Pesquisa CNT de Rodovias 2012*. Brasília: CNT/SEST/SENAT.

COSTA, M. B. B. (2008). *Perspectivas do investimento em transporte. Projeto Perspectivas do Investimento no Brasil*. UFRJ/UNICAMP.

FREITAS, J. (2005). *Conselho de Autoridade Portuária: instrumento de participação democrática e de desenvolvimento*. São Paulo: Aduaneiras.

FUKUDA, S; TOYA, H. (1993). Conditional Convergence in East Asian Countries: The Role of Exports for Economic Growth, Discussion Paper n. 57, Economic Research Institute, Economic Planning Agency, Tokyo. In: *Growth Theories in Light of the East Asian Experience*. Edited by T. Ito and A. Krueger, University of Chicago Press, Chicago.

GRUPO UPDATE (2012). *Guia Portuário 2012*. São Paulo: Update.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE (2009). *Produto Interno Bruto dos Municípios 2005-2009*. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/default.php>>. Acessado em: 20/03/2012.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA (2010). *Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025*. Brasília: Ipea.

LANCHMANN, M. V.; CASTRO JR., O. A. (2009) *A navegação de cabotagem na visão dos transportadores: o valor da cabotagem brasileira*. In: 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem Brasileira. Brasília.

MAGALHÃES, P. S. B. (2011). *Transporte marítimo: cargas, navios, portos e terminais*. São Paulo: Aduaneiras.

MARINHA DO BRASIL (2003). *Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras*. Normas da Autoridade Marítima - Normam-08/DPC.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR - MDIC (2012). *Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (AliceWeb)*. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acessado em: 21/03/2012.

PINTO, M. M. O. ; GOLDBERG, D. J. K. ; STUPELLO, B. ; HALEY, C. W. (2010). *Regulation and price setting of pilotage services in Brazil*. *Maritime Economics & Logistics*, v.12, n. 4 p. 430-442.

PORTAL TRIBUTÁRIO (2012). *Tributos*. Disponível em <<http://www.portaltributario.com.br/>>. Acessado em: 13/09/2012.

PORTOS e terminais marítimos do Brasil (2009). 2ª. edição. Joinville: Bela Catarina.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC 2 (2012). *5º Balanço do PAC, maio/set. 2012*. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/>>. Acessado em: 19/11/2012.

SCHLUMBERGER BUSINESS CONSULTING (2011). *Oferta e Demanda de OMM no Mercado Brasileiro*. Rio de Janeiro.

SERVIÇO SOCIAL DO TRANSPORTE - SEST/SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE - SENAT. (2009). *Operações com cargas a granel no transporte aquaviário: caderno do aluno*. Brasília: SEST/SENAT.

SINDICATO DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA DO ESTADO DO PARANÁ - SINDAPAR (2006). *Dicionário comercial marítimo*. Paranaguá: Shipping Editora.

STOPFORD, M. (2009). *Maritime Economics*. Third edition, New York: Routledge.

WACZIARG, R.; WELCH, K. H. (2003). *Trade Liberalization and Growth: New Evidence*, NBER Working Papers, 10152, National Bureau of Economic Research, Inc.

WORLD ECONOMIC FORUM (2012). *The Global Competitiveness Report 2012 - 2013*. Disponível em <<http://www.weforum.org/reports>>. Acessado em: 10/10/2012.





Setor de Autarquias Sul, Quadra 1 - Bloco "J"  
Ed. Confederação Nacional do Transporte - 13° andar  
CEP: 70070-944 - Brasília-DF Brasil  
Tel.: (61) 3315.7000 | 0800 728 2891  
[www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)