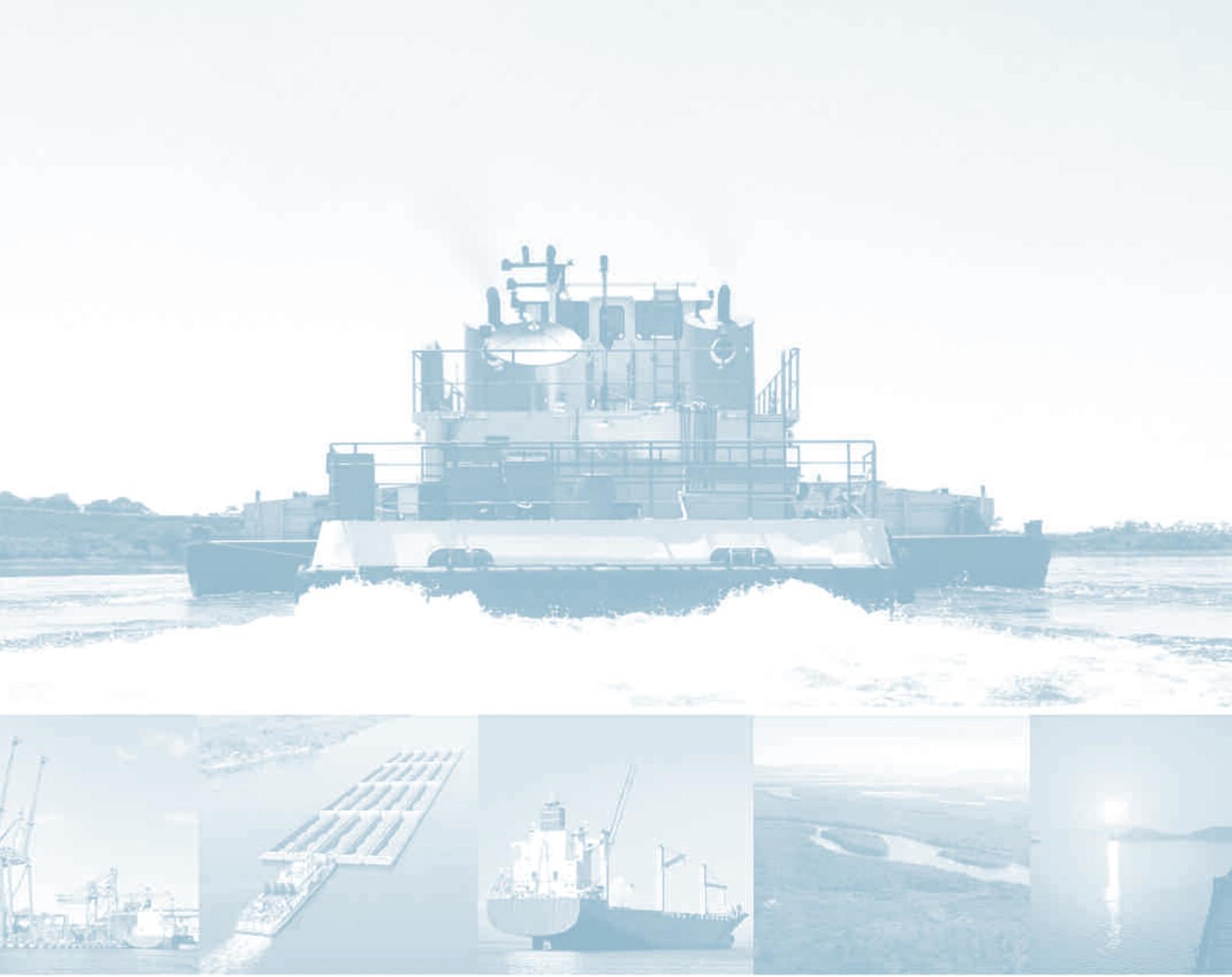




Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Volume 6 - agosto de 2011



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ
Volume 6 - agosto de 2011

EXPEDIENTE

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

Pedro Brito
Diretor

Tiago Pereira Lima
Diretor

André Luís Souto de Arruda Coelho
Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio

José Alex Botelho de Oliva
Superintendente de Navegação Interior

Giovanni Cavalcanti Paiva
Superintendente de Portos

Albeir Taboada Lima
Superintendente de Administração e Finanças - Interino

Produção:

Assessoria de Comunicação Social – ANTAQ
Yara Rodrigues da Assunção – Chefe da Assessoria de Comunicação Social
Jorge Lúcio de Carvalho Pinto – Jornalista
Rodrigo Duhau – Jornalista
Rodrigo Vasconcelos – Jornalista
Maria Inez Albuquerque – Relações Públicas

Tiragem: 3 mil exemplares

Críticas e sugestões:

Ouvidoria: 0800-6445001 ou (61) 2029-6575
Assessoria de Comunicação Social – ASC
SEPN Qd. 514 – Conj. E – 1º andar – Asa Norte
CEP: 70760-545 – Brasília – DF – (61) 2029-6520
www.antaq.gov.br / asc@antaq.gov.br



Ministério dos
Transportes



ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	5
NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO	7
O TRANSPORTE MARÍTIMO	7
● Longo curso	7
● Cabotagem	14
● Regulação	17
● Fiscalização	20
● Frota mercante	23
● Outorga	26
● Afretamento de embarcações	28
● Longo curso	32
● Cabotagem	36
● Apoio marítimo	40
● Apoio portuário	45
PORTOS	49
ANÁLISE DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	49
● Introdução	49
● Portos organizados	52
● Movimentação nos principais portos organizados	55
● Terminais de uso privativo - TUPs	58
● Comércio exterior	59
● Exportações	60
● Importações	66
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR GRUPO DE MERCADORIAS	70
● Minério de Ferro	70
● Soja	73
● Milho	75
● Açúcar	77
● Combustíveis e óleos minerais	79
● Contêineres	81
● Análise dos indicadores de desempenho	89
NAVEGAÇÃO INTERIOR	103
AVANÇOS DO PLANO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO HIDROVIÁRIA	103
● Regiões Hidrográficas	108
● Informações das Vias Interiores	109
● Perfil das Cargas Transportadas em Vias Interiores - 2010	114
● Frota Mercante	122
● Afretamento de embarcações	125
REGULAÇÃO	127
● Norma de afretamento	127
● Fiscalizações	127
● Outorga	130
MEIO AMBIENTE	133
● Avaliação da gestão ambiental portuária	133
● Gestão ambiental avança nos portos	134
● Agenda Ambiental Institucional	138
● Tratamento dos Ativos Ambientais no PDZ	141
● Impactos das Mudanças Climáticas	144
● Emergências em vias aquaviárias interiores	148





APRESENTAÇÃO

Durante os seus quase 10 anos de existência, que completará em fevereiro de 2012, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) consolidou-se como instituição que não somente zela pela indispensável estabilidade do marco regulatório do setor, mas também o aperfeiçoa à medida que a própria sociedade exige.

Este difícil trabalho concilia o mais absoluto respeito aos parâmetros normativos estabelecidos em lei e a agilidade em responder às demandas de uma economia em acelerado crescimento. Para tanto, requer planejamento focado na missão da Agência.

"Assegurar à sociedade a adequada prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e hidroviária, garantindo condições de competitividade e harmonizando os interesses público e privado". Esta é a missão da ANTAQ, conforme definida pelos seus próprios servidores, em consonância com as atribuições que lhe conferiu a Lei Nº 10.233, de 2001.

Contudo, planejamento não se faz sem conhecimento, sem saber de onde se parte e aonde se quer chegar. Por isso, desde a sua criação, a ANTAQ acompanha, com rigor, a movimentação de cargas nos portos e terminais brasileiros, oriundas da navegação marítima e fluvial.

De 2001 até hoje, a Agência editou 10 anuários estatísticos, com informações cada vez mais detalhadas e precisas; boletins trimestrais, que são como retratos instantâneos do setor aquaviário; publicações como esta, que, destinada ao público em geral, pretende oferecer, como o nome diz, um panorama do setor.

Por sua confiabilidade, estas publicações subsidiam o planejamento não somente da Agência, mas também de outros agentes públicos e dos particulares que lidam com transportes aquaviários, não importa se como concessionários ou usuários.

Os resultados de 2010 demonstram, inequivocamente, que os transportes aquaviários avançaram muito na primeira década de existência da ANTAQ, graças, em parte, à estabilidade sem a qual não há ambiente favorável ao desenvolvimento econômico. Nossa trabalho agora é contribuir para que os resultados de 2020 superem, e muito, os números que constam das páginas a seguir.



NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO

O transporte marítimo

Longo curso

Em 2010, a participação do modal marítimo no comércio exterior brasileiro manteve-se majoritária, tanto em volume quanto em valor. Nas exportações, o volume transportado por via marítima representou 96% do total, enquanto nas importações o índice alcançou 88%. Ao se analisar o fluxo comercial por valor (US\$ FOB), percebe-se que essa participação foi de 83% do montante exportado e de 73% do importado.

Ao se examinar o comércio exterior brasileiro sob a ótica das rotas oceânicas, o objetivo é observar o tráfego marítimo e o fluxo do comércio mundial tendo o Brasil como origem ou destino. As regiões do mundo foram agrupadas com base no padrão das linhas de comunicação marítimas utilizadas pela Marinha brasileira no SISTRAM - Sistema de Transporte Marítimo.

Constata-se pela análise geral o grande fluxo transacional com os países do Índico e Extremo Oriente, com destaque para a China, que se tornou em 2010 o maior parceiro comercial do Brasil. Em seguida, destaca-se o fluxo comercial com o Norte da Europa/Europa, Mediterrâneo/Mar Negro e Costa Leste da América do Norte.

Em relação ao transporte de granéis sólidos, ressalta-se que a tonelagem embarcada no Brasil (exportação) é muito superior ao que foi desembarcado (importação). No transporte das cargas dessa natureza, sobressai o embarque para o Índico/Extremo Oriente que ultrapassou a barreira de 200 milhões de toneladas, ocasionado principalmente pela exportação de minérios para a China.

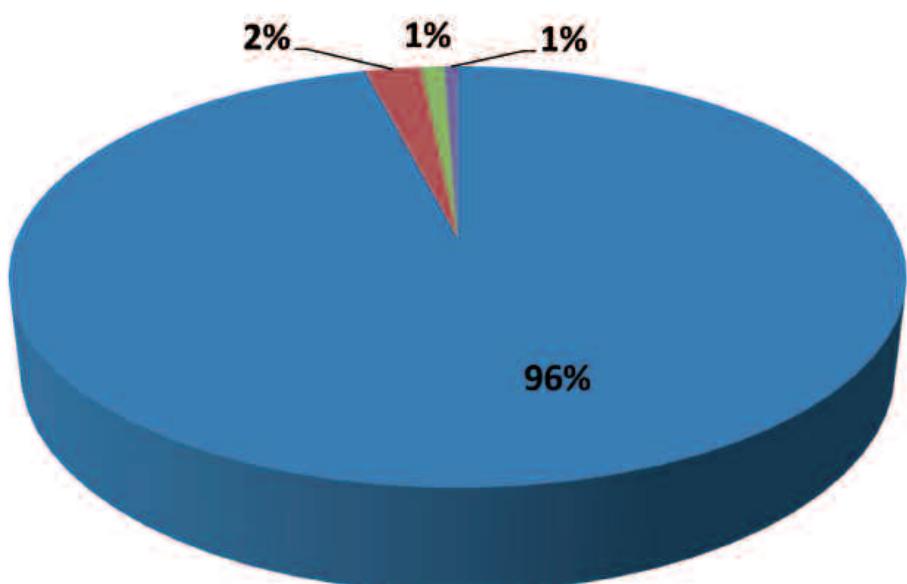
No fluxo de granéis líquidos chama-se atenção para o fato da tonelagem de importação ser superior ao que foi exportado. Ressalta-se que o maior fluxo para cargas dessa natureza foi o desembarque oriundo da África Ocidental (Golfo da Guiné), que ultrapassou 10 milhões de toneladas, consequência do grande volume de combustíveis importados da Nigéria.

No transporte de carga geral, a quantidade embarcada no país foi superior ao que foi desembarcado. Já no transporte de contêineres observa-se um grande equilíbrio em relação ao número de TEUs transportados nos dois sentidos.



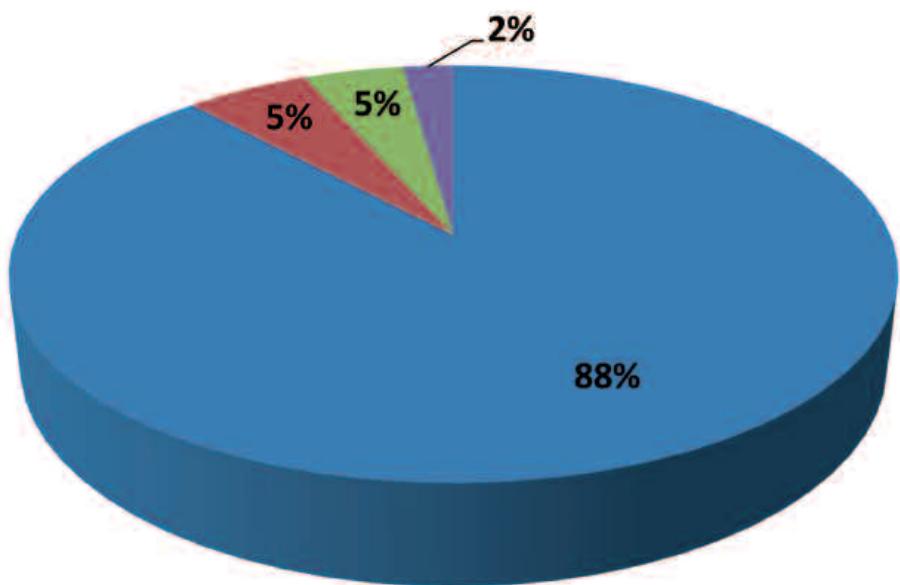
DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS 2010

■ Marítima ■ Fluvial ■ Rodoviária ■ Outros



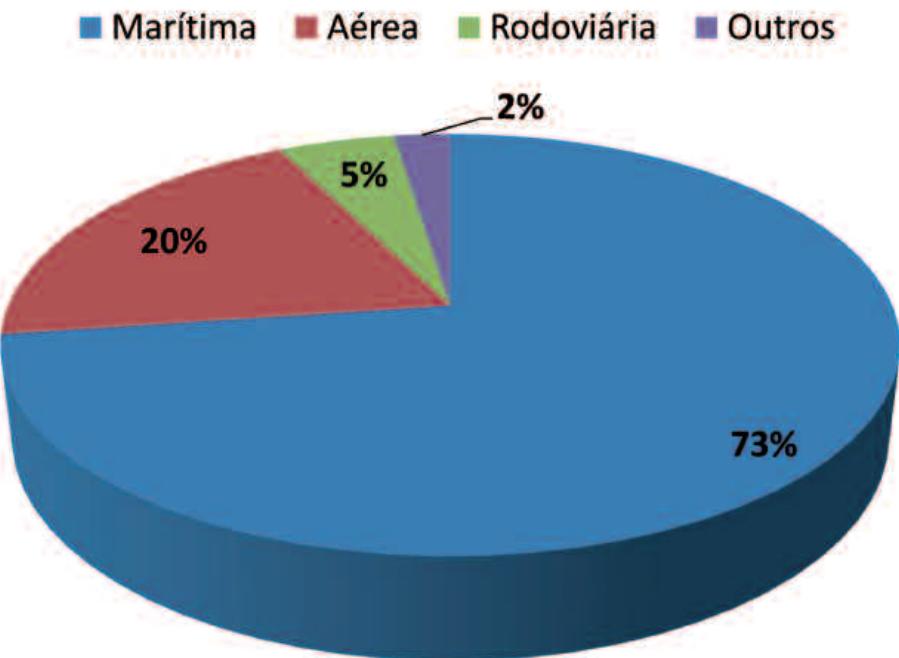
DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS 2010

■ Marítima ■ Tubo-conduto ■ Rodoviária ■ Outros

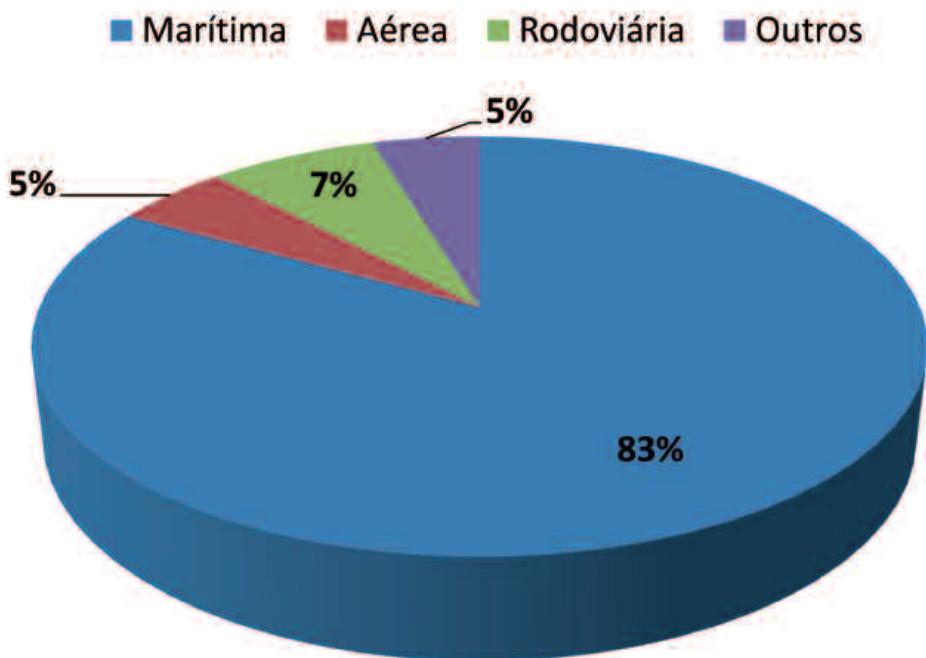


Fonte: Alice-web – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Elaboração: ANTAQ/SNM/GDM

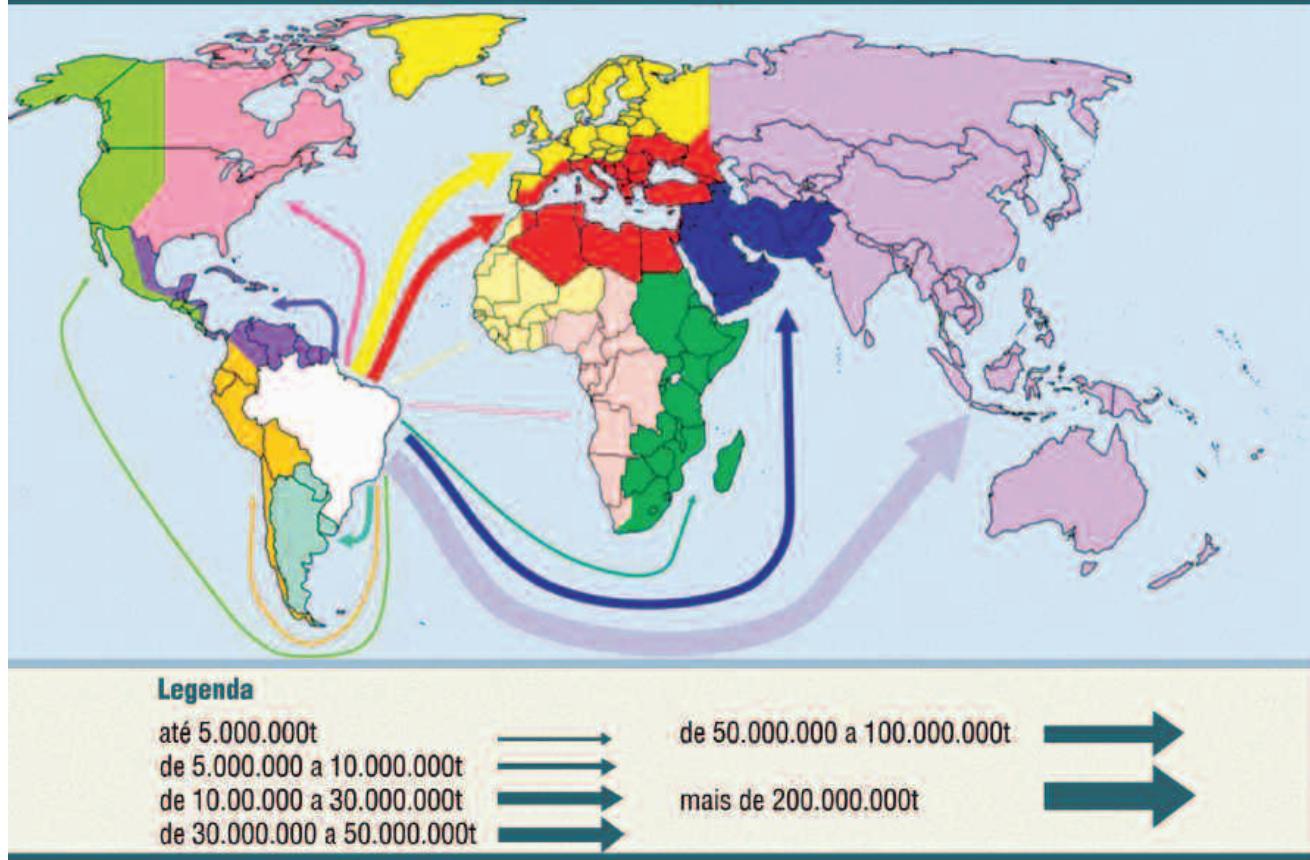
DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS 2010



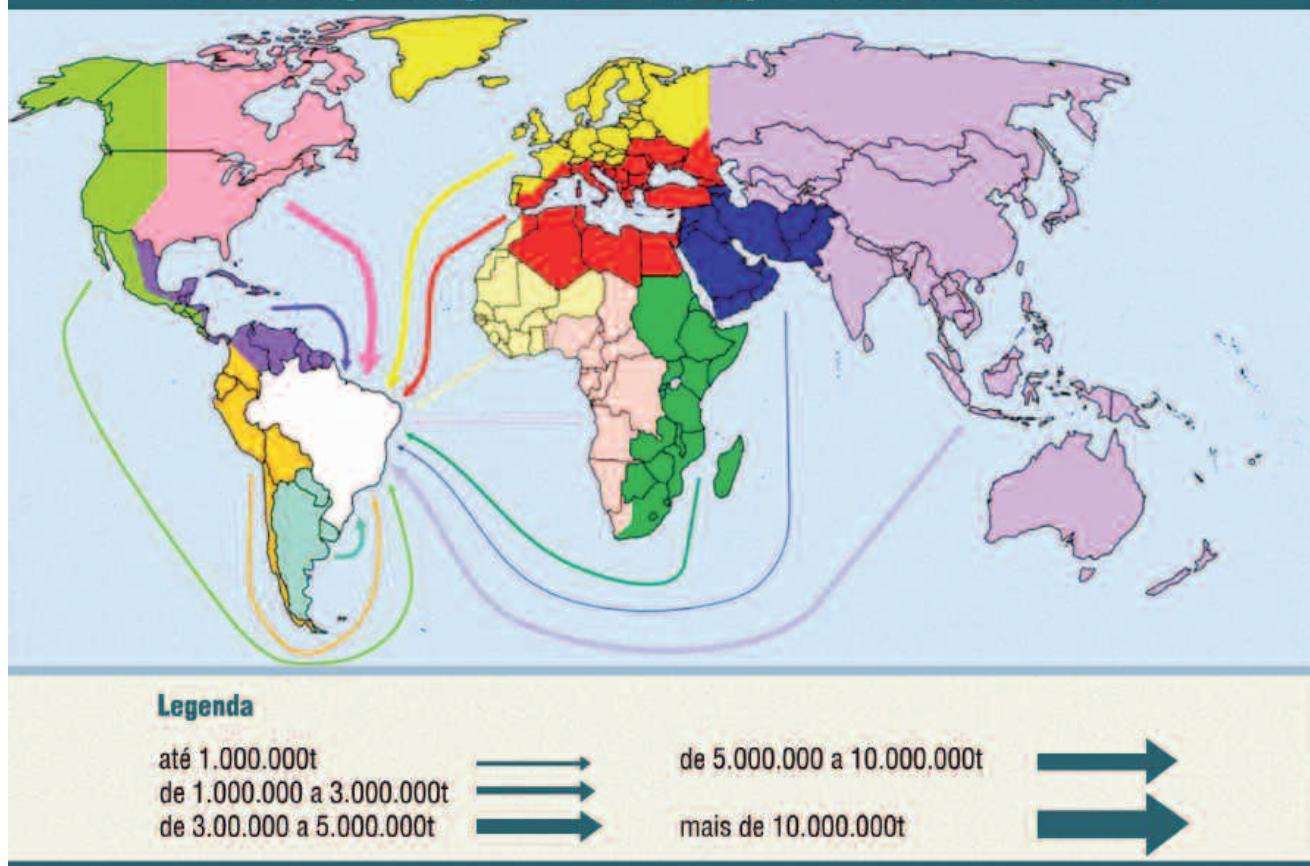
DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS 2010



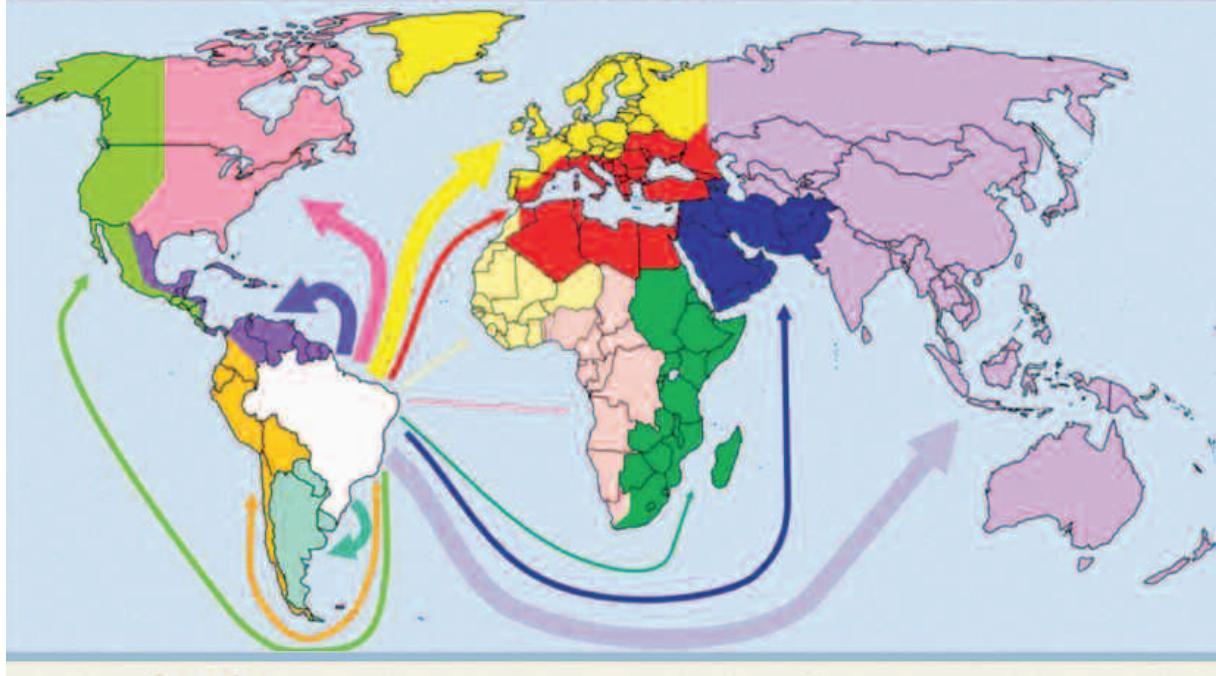
Embarque de granéis sólidos, por rota oceânica - 2010



Desembarque de granéis sólidos, por rota oceânica - 2010

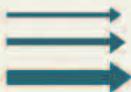


Embarque de granéis líquidos, por rota oceânica - 2010



Legenda

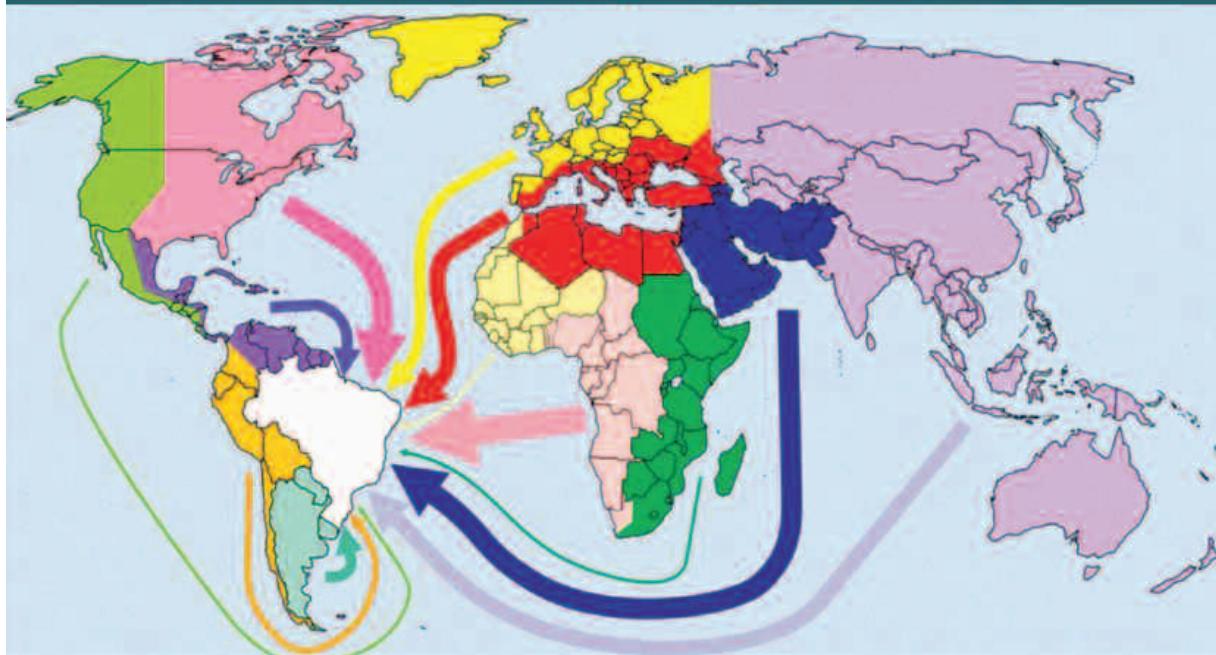
até 500.000t
 de 500.000 a 1.000.000t
 de 1.000.000 a 3.000.000t



de 3.000.000 a 5.000.000t
 mais de 5.000.000t

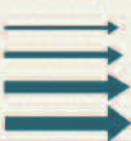


Desembarque de granéis líquidos, por rota oceânica - 2010



Legenda

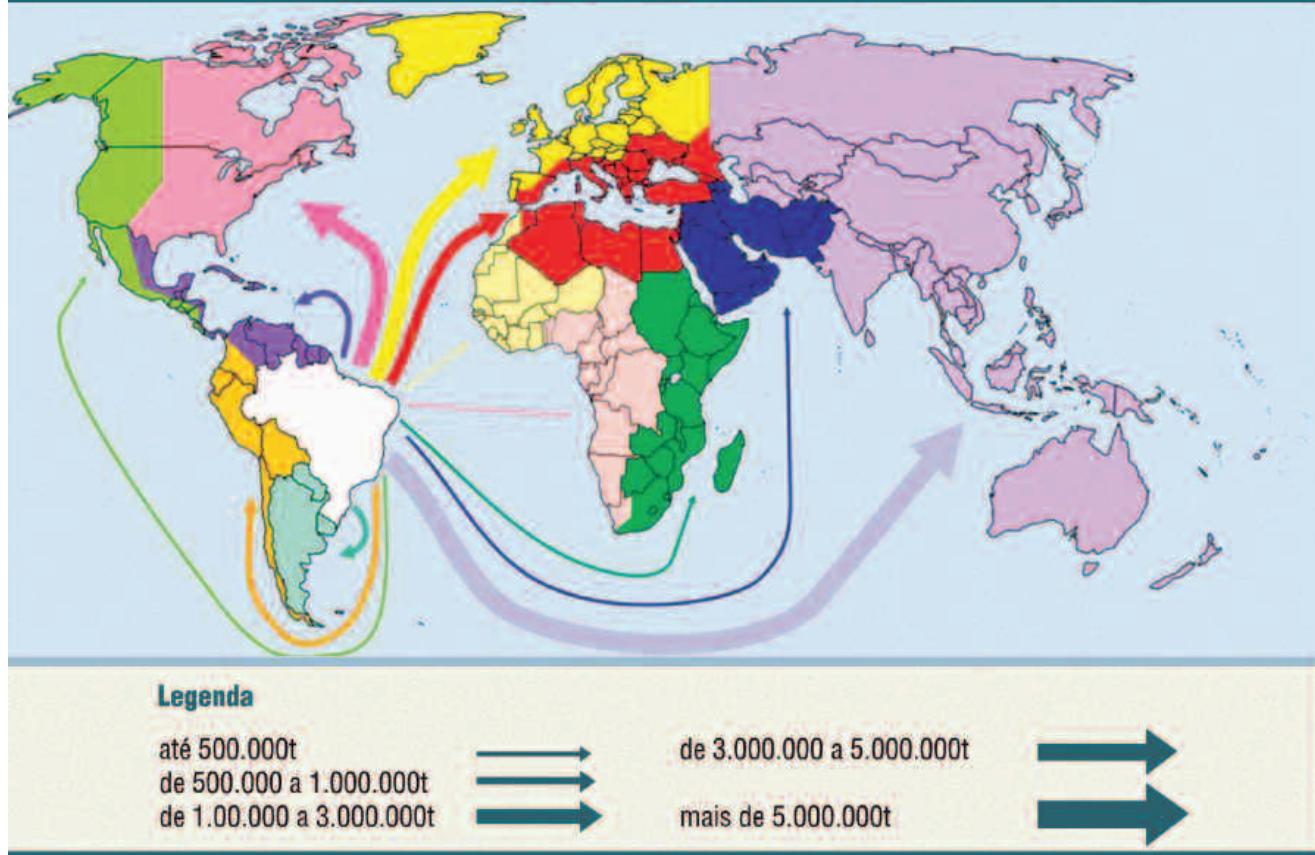
até 500.000t
 de 500.000 a 1.000.000t
 de 1.000.000 a 3.000.000t
 de 3.000.000 a 5.000.000t



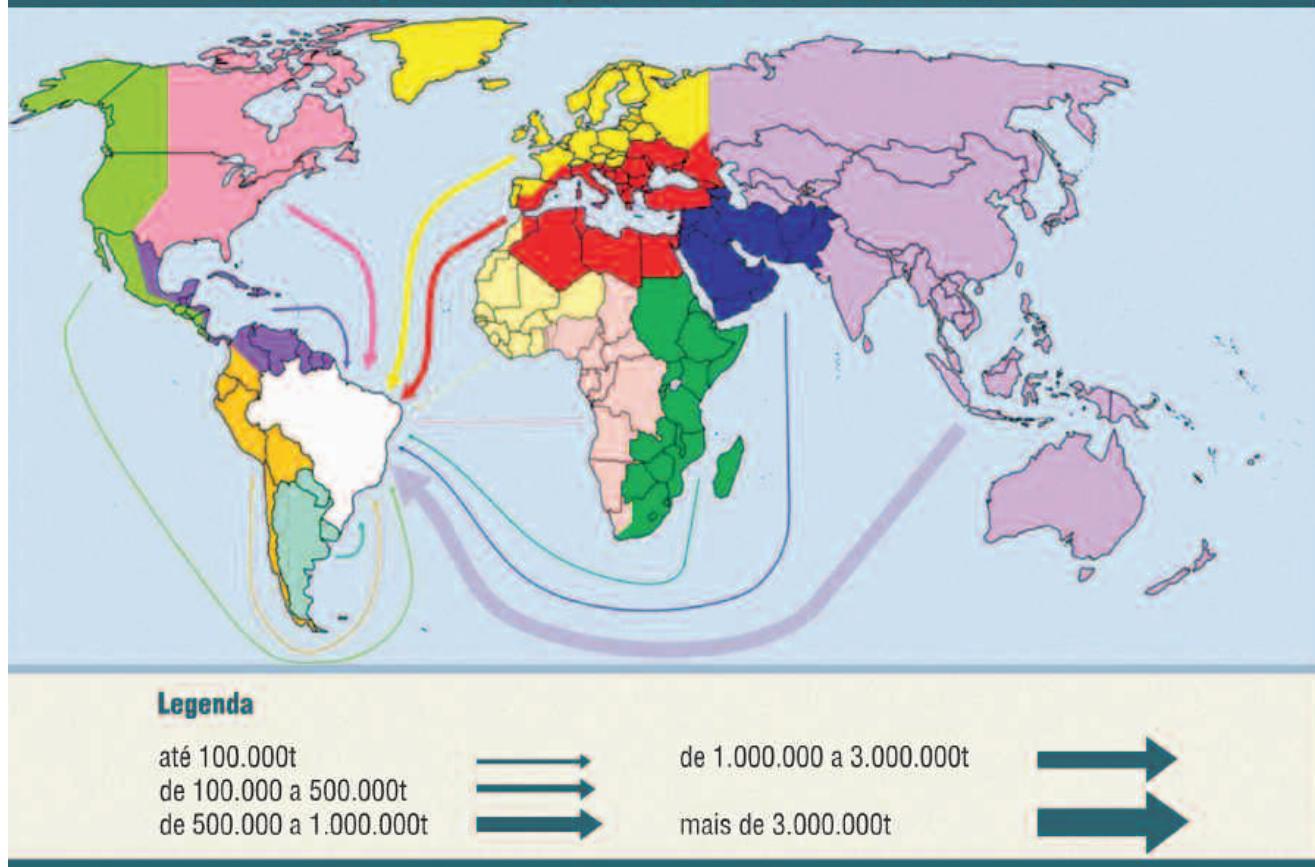
de 5.000.000 a 10.000.000t
 mais de 10.000.000t



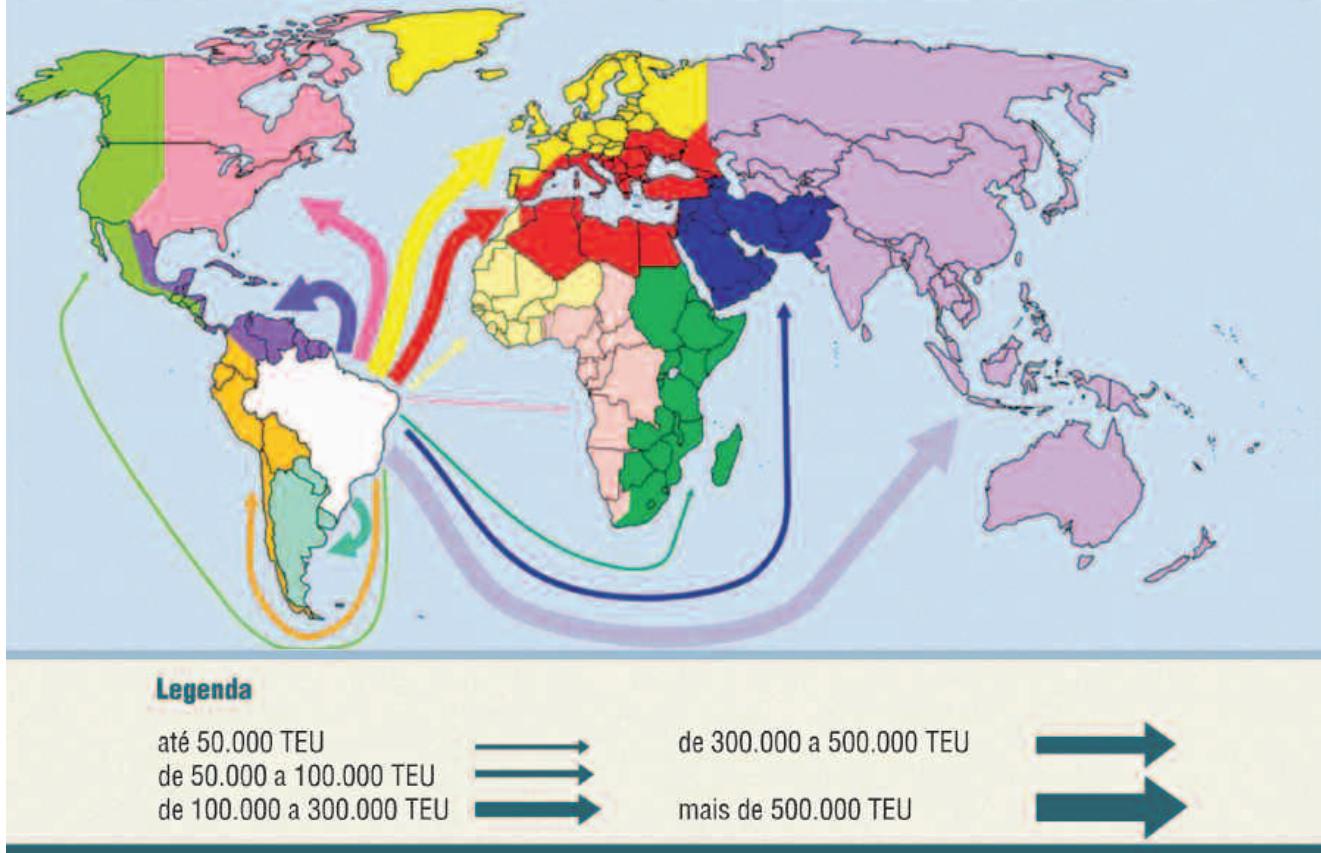
Embarque de carga geral, por rota oceânica - 2010



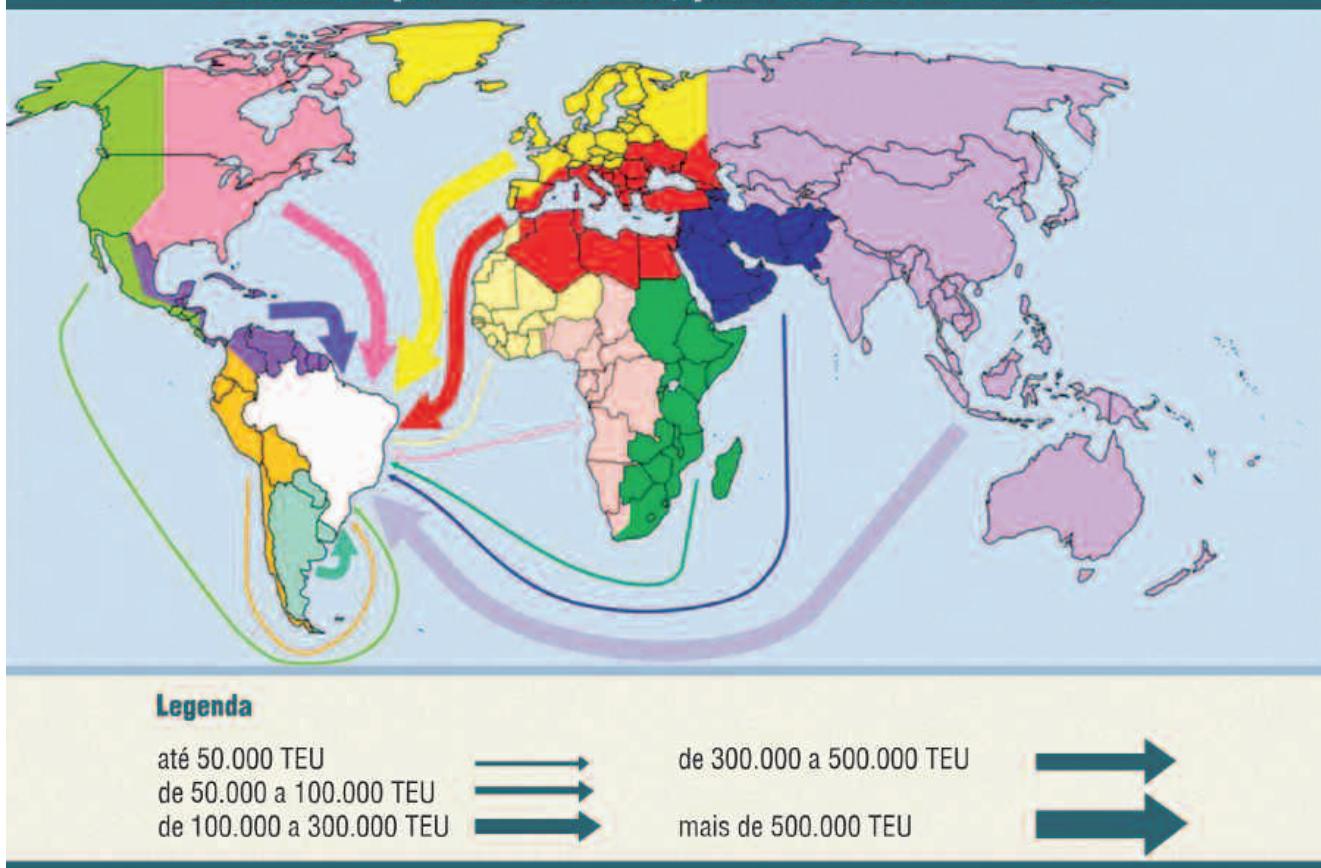
Desembarque de carga geral, por rota oceânica - 2010



Embarque de contêiner, por rota oceânica - 2010



Desembarque de contêiner, por rota oceânica - 2010



Cabotagem

O transporte de mercadorias através da navegação de cabotagem vem aumentando ao longo dos últimos anos, com grande potencial de crescimento. Potencial lastreado no aumento do número e da capacidade das embarcações empregadas neste modal de transporte.

O avanço das economias do Norte e Nordeste, que vêm apresentando altas taxas de crescimento, e o ingresso de mais pessoas na classe C têm criado oportunidades para a cabotagem. Atualmente, mais pessoas consomem alimentos e bebidas, itens de higiene e limpeza, e eletroeletrônicos - notadamente, as mercadorias que mais crescem na cabotagem.

A solução logística porta a porta oferecida pelos armadores nacionais tem estimulado a transferência de cargas do modal rodoviário para a cabotagem. Esta logística simplificou a contratação do transporte de contêineres na cabotagem pelos clientes, que não precisam mais se preocupar com a contratação do transporte nas pontas. Desta forma, o armador (operador logístico) é o responsável pela retirada da mercadoria da indústria e a respectiva entrega no destino final.

Para garantir o aumento da demanda no transporte de cargas na cabotagem, empresas como Log-In, Aliança, Mercosul Line, Flumar e

Petrobras vêm investindo na renovação e aumento de capacidade de suas frotas mercantes.

A Log-In possui contrato com a Alunorte, por um período de vinte e cinco anos, para a movimentação de seis milhões de toneladas de minério de bauxita a granel por ano. Para cumprir este contrato, a empresa encomendou ao Estaleiro Ilha S.A. a construção de dois navios de 80 mil toneladas de porte bruto cada, investimento de cerca de US\$ 165 milhões. Essas embarcações realizarão viagens consecutivas entre o Porto Trombetas e o Porto de Vila do Conde, ambos no Estado do Pará. Além dos graneleiros encomendados, a empresa está investindo em cinco novos porta-contêineres com capacidade nominal para 2.700 Teus, ao custo aproximado de R\$ 140 milhões cada. Em 2011 entrarão em operação os navios Log-In Jacarandá e Log-In Jatobá.

A Aliança Navegação atualmente conta com dez navios em operação na cabotagem, com uma capacidade de transporte semanal de 20 mil TEUS e mais de 90 escalas mensais nos principais portos brasileiros.

Com relação aos investimentos da Petrobras, até 2017, o programa Empresa Brasileira de Navegação (EBN) fará com que a Petrobras realize o afretamento de 39 navios fabricados no Brasil pelo prazo de 15 anos. A iniciativa en-





contra-se atualmente em sua segunda fase. Na primeira, foram contratadas 19 embarcações para o transporte de petróleo e seus derivados, que deverão entrar em operação entre 2011 e 2014. Na etapa atual, foram requisitados mais 20 navios que irão iniciar as atividades entre 2013 e 2017. Além de incentivar a indústria naval do país, o programa EBN diminui a exposição da estatal à volatilidade do mercado internacional de frete. Atualmente, o transporte de cabotagem representa 80% do transporte marítimo realizado pela companhia.

Já a Mercosul-Line importou dois novos porta-contêineres fabricados na Alemanha para operarem na cabotagem e a Flumar, um navio tanque novo.

Em 2010, as Empresas Brasileiras de Navegação transportaram 130.708.598 toneladas na navegação de cabotagem, utilizando-se de embarcações próprias e afretadas. As cargas de granel líquido corresponderam a 78,4% do total transportado, sendo em quase sua totalidade relacionadas à movimentação de combustíveis e óleos minerais, assim como de seus derivados.

O transporte de granel sólido representou 14% do total, ou seja, 18.239.171 toneladas, destacando-se a movimentação de bauxita oriunda do estado do Pará.

Em relação à carga geral solta, cujo volume transportado totalizou 4.737.704 toneladas (3,6%), a principal mercadoria movimentada foi

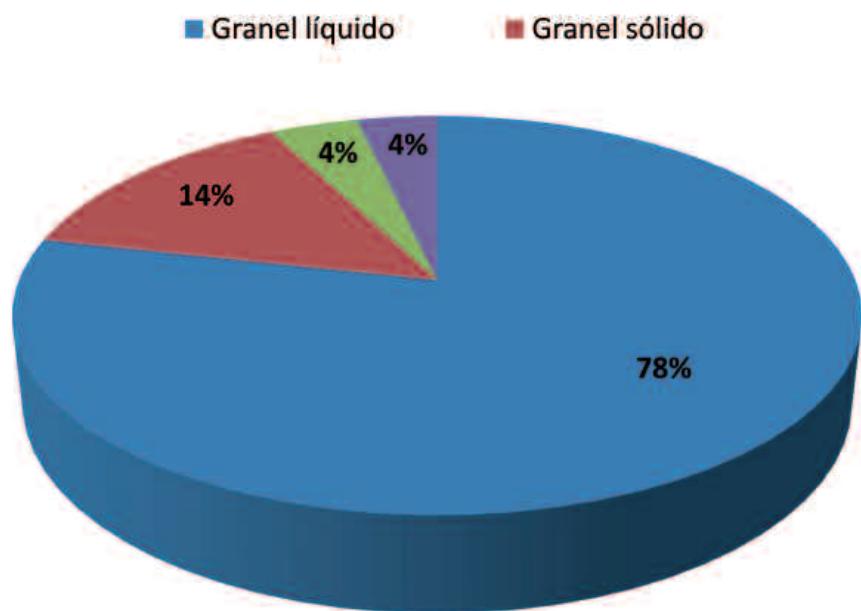
a madeira, embarcada na Bahia com destino ao Espírito Santo.

Os contêineres corresponderam a 4% da tonelagem transportada, transitando mais frequentemente nas rotas Sul-Nordeste, Sudeste-Nordeste e Nordeste-Norte do Brasil.

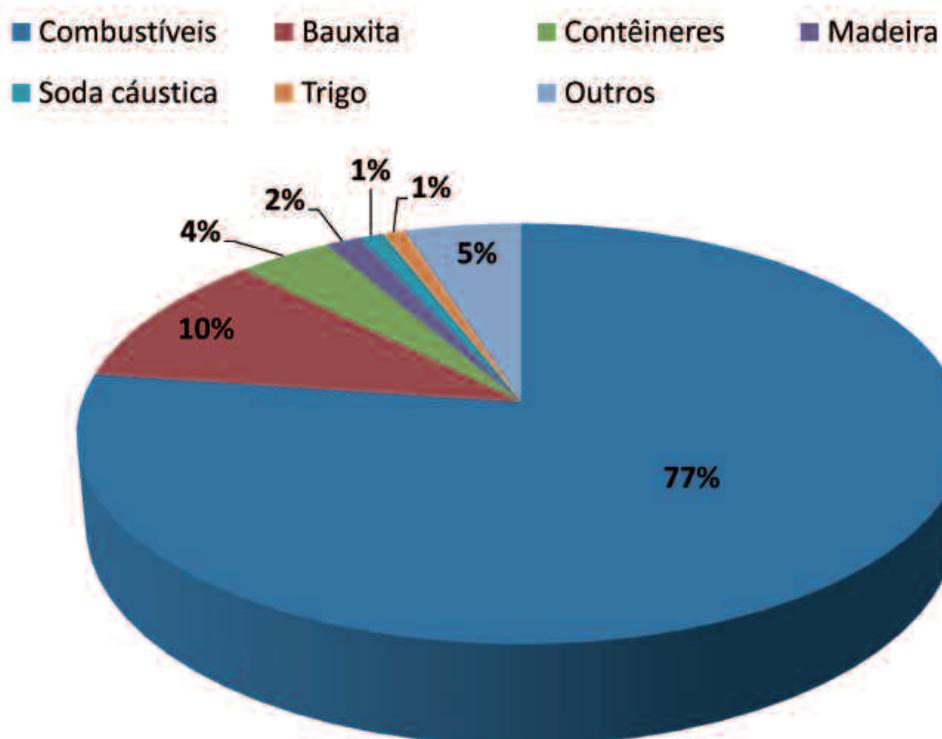
Inserida num mercado altamente aquecido por conta das atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, principalmente do petróleo nacional encontrado nas camadas de pré-sal, encontra-se a navegação de apoio marítimo, alvo de grandes inovações tecnológicas e investimentos de grande monta. Fatores positivos acenam para um cenário promissor desse segmento, como por exemplo, as encomendas de embarcações da Petrobras com alto índice de conteúdo nacional nas construções, destinadas a atender a demanda da área do pré-sal. Sinaliza concretamente para o crescimento do setor o aumento de 18,08% do número de solicitações de outorgas em 2010 devido à expansão do segmento offshore.

Releva mencionar ainda a navegação de apoio portuário, indispensável para o atendimento a embarcações e instalações portuárias, realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários ao longo do território nacional. Em 2010, houve o aumento de 10,71% do número de solicitações de outorgas para este segmento e há ainda uma grande carteira de encomendas dos estaleiros nacionais para embarcações deste tipo de navegação.

**TONELAGEM TRANSPORTADA NA
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - 2010 (%)
PARTICIPAÇÃO POR NATUREZA DA CARGA**



**TONELAGEM TRANSPORTADA NA NAVEGAÇÃO DE
CABOTAGEM - 2010 (%)
PARTICIPAÇÃO POR GRUPO DE MERCADORIAS**



Fonte: Alice-web – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Elaboração: ANTAQ/SNM/GDM

Regulação

● Normas regulamentadoras

Publicação da Resolução nº 1.811 – ANTAQ, de 2 de setembro de 2010 que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pelas Empresas Brasileiras de Navegação.

Ao longo dos anos foi detectado que várias empresas que atuam no apoio marítimo apresentavam dificuldades para demonstrar a operação comercial, conforme exigido na Resolução nº 843 – ANTAQ de 2007. Buscou-se esclarecer quais situações e sob quais condições essa operação seria comprovada.

Em 2010 foi realizada a Audiência Pública nº 01/2010 para a obtenção de subsídios e informações adicionais para o aprimoramento do ato normativo aprovado pela Resolução nº 1.557-ANTAQ, que objetiva disciplinar o critério regulatório aplicável à comprovação da operação comercial de embarcações pelas empresas brasileiras de navegação.

A norma que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pela empresa brasileira de navegação, nos termos do artigo 15 da Resolução nº 843, de 2007, foi aprovada pela Resolução nº 1.811 – ANTAQ, de 2 de setembro de 2010.

Publicação da Resolução nº 1.766 – ANTAQ, de 23 de julho de 2010 que estabelece as atividades executadas nos portos e terminais aquaviários por empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na navegação de apoio portuário

A norma que tratava dessa questão era de 1985, da extinta Sunamam. Com a lacuna regulatória criada pela extinção do órgão e a presente necessidade de adensamento técnico do conceito de navegação de apoio portuário, estabelecido na Lei 9.432/97, tornou-se necessária a elaboração de um novo dispositivo legal.

Desta forma, foi realizada a audiência pública nº 02/2010 para a obtenção de subsídios e informações adicionais para o aprimoramento do ato normativo aprovado pela Resolução nº 1.655-ANTAQ.



Com a publicação da norma aprovada pela Resolução nº 1.776 – ANTAQ, de 23 de julho de 2010, espera-se o adequado enquadramento das empresas de navegação que atuam nos portos e terminais aquaviários e, consequentemente, sua regularização junto à ANTAQ.

● Convênios com a Marinha do Brasil

A ANTAQ, em 30 de julho de 2009, assinou com o Comando de Operações Navais – CoMOpNav da Marinha do Brasil, um acordo de cooperação técnica para o intercâmbio de informações e conhecimentos visando ao aperfeiçoamento da segurança da navegação e do acompanhamento das atividades do transporte aquaviário.

Em 2010, em continuidade às atividades previstas no referido Acordo, foram realizados quatro treinamentos para os servidores da ANTAQ sobre a operação e emprego do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SIS-TRAM), ferramenta que permite o acompanhamento e a fiscalização das embarcações operadas pelas empresas autorizadas pela Agência, nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e interior. Foi realizado em dezembro de 2010 um workshop pelo Comando de Controle Naval do Tráfego Marítimo - COM-CONTRAM com a participação da ANTAQ e outras instituições interessadas na troca de informações sobre o acompanhamento do tráfego marítimo em águas jurisdicionais brasileiras, com vistas a uma futura integração de seus sistemas. Foi assinado ainda com o Comando do 2º Distrito Naval da Marinha do Brasil um termo de cooperação com a finalidade de intercâmbio de informações de interesse do transporte aquaviário e a realização de atividades de interesse comum, em especial o apoio da Marinha a atividades de fiscalização da Agência.

● Acordos Internacionais

Conforme competência legal, a ANTAQ representa o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministério dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. Neste sentido, destacam-se as seguintes ações:

Acompanhamento de 12 (doze) Acordos Bilaterais de Transporte Marítimo, assinados pelo Brasil.

Em 17/03/2011 foi aprovado pelo Congresso Nacional, através do Decreto Legislativo nº 126/2011, o Acordo sobre Transportes Marítimos Brasil-EUA. O Acordo foi assinado primeiramente em 1972, tendo sido, desde então, prorrogado sucessivamente por Memorandos, tendo o último ocorrido em maio de 1996, com vigência de três anos. Em 30/9/2005 foi assinado um novo Acordo sobre Transporte Marítimo entre Brasil e EUA, sujeito à ratificação pelo Congresso, no qual é reafirmada a disposição das partes, calcada em entendimentos marítimos bilaterais anteriores, de promoverem o tráfego e o comércio marítimo bilaterais, por meio do estabelecimento de quadro amplo e liberal para a operação dos transportadores de ambos os países.

Ressalta-se que os Estados Unidos são o segundo destino dos produtos brasileiros, respondendo por cerca de 9,5% das exportações brasileiras. Em relação às importações, os EUA destacam-se como os maiores fornecedores de produtos ao Brasil, respondendo por cerca de 15% das importações brasileiras. Em 2010, o saldo comercial entre ambos os países foi favorável aos EUA em US\$ 7,7 bilhões.



Na área da representação em organismos internacionais, a ANTAQ participou de duas reuniões do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT5), realizadas em maio de 2010, em Salta, Argentina, e em novembro de 2010, em João Pessoa - PB, quando deu-se prosseguimento às negociações para a aprovação de um Acordo Multilateral sobre Transporte Marítimo no âmbito do MERCOSUL. Em 2011, haverá mais duas reuniões ordinárias do SGT5 do MERCOSUL, no Paraguai e no Uruguai.

A ANTAQ participou de grupo de trabalho instituído no âmbito do Ministério dos Transportes para estudar uma minuta de Medida Provisória (MP), proposta pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - SYNDARMA, instituindo incentivos ao Registro Especial Brasileiro, denominada de PRO-REB. A posição defendida foi a de reafirmar o interesse da Agência no prosseguimento da tramitação da referida proposta de MP, que reúne os mecanismos necessários para desenvolver a navegação de cabotagem. Para 2011, espera-se que a minuta seja aprovada e a MP encaminhada ao Congresso Nacional.

A Agência participou ainda de um outro grupo de trabalho, coordenado pela Casa Civil da Presidência da República, com o propósito de estudar propostas decorrentes do 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem. A ANTAQ, organizadora do Seminário, vê com interesse a possibilidade de aprovação e implementação de algumas das propostas, em 2011.

● Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio – SAMA

Prosseguiu-se, em 2010, com o desenvolvimento do SAMA. Seu emprego foi definido nas novas normas de afretamento para as quatro navegações, em fase de aprovação. A Gerência de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio iniciou a utilização e operação interna do Sistema em julho de 2010. Em 2011, com a previsão de aprovação e publicação das novas normas de afretamento, será iniciado o treinamento dos usuários no SAMA e a sua implantação para o público externo.

O SAMA possibilitará às empresas de navegação realizar as atividades de circularização e solicitação de autorização e registro de afretamentos, agilizando a comunicação entre as EBNs e entre estas e a ANTAQ.

PAÍS	ASSUNTO	DATA DA ASSINATURA	DATA DA ENTRADA EM VIGOR	DECRETO	VIGÊNCIA
Alemanha	Acordo sobre Transporte Marítimo	04/04/79	22/10/83	Decreto Legislativo nº 54, de 16 de agosto de 1983	Indeterminada (denúncia com 06 meses de antecedência)
Argélia	Acordo sobre Transporte e Navegação Marítima	13/04/76	01/09/77	Decreto Legislativo nº 86, de 01 de dezembro de 1976	Indeterminada (denúncia com 06 meses de antecedência)
Argentina	Acordo sobre Transportes Marítimos	15/08/85	06/03/90	Decreto Legislativo nº 58, de 13 de outubro de 1989	Indeterminada (denúncia com efeito 90 dias após notificação)
Bulgária	Acordo sobre Navegação Marítima Comercial	19/08/82	27/03/91	Decreto Legislativo nº 14, de 28 de maio de 1984	Indeterminada (denúncia com 06 meses de antecedência)
Chile	Convênio sobre Transportes Marítimos	25/04/74	08/01/75	Decreto Legislativo nº 56, de 26 de agosto de 1974	Indeterminada (denúncia com 120 dias de antecedência)
China	Convênio sobre Transportes Marítimos	22/05/79	30/10/80	Decreto Legislativo nº 59, de 28 de junho de 1980	Indeterminada (denúncia com 06 meses de antecedência)
França	Acordo Marítimo	24/10/75	01/11/79	Decreto Legislativo nº 15, de 23 de abril de 1976	Indeterminada (denúncia com 06 meses de antecedência)
Polônia	Acordo sobre Transportes Marítimos	26/11/76	21/07/77	Decreto Legislativo nº 70, de 28 de junho de 1977	Indeterminada (denúncia com efeito 12 meses após notificação)
Portugal	Acordo sobre Transportes e Navegação Marítima	23/05/78	23/09/80	Decreto Legislativo nº 41, de 10 de junho de 1980	Indeterminada (denúncia com efeito 12 meses após notificação)
Romênia	Convênio sobre Transportes Marítimos	05/06/75	28/06/77	Decreto Legislativo nº 67, de 03 de setembro de 1976	Indeterminada (denúncia com 180 meses de antecedência)
Rússia	Acordo sobre Transportes Marítimos	20/10/72	29/07/73	Decreto Legislativo nº 26, de 12 de junho de 1973	Indeterminada (denúncia com 12 meses de antecedência)
Uruguai	Convênio sobre Transportes Marítimos	12/06/75	07/10/76	Decreto Legislativo nº 78, de 11 de setembro de 1975	Indeterminada (denúncia com 90 dias de antecedência)

Fiscalização

No campo da fiscalização da prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio, as ações da ANTAQ são orientadas:

a) pelo Plano Anual de Fiscalização – PAF, programado para verificar os requisitos para a manutenção da outorga das empresas de navegação autorizadas pela ANTAQ, implantado a partir do ano de 2007;

b) pelas fiscalizações eventuais nas empresas de navegação marítima e de apoio, provocadas por denúncias ou indícios de práticas comerciais irregulares ou violação de dispositivos legais e regulamentares.

● Plano Anual de Fiscalização – PAF e Fiscalizações Eventuais

O Plano Anual de Fiscalização-PAF, no âmbito da navegação marítima e de apoio, leva em

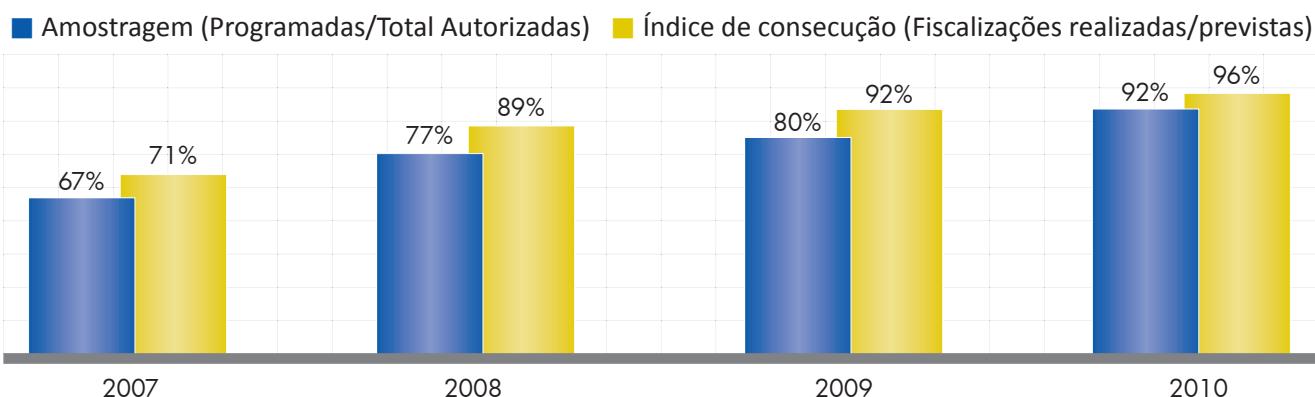
consideração o universo de empresas autorizadas e suas respectivas sedes, para efeitos de elaboração, execução e acompanhamento por parte da ANTAQ.

O primeiro gráfico abaixo ilustra a evolução do PAF, levando em consideração o universo de empresas autorizadas na navegação marítima e de apoio e a execução das fiscalizações que foram programadas.

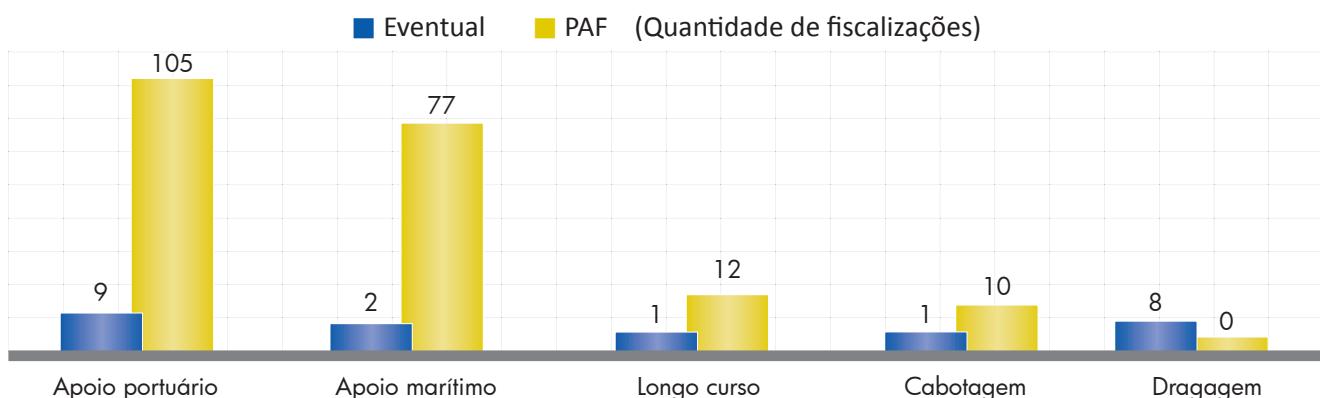
Destaca-se que a Agência tem ampliado ano a ano o tamanho da amostras, em função do incremento de seu efetivo e da descentralização das ações fiscalizatórias, com a criação de novas unidades administrativas regionais. Observa-se significativo aumento de performance na execução das fiscalizações programadas entre os anos 2007 a 2010. As fiscalizações realizadas em 2010, considerando o PAF e as Eventuais, por tipo de navegação, constam do gráfico a seguir:

Fonte: ANTAQ/SNM/GFM

PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO - PAF



FISCALIZAÇÕES NO ÂMBITO DA SUPERINTENDÊNCIA DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO 2010



Das 230 empresas autorizadas na Navegação Marítima e de Apoio, até novembro de 2009, foram programadas para o PAF/2010, fiscalizações em 212 delas, abrangendo 92% do total. Desse total programado para 2010, foram efetivamente realizadas 204, correspondendo a 96% das fiscalizações programadas para as empresas autorizadas a operar nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio por-

tuário. Deixaram de ser fiscalizadas 8 empresas pelos seguintes motivos: 3 por renúncia a outorga de autorização; 1 em processo administrativo contencioso; 1 cancelada devido sua incorporação por outra empresa de navegação e 3 reprogramadas para o exercício de 2011. As 204 fiscalizações efetivamente realizadas em empresas de navegação marítima e de apoio deram origem aos seguintes resultados:

FISCALIZAÇÕES REALIZADAS - PAF/2010		Quantidade
Regulares perante a ANTAQ		101
Regulares após cumprir Termo de Ajuste de Conduta (TAC)		8
Regular após ser objeto de Processo Administrativo Contencioso (PAC)		1
Regulares após serem objeto de Processo Administrativo Contencioso Simplificado (PAS)		2
Com proposta de TAC		8
Cumprindo TAC		9
Com proposta de instauração de Processo Administrativo Contencioso (PAC)		6
Em Processo Administrativo Contencioso (PAC)		3
Em Processo Administrativo Contencioso Simplificado (PAS)		2
Renúncia à Outorga		8
Não comprovação de operação na navegação de apoio marítimo		9
Cumprindo prazo legal para sanar pendências da fiscalização		19
Em fase de elaboração de Relatório de Fiscalização e Relatório Técnico		13
Processos de Plano Anual de Fiscalização restituídos às Unidades Administrativas Regionais para complementação documental		10
Em análise		5

Dentre os requisitos exigidos pela ANTAQ para uma empresa manter a outorga, as irregularidades detectadas com maior frequência são: falta ou não envio de documentos (balanços auditados, demonstrações contábeis, certidões e documentos da embarcação), comprovação de índice de liquidez

e comprovação de operação. Em relação às Fiscalizações Eventuais, em 2010 foram fiscalizadas 21 empresas, tendo como principais motivos a apuração de suposta operação irregular e o cumprimento da Resolução nº 843/ANTAQ pelas empresas de Dragagem, com os seguintes resultados:

FISCALIZAÇÕES EVENTUAIS REALIZADAS EM 2010		Quantidade
Não comprovada operação irregular		6
Em Processo Administrativo Contencioso (PAC) por operar sem autorização da ANTAQ		2
Regular perante a ANTAQ		1
Em análise		3
Com proposta de Processo Administrativo Contencioso (PAC)		1
Empresas de Dragagem regulares perante a ANTAQ		4
Empresa de Dragagem cumprindo prazo do Termo de Ajuste de Conduta (TAC)		1
Empresas de Dragagem que solicitaram renúncia		1
Empresas de Dragagem em análise		2

● Processos Administrativos Contenciosos

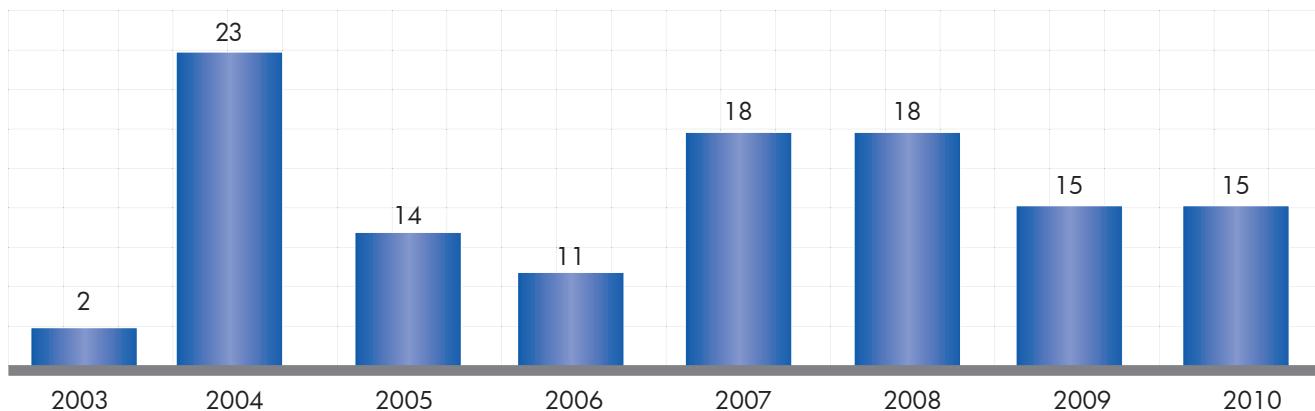
No período de 2003 a 2010, a ANTAQ instaurou 116 Processos Administrativos Contenciosos – PAC, sendo que 103 foram encerrados, 5 encontram-se em análise, 4 aguardam decisão, 1 está aguardando a decisão do recurso e 3 encontram-se suspensos.

Cabe mencionar que os 103 PAC encerrados equivalem a 89% do total, tendo o seguinte desdobramento: 13 empresas não sofreram penalização, 13 se adequaram às normas da ANTAQ, 11 renunciaram à outorga de autorização, 25 foram advertidas, 17 foram multadas, 2 tiveram

as autorizações suspensas e 22 tiveram suas autorizações cassadas, sendo que 1 encontra-se suspensa por decisão judicial. Foram também instaurados 8 Processos Administrativos Contenciosos Simplificados – PAS, sendo que 3 foram encerrados com aplicação da penalidade de multa, 1 com aplicação de advertência, 2 foram encerrados sem aplicação de penalidade e 2 estão em andamento.

O gráfico abaixo mostra a série histórica relativa aos Processos Administrativos Contenciosos instaurados:

PROCESSOS ADMINISTRATIVOS CONTENCIOSOS INSTAURADOS





Frota mercante

A frota de bandeira brasileira da navegação marítima e de apoio, nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, é composta por 1282 embarcações. Deste total, 63,6% (814 embarcações) encontram-se com idade superior a 18 anos. A idade média da frota é de 17,5 anos, bastante elevada, considerando-se que a vida útil dos navios situa-se em torno de 20 anos.

Ao analisarmos o total da frota, verifica-se que 150 embarcações, ou seja, 11,7% operam nas navegações de cabotagem e longo curso, respondendo por uma capacidade de transporte em torno de 2.965.353,7 toneladas de porte bruto. As demais embarcações atendem às navegações de apoio portuário e apoio marítimo.

No transporte marítimo internacional (navegação de longo curso), a participação de navios de

registro brasileiro é irrelevante, devido à competição direta com navios estrangeiros, os quais são majoritariamente registrados em países de registro aberto, com menores custos operacionais.

A frota mercante brasileira vem apresentando crescimento, com a retomada da construção naval e com projetos de navios de última geração, ambientalmente eficientes, dimensionados para o tráfego de cabotagem e adequados às condições da infraestrutura portuária brasileira.

As frotas de navegação de apoio portuário e marítimo também estão se renovando e apresentando crescimento expressivo, por conta do desenvolvimento das atividades de exploração e produção de petróleo no mar e investimentos no segmento.

As tabelas abaixo ilustram a situação da frota mercante nacional:

FROTA DE BANDEIRA BRASILEIRA (PRÓPRIA E AFRETADA)

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade média (anos)	TPB	%
BALSA	72	5,6	13	58.452,1	1,7
BARCAÇA	53	4,1	13	196.999,0	5,6
CÁBREA/GUINDASTE	11	0,9	35	5.507,1	0,2
CARGUEIRO	23	1,8	21	157.207,9	4,5
CHATA	44	3,4	33	12.488,6	0,4
FLUTUANTE	40	3,1	8	31.683,1	0,9
GASES LIQUEFEITOS	9	0,7	20	74.601,5	2,1
GRANELEIRO	21	1,6	23	690.758,9	19,7
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	37	777,5	0,0
LANCHA	306	23,9	18	3.178,3	0,1
LANCHA PRÁTICO	11	0,9	17	65,1	0,0
MANUSEIO DE ESPIAS	1	0,1	28	200,0	0,0
MULTI-PROPÓSITO	2	0,2	13	30.200,0	0,9
NAVIO CISTERNA	1	0,1	35	28.801,1	0,8
OUTRAS EMBARCAÇÕES	128	10,0	14	16.749,6	0,5
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	15	1,2	14	742,2	0,0
PASSAGEIROS	3	0,2	3	8,3	0,0
PESQUISA	2	0,2	13	19,4	0,0
PETROLEIRO	40	3,1	23	1.290.743,5	36,8
PORTA CONTEINER	13	1,0	14	352.262,5	10,0
REBOCADOR/EMPURRADOR	352	27,5	20	48.146,4	1,4
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	0,4	23	107.567,6	3,1
SUPPLY	123	9,6	11	284.877,1	8,1
TANQUE QUÍMICO	6	0,5	13	114.557,0	3,3
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	1.282	100	17,5	3.506.593,6	100

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade média (anos)	TPB	%
BALSA	9	2,3	6	10.356,0	2,8
BARCAÇA	8	2,0	14	27.850,1	7,5
CÁBREA/GUINDASTE	1	0,3	8	2.082,0	0,6
CARGUEIRO	2	0,5	3	4.972,0	1,3
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,3	37	777,5	0,2
LANCHA	55	13,9	19	1.805,7	0,2
MANUSEIO DE ESPIAS	1	0,3	28	200,0	0,1
OUTRAS EMBARCAÇÕES	32	8,1	12	2.465,3	0,7
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	2	0,5	15	142,6	0,0
PETROLEIRO	2	0,5	11	6.676,3	1,8
REBOCADOR/EMPURRADOR	162	40,9	13	30.935,8	8,3
SUPPLY	121	30,6	11	284.861,5	76,3
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	396	100	13,0	373.124,9	100

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade média (anos)	TPB	%
BALSA	62	6,5	13	51.029,2	19,4
BARCAÇA	36	3,8	15	90.830,8	34,6
CÁBREA*GUINDASTE	11	1,1	35	5.507,1	2,1
CARGUEIRO	8	0,8	29	10.542,2	4,0
CHATA	44	4,6	33	12.488,6	4,8
FLUTUANTE	39	4,1	8	28.962,1	11,0
GRANELEIRO	4	0,4	22	3.361,6	1,3
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	37	777,5	0,3
LANCHA	282	29,4	18	1.950,4	0,7
LANCHA PRÁTICO	11	1,1	17	65,1	0,0
OUTRAS EMBARCAÇÕES	102	10,6	13	3.838,9	1,5
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	14	1,5	13	623,3	0,2
PASSAGEIROS	3	0,3	3	8,3	0,0
PESQUISA	2	0,2	13	19,4	0,0
PETROLEIRO	5	0,5	23	13.977,3	5,3
PORTA CONTEINER	1	0,1	59	596,4	0,2
REBOCADOR/EMPURRADOR	330	34,4	21	37.447,7	14,3
SUPPLY	3	0,3	4	598,0	0,2
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	958	100	18,6	262.623,8	100

Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ
Atualizado em 31/12/2010

NAVEGAÇÕES DE LONGO CURSO E DE CABOTAGEM

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade média (anos)	TPB	%
BALSA	7	4,7	9	6.243,0	0,2
BARCAÇA	23	15,3	10	129.692,7	4,4
CARGUEIRO	13	8,7	19	141.693,6	4,8
FLUTUANTE	1	0,7	36	2.721,0	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	6,0	20	74.601,5	2,5
GRANELEIRO	16	10,7	23	684.770,7	23,1
LANCHA	1	0,7	25	10,1	0,0
MULTI-PROPÓSITO	2	1,3	13	30.200,0	1,0
NAVIO CISTERNA	1	0,7	35	28.801,0	1,0
OUTRAS EMBARCAÇÕES	4	2,7	28	11.446,8	0,4
PETROLEIRO	35	23,3	23	1.276.766,2	43,1
PORTA CONTEINER	12	8,0	10	351.666,1	11,9
REBOCADOR/EMPURRADOR	15	10,0	6	4.616,4	0,2
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	3,3	23	107.567,6	3,6
TANQUE QUÍMICO	6	4,0	13	114.557,0	3,9
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	150	100	16,9	2.965.353,7	100



Outorga

Até o final de 2010, a quantidade de regulados pela ANTAQ na prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio atingiu o patamar de 269 empresas brasileiras de navegação. Esse resultado significa um crescimento de 10,24 % em relação a 2009.

O primeiro gráfico a seguir mostra a evolução da quantidade de empresas reguladas pela Agência.

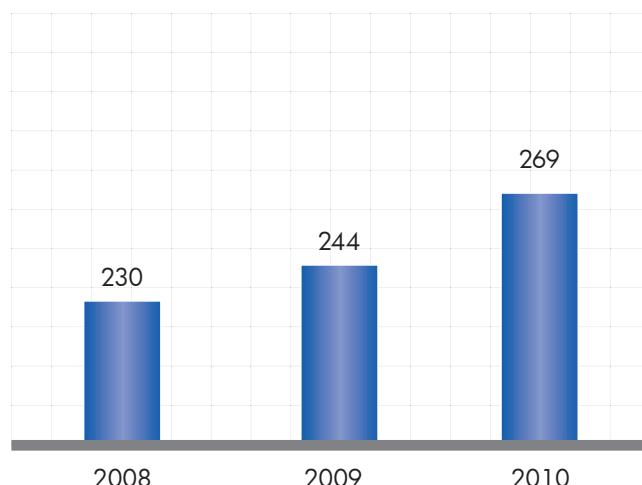
Vale destacar que a quantidade de empresas reguladas não corresponde necessariamente à quantidade total de outorgas de autorização emitidas pela ANTAQ, visto que uma mesma

empresa de navegação pode prestar serviço de transporte aquaviário em mais de um tipo de navegação.

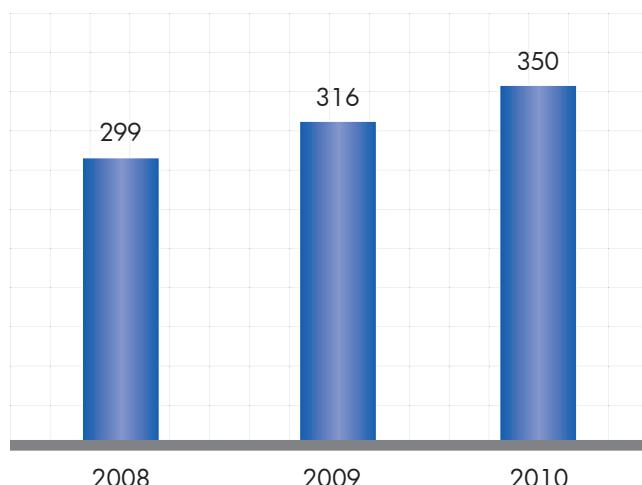
A razão para a maior evolução entre 2009 e 2010, em comparação ao biênio 2008/2009 deve-se ao grande número de solicitações de outorga na área de Apoio Marítimo, devido à expansão do segmento offshore para a exploração da camada pré-sal.

Sendo assim, os demais gráficos ilustram o total de outorgas de autorização existentes ao final do exercício de cada ano e a respectiva distribuição por tipo de navegação.

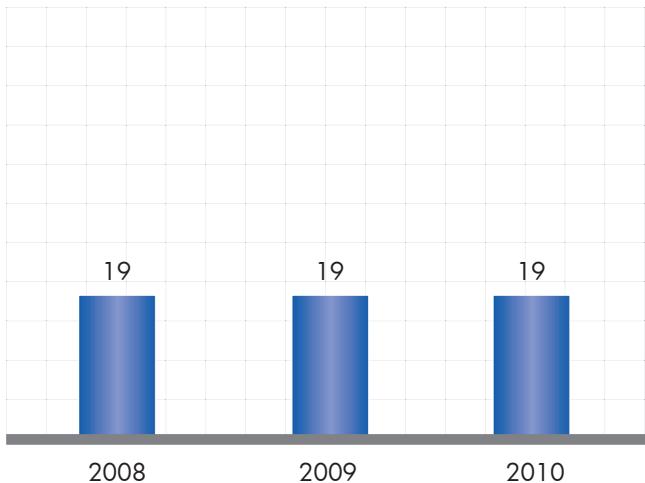
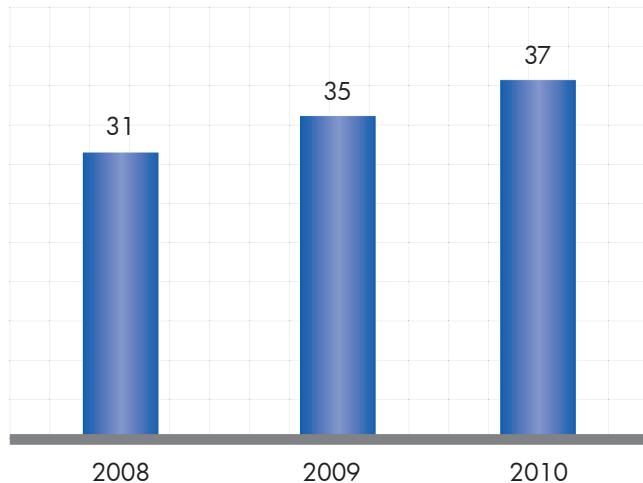
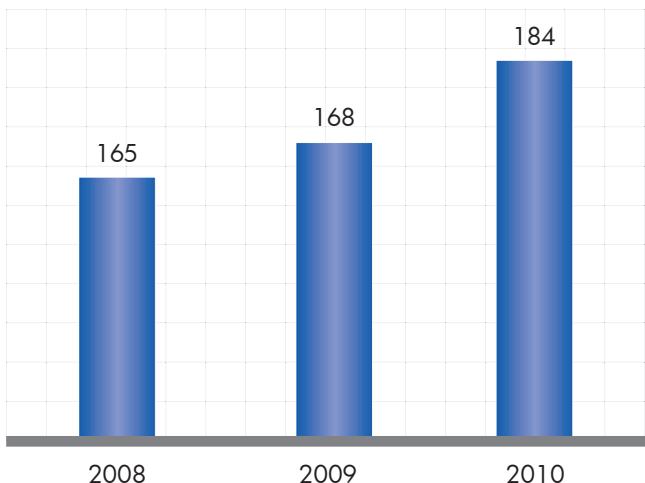
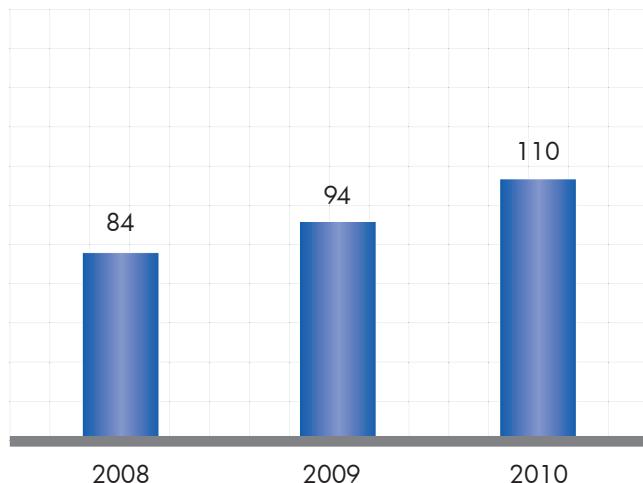
EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO



TOTAL DE OUTORGAS



Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ

OUTORGAS LONGO CURSO

OUTORGAS CABOTAGEM

OUTORGAS APOIO PORTUÁRIO

OUTORGAS APOIO MARÍTIMO


Perspectivas para os próximos anos:

- crescimento na movimentação de cargas na cabotagem e longo curso decorrentes das dragagens dos principais portos previstas no PAC, do ressurgimento da indústria naval e da modernização da frota brasileira;
- manutenção de aumento do número de empresas no apoio marítimo, fato que pode ser explicado pelo início da exploração das grandes reservas de petróleo na camada de pré-sal;
- manutenção do crescimento de empresas no apoio portuário e respectiva renovação da frota, impulsionadas pela alavancagem do apoio marítimo e da cabotagem.

Afretamento de embarcações

O afretamento de embarcações nacionais ou estrangeiras para a prestação de serviços de transporte de cargas nas navegações de cabotagem e longo curso e de apoio nas navegações de apoio marítimo e portuário é regulamentado pela ANTAQ por meio de norma específica para cada tipo de navegação e somente poderá ser realizado por empresas brasileiras de navegação, devidamente autorizadas a operar na navegação na qual deseja realizar o afretamento.

Os procedimentos e critérios para afretamento de embarcações para o transporte de cargas nas navegações de cabotagem e longo curso constam, respectivamente, na Resolução

nº 193/ANTAQ, de 16.02.2004, alterada pela Resolução nº 496/ANTAQ, de 13.09.2005, e na Resolução nº 195/ANTAQ, de 16.02.2004, alterada pela Resolução nº 493/ANTAQ, de 13.09.2005.

Já para a navegação de apoio marítimo e portuário, os procedimentos e critérios estão estabelecidos, respectivamente, na Resolução nº 192/ANTAQ, de 16.02.2004, alterada pela nº 495/ANTAQ, de 13.09.2005 e na Resolução nº 191/ANTAQ, de 16.02.2004, alterada pela Resolução nº 494/ANTAQ, de 13.09.2005.

O afretamento de embarcações de bandeira brasileira e o de embarcações estrangeiras, quando não aplicáveis as disposições do De-



creto-lei nº 666/69 quanto a cargas reservadas, para a navegação de longo curso independem de autorização, cabendo somente o registro destes na ANTAQ.

Os afretamentos de embarcações estrangeiras para o transporte de carga nas navegações de cabotagem e longo curso e de apoio nas navegações de apoio marítimo e portuário serão autorizados somente quando constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido ou, ainda, nos casos especiais de interesse público e de emergência devidamente caracterizados.

Na navegação de cabotagem, os afretamentos de embarcações estrangeiras somente serão autorizados:

- por viagem, no todo ou em parte, ou por tempo para uma única viagem;
- por viagem, por tempo ou a casco nu, em substituição à embarcação em construção no país, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção;
- por tempo ou a casco nu, para o transporte de petróleo e seus derivados, enquanto reconhecer a insuficiência de frota nacional.

Os afretamentos de embarcações estrangeiras para o transporte de carga prescrita (Decreto-Lei nº 666/69) na navegação de longo curso serão autorizados:

- por viagem, no todo ou em parte, ou por tempo para uma única viagem;
- por tempo ou a casco nu, em substituição à embarcação em construção no país, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção;
- por tempo ou a casco nu, para o transporte de petróleo e seus derivados, enquanto reconhecer a insuficiência de frota nacional;
- por tempo e a casco nu, para ser utilizada em serviço regular, prestado em regime de linha, com escalas predeterminadas e periódicas, para o transporte de cargas.

Para a navegação de apoio marítimo, as autorizações serão concedidas por viagem, por

tempo e a casco nu, quando constatada a inexistência ou a indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira ou em substituição a embarcação em construção no país, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção.

Já na navegação de apoio portuário, os afretamentos de embarcações estrangeiras são autorizadas por tempo e a casco nu, quando constatada a inexistência ou a indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira ou em substituição a embarcação em construção no país, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção; e de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira para inscrição no REB (artigo 9º da Lei nº 9.432/97).

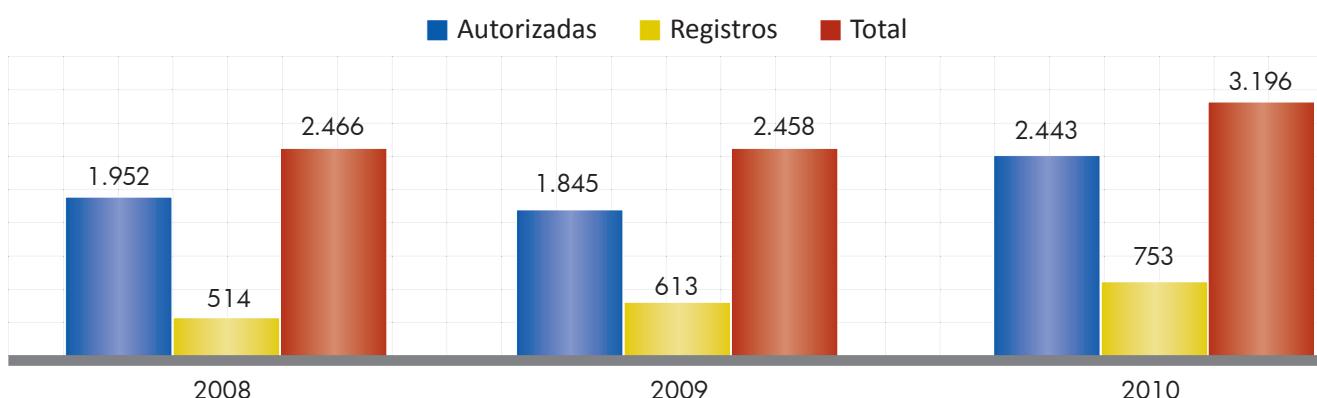
A ANTAQ libera o transporte de carga prescrita à bandeira brasileira (Decreto-Lei nº 666/69) em embarcações estrangeiras operadas por empresas de navegação estrangeira, na navegação de longo curso, quando constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação operada por empresa brasileira de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido; verificado que as ofertas apresentadas por empresas de navegação autorizadas na navegação de longo curso para o transporte pretendido não atendam aos períodos estabelecidos nas consultas; e, ainda em atendimento ao interesse público.

O acompanhamento das autorizações/registros de afretamento de embarcações, bem como a liberação de transporte de carga prescrita à bandeira brasileira, propicia avaliar o nível de competitividade do Brasil no cenário político e econômico do transporte marítimo internacional.

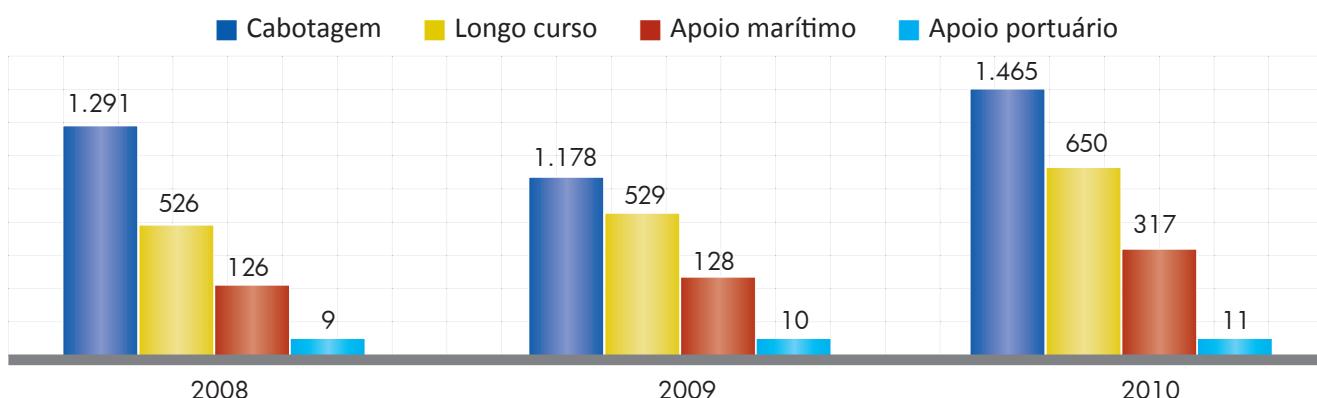
Equilibrar o desenvolvimento de uma marinha mercante nacional, mesmo que haja necessidade de realização de afretamentos de embarcações estrangeiras, devido à insuficiência da frota nacional, é o desafio a ser enfrentado pela regulação do segmento. Entretanto, para tal sucesso é imprescindível o estabelecimento de políticas públicas para o setor que favoreçam a consolidação dos marcos regulatórios existentes no transporte aquaviário

Os gráficos a seguir mostram o comportamento dos afretamentos realizados ao longo dos últimos três anos. Ressalva-se que os dados referentes a 2010 estão sujeitos a alterações devido ao não fechamento das informações sobre afretamentos em 2010.

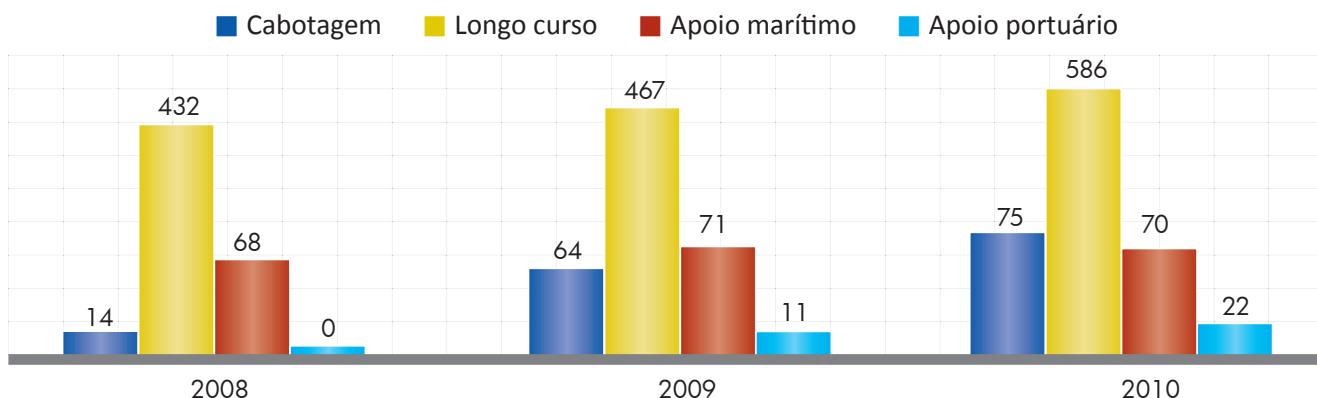
EVOLUÇÃO NA QUANTIDADE: DE AFRETAMENTOS



DE AFRETAMENTOS AUTORIZADOS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO



DE AFRETAMENTOS REGISTRADOS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO



● Gastos com afretamento em 2010

O ano de 2010 foi marcado pelo expressivo aumento dos gastos das EBNs com afretamentos, que pela primeira vez atingiram a casa dos US\$ 4 bilhões. Essa alta segue a tendência dos anos anteriores e foi impulsionada pelos gastos com afretamentos autorizados, ou seja, de embarcações estrangeiras.

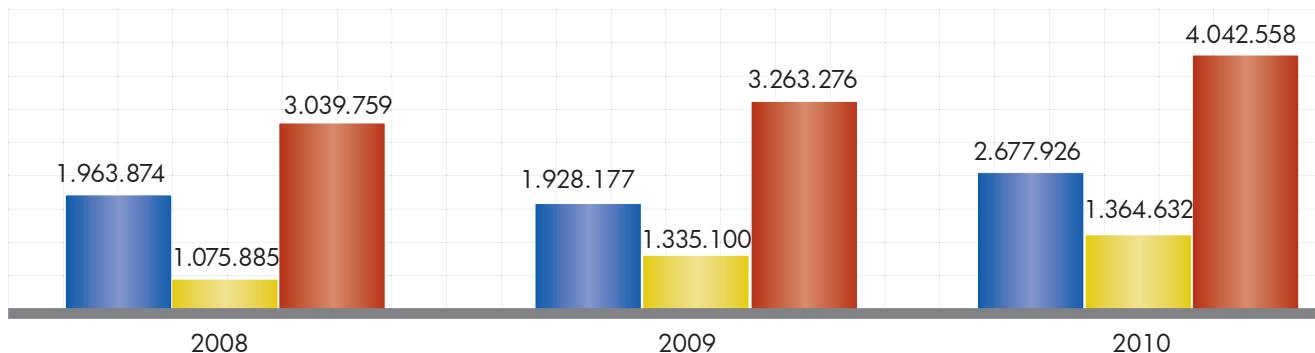
O dispendido em 2010 pelas EBNs com afretamentos que necessitaram de autorização cresceu

39%, enquanto o aumento dos gastos nos que apenas se exigiu o registro foi de dois por cento em relação a 2009. Os afretamentos autorizados para a navegação de apoio marítimo, cujos gastos subiram 87%, foram os que mais contribuíram para esse quadro, passando de US\$ 620 milhões em 2009 para US\$ 1,161 bilhão em 2010. No entanto, os gastos com afretamentos autorizados cresceram em relação a 2009 para todas as navegações sob a esfera de atuação da ANTAQ.

EVOLUÇÃO DOS GASTOS: COM AFRETAMENTOS

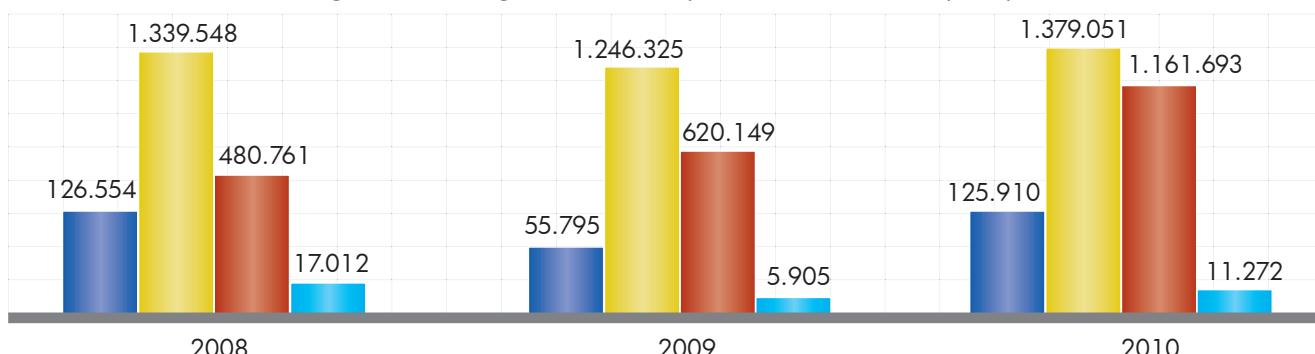
US\$ x 1.000

■ Autorizadas ■ Registros ■ Total



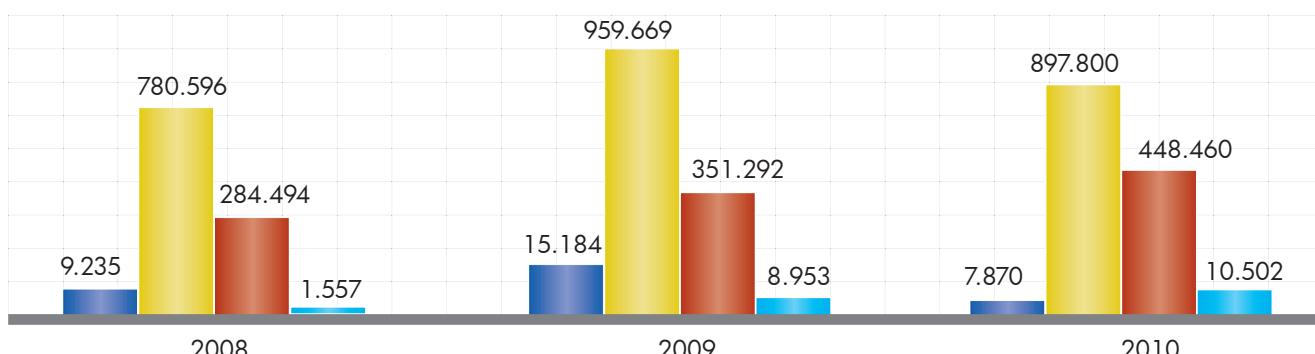
COM AFRETAMENTOS AUTORIZADOS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

■ Cabotagem ■ Longo curso ■ Apoio marítimo ■ Apoio portuário



COM AFRETAMENTOS REGISTRADOS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

■ Cabotagem ■ Longo curso ■ Apoio marítimo ■ Apoio portuário



Longo curso

Os afretamentos de embarcações para a navegação de longo curso custaram às EBNs US\$ 2,77 bilhões em 2010, uma alta de 3% em relação a 2009. Os afretamentos por tempo foram os que representaram a maior parcela desses gastos, com 64% do total. Significativa foi a alta de 75% dos gastos das EBNs com afretamentos de embarcações por viagem, passando de US\$ 390 milhões em 2009 para US\$ 683 milhões em 2010.

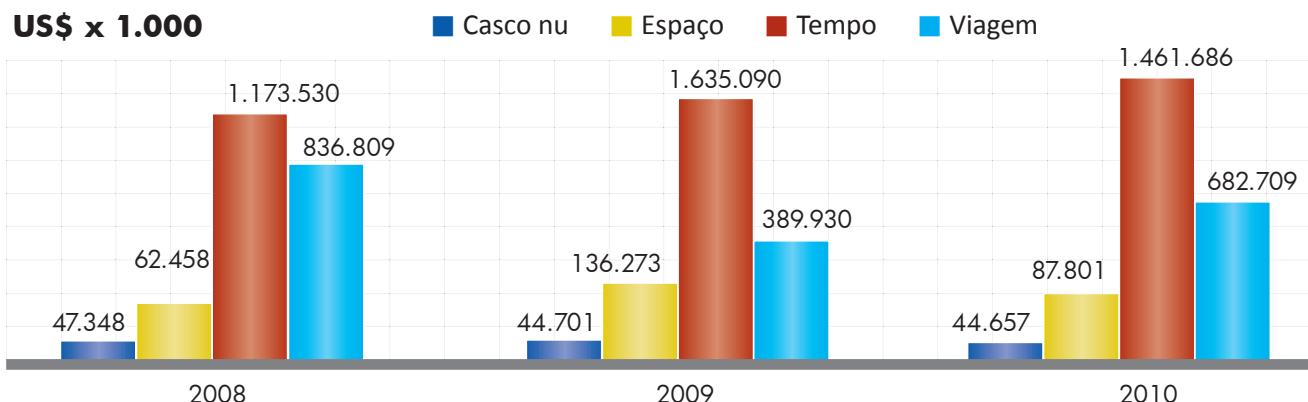
O destino de 84% dos gastos com afretamentos em 2010 foi o transporte de granéis líquidos, mantendo o mesmo padrão de distribuição dos anos anteriores. O segundo acondicionamento mais representativo foi o de

cargas conteinerizadas, com 9% dos gastos com afretamentos de embarcações para esse fim. Essas constatações estão associadas com o perfil da distribuição dos gastos por tipo de embarcação: os gastos com petroleiros, tanques-químicos e gaseiros somaram 85% do total e as despesas com porta-contêineres representaram 9% dos gastos em 2010.

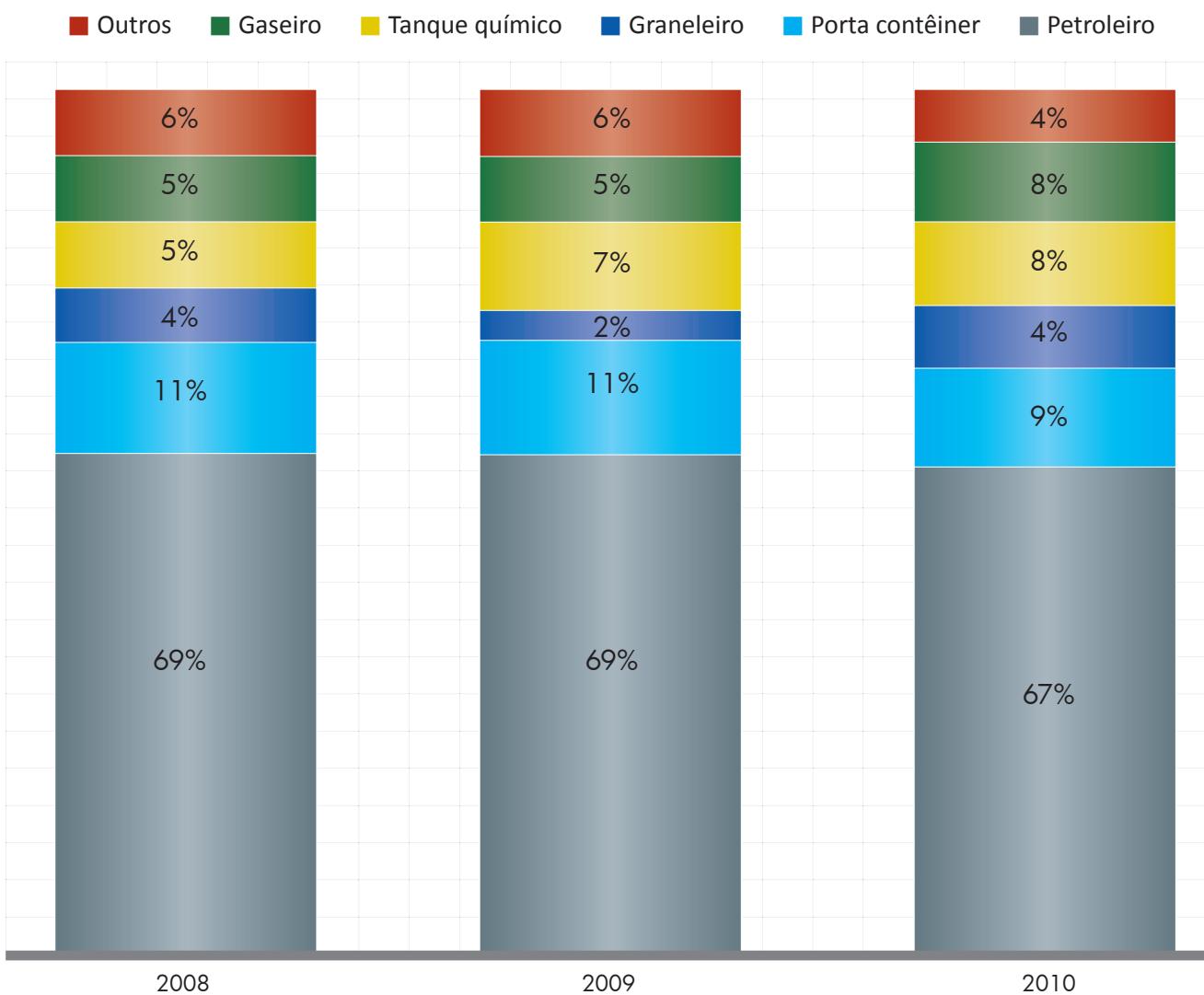
A Petrobras foi a empresa que mais gastou com afretamentos para a navegação de longo curso, 79% do total, seguindo uma tendência de alta que vem dos anos anteriores, seguida da Aliança Navegação e Logística, que aumentou seus gastos com afretamentos no longo curso em 9% em relação a 2009.



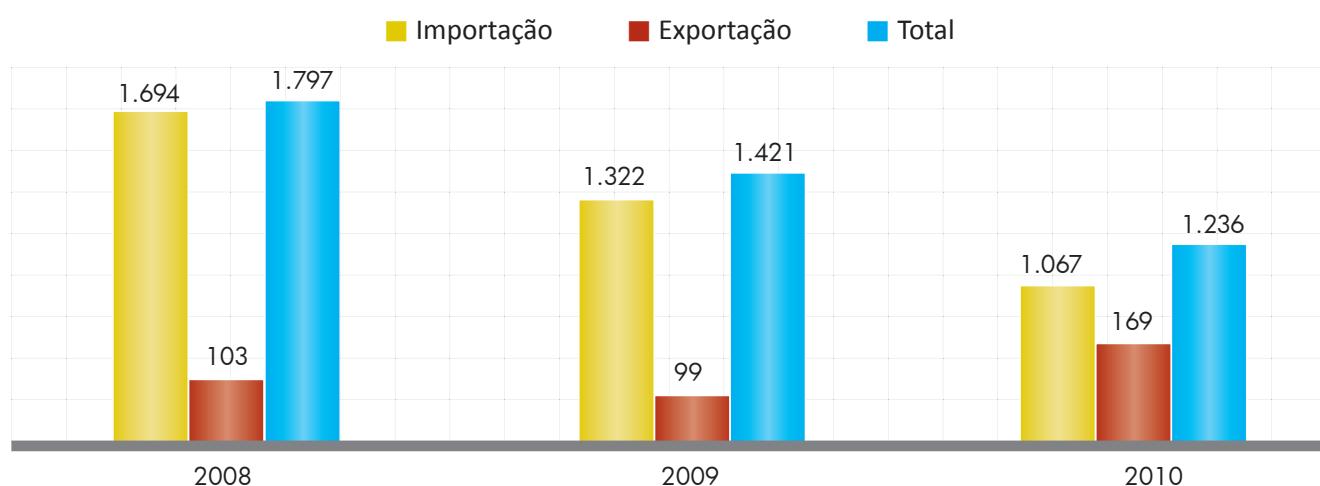
EVOLUÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO LONGO CURSO AUTORIZADOS + REGISTRADOS (POR MODALIDADE)



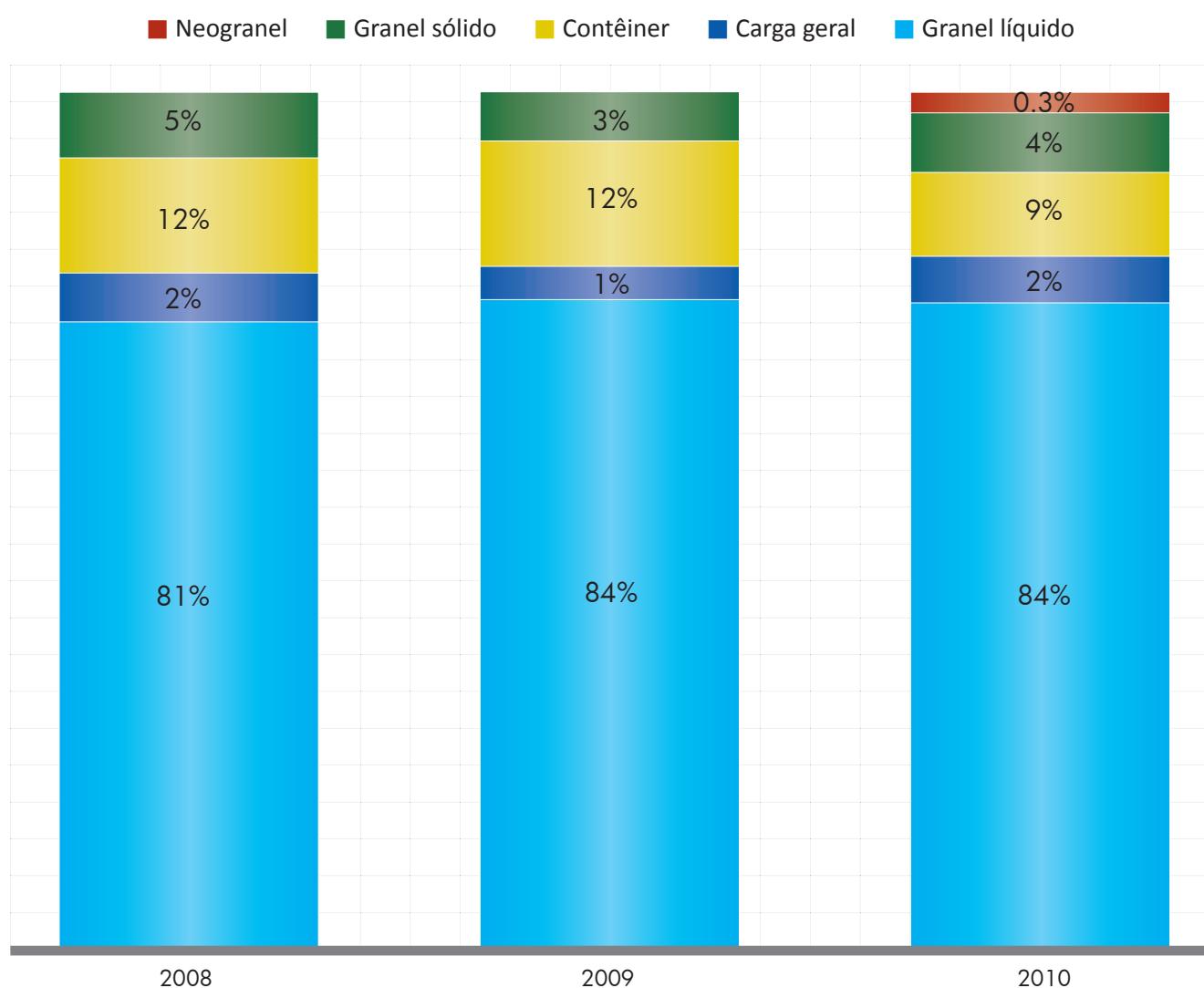
DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO LONGO CURSO POR TIPO DE EMBARCAÇÃO



EMISSÃO DE CERTIFICADOS DE LIBERAÇÃO DE CARGAS PRESCRITAS (CLPC)



DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO LONGO CURSO POR TIPO DE ACONDICIONAMENTO



GASTOS COM AFRETAMENTOS POR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LONGO CURSO - VALORES EM DÓLARES

EMPRESAS	2008	2009	2010
Aliança Navegação e Logística Ltda	155.102.370	127.224.724	138.888.650
Chaval Navegação Ltda	18.120.950	6.711.528	8.890.000
Comercial Marítima Oceânica Ltda	10.894.262	13.823.542	11.572.657
Companhia de Navegação Norsul	9.463.500	10.109.700	22.947.250
Companhia Libra de Navegação	107.663.820	133.137.288	92.505.518
Empresa de Navegação Elcano S.A.	44.126.471	48.069.822	82.109.696
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda	12.464.533	69.445.929	22.589.180
Global Transporte Oceânico S/A	11.246.797	6.603.445	5.107.155
Granéis do Brasil Marítima Ltda	1.648.762	1.701.871	2.672.392
H. Dantas Comércio, Navegação e Indústrias	67.545.500	37.062.050	34.873.325
Log-In Logística Intermodal S/A	7.410.545	8.232.864	24.296.164
Log Star Navegação S/A	-	-	3.043.000
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	-	-	2.612.000
Narval Serviços de Transportes	-	515.000	-
Navegação Guarita	7.863.350	175.500	-
Pancoast Navegação Ltda	4.399.000	655.650	5.393.500
Petrobras Transporte S/a – TRANSPETRO	23.104.848	23.041.720	23.041.720
Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS	1.629.949.333	1.717.114.184	1.789.181.004
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	-	813.850	-
Transnave Navegação S/A	9.140.479	1.555.463	7.128.410
TOTAL	2.120.144.520	2.205.994.129	2.276.851.622



Cabotagem

Os gastos com afretamentos para a navegação de cabotagem subiram 88% em 2010. A modalidade por viagem apresentou o maior aumento de gastos, 127% em relação ao ano anterior.

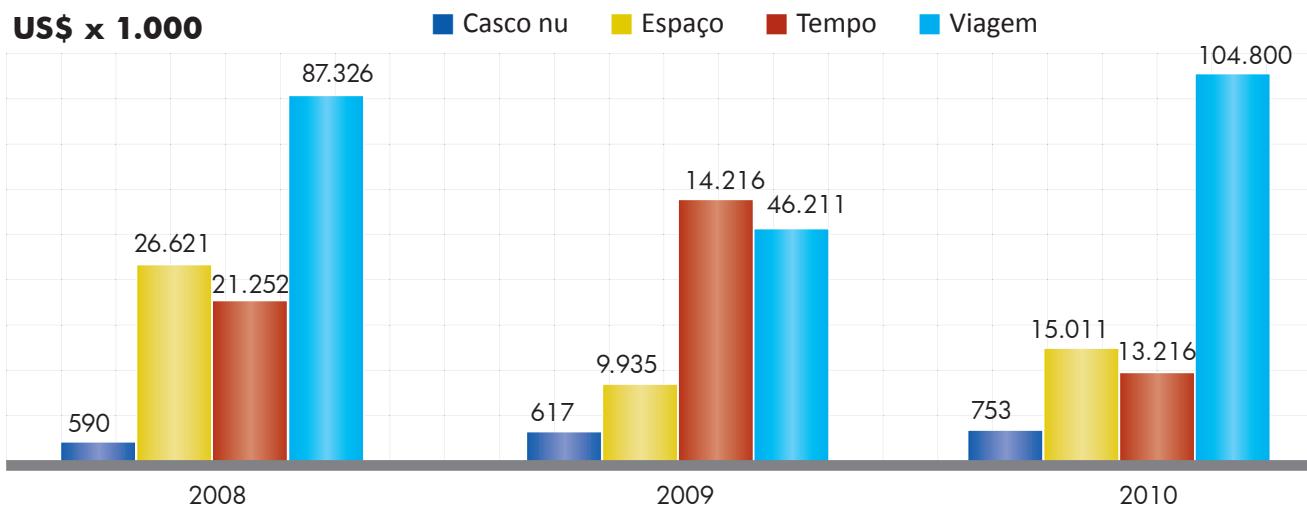
Foi observada também uma mudança na distribuição dos gastos por tipo de acondicionamento das cargas, quando comparada com os anos anteriores. Enquanto as embarcações afretadas para transporte de granéis líquidos representavam os maiores gastos em 2008 e 2009 em relação aos demais acondicionamentos, os afretamentos de embarcações para transporte de granéis sólidos totalizaram a maioria dos gastos na cabotagem. Isso se refletiu na distribuição dos gastos por tipo de embarcação, pois os percentuais dos gastos com afretamentos com petroleiros e tanques-químicos somaram 27% em 2010 –

relativamente pouco quando se considera os 51% dos gastos que representavam em 2009.

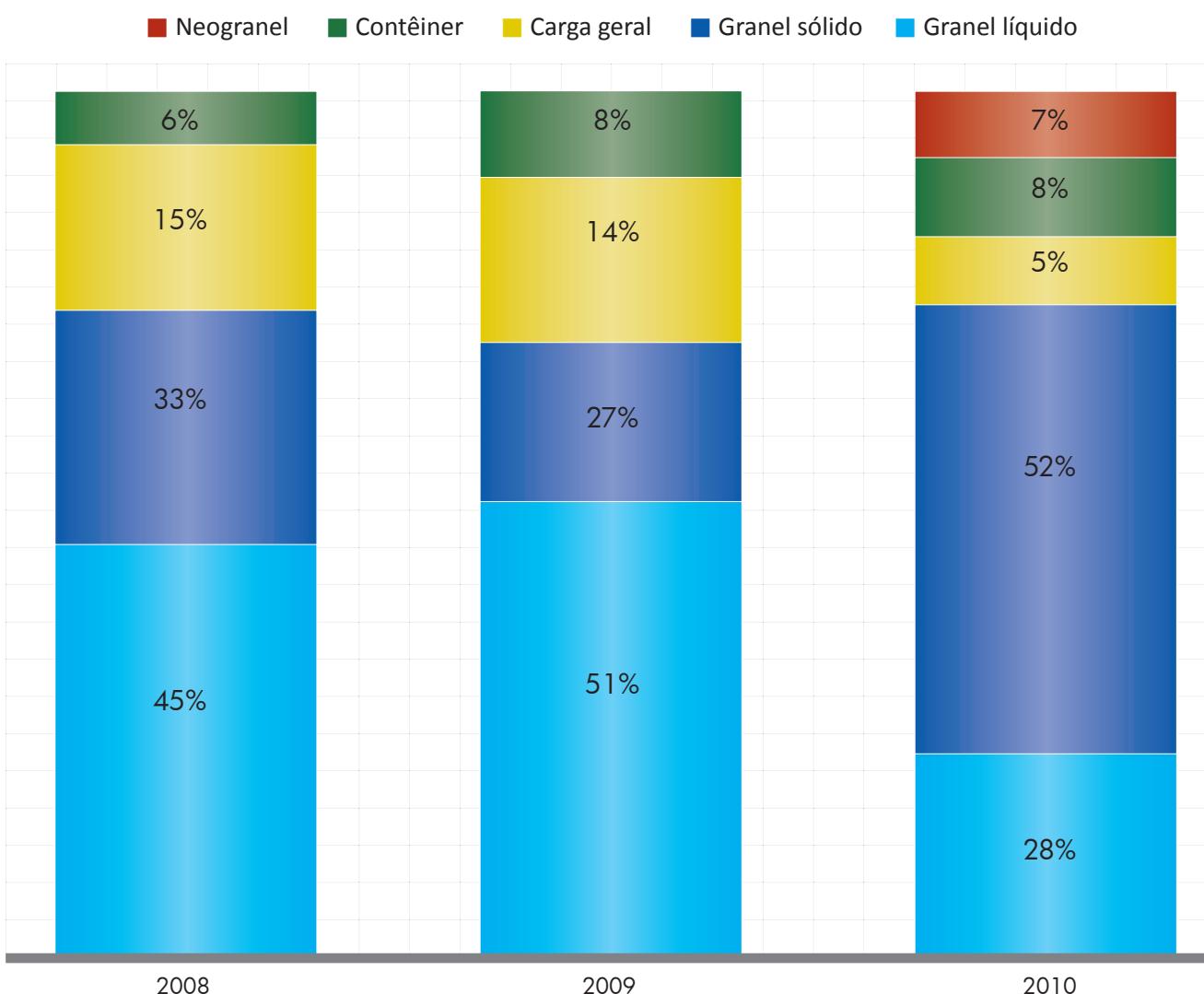
A distribuição dos gastos com afretamentos por empresa em 2010 ajuda a explicar as alterações nas distribuições por tipo de acondicionamento e tipo de embarcação. Empresas que tradicionalmente afretam embarcações para o transporte de granéis sólidos aumentaram significativamente seus gastos com afretamentos em relação a 2009. Esse foi o caso das empresas H. Dantas – Comércio, Navegação e Indústrias e Companhia de Navegação Norsul, que elevaram seus gastos em 154% e 239% em 2010, respectivamente. A Companhia de Navegação Norsul foi a empresa que mais gastou com afretamentos em 2010, superando a Petrobras, que era a empresa com maiores despesas em afretamentos desde 2008.



EVOLUÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO LONGO CURSO AUTORIZADOS + REGISTRADOS (POR MODALIDADE)

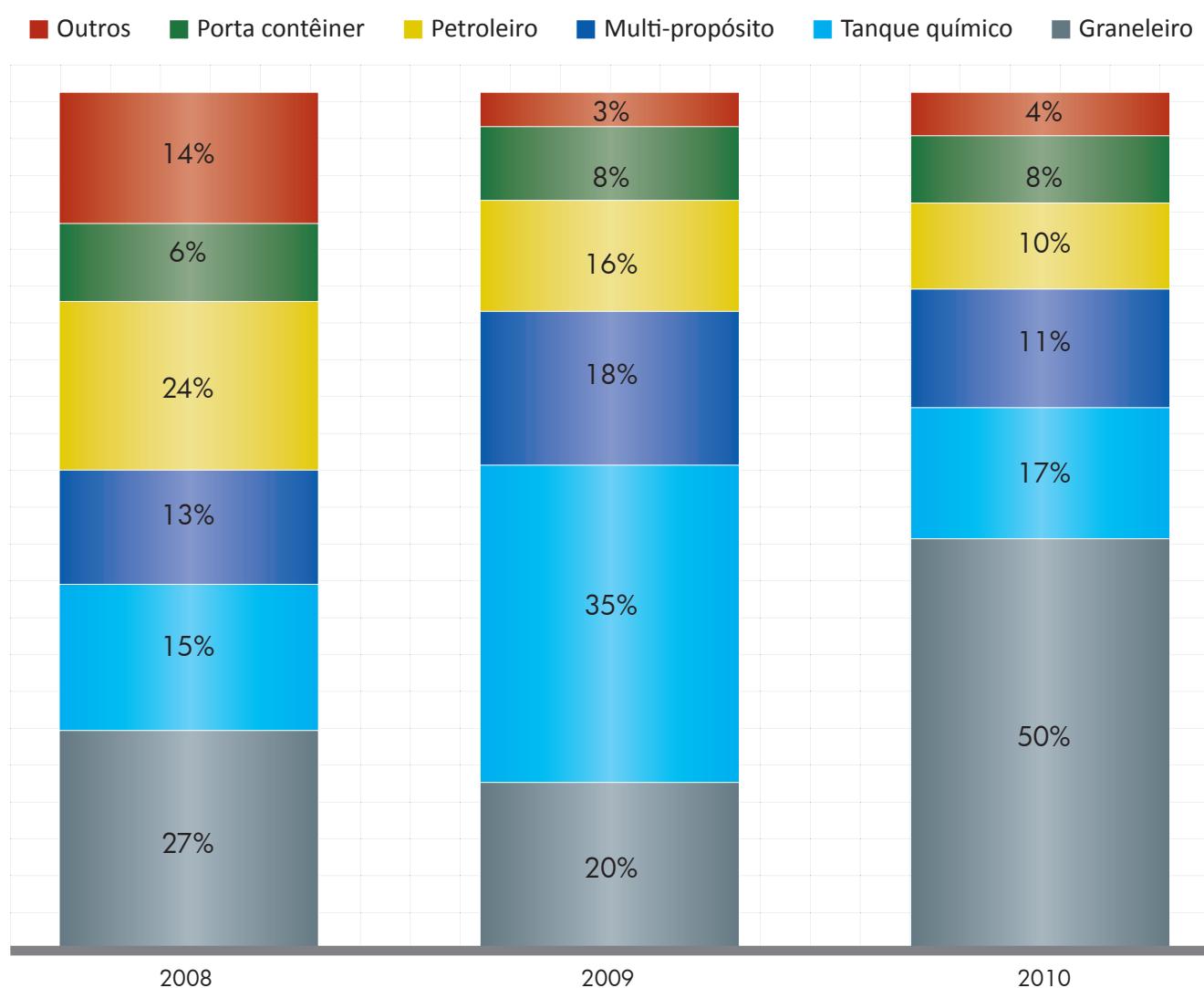


DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO LONGO CURSO POR TIPO DE EMBARCAÇÃO





DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NA CABOTAGEM POR TIPO DE EMBARCAÇÃO



GASTOS COM AFRETAMENTO POR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO CABOTAGEM - VALORES EM DÓLARES

EMPRESAS	2008	2009	2010
Agemar Transportes e Empreendimentos	35.190	-	-
Aliança Navegação e Logística Ltda	4.737.720	5.461.210	6.559.922
Chaval Navegação Ltda	706.964	-	-
Comercial Marítima Oceânica Ltda	265.000	3.959.715	6.846.503
Companhia de Navegação da Amazônia	4.463.055	-	-
Companhia de Navegação Norsul	30.378.900	11.813.250	39.990.125
Companhia Libra de Navegação	1.476.910	790.141	1.030.754
Empresa de Navegação Elcano S.A.	5.829.129	299.000	1.224.256
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda	12.061.813	3.680.446	5.840.150
Galáxia marítima Ltda	-	-	656.971
Global Transporte Oceânico S/A	3.378.044	349.629	26.519
Granéis do Brasil Marítima Ltda	1.319.100	6.193.085	1.235.500
H. Dantas Comércio, Navegação e Indústrias	15.349.625	8.224.213	20.922.700
Log-In Logística Intermodal S/A	-	-	14.131.420
Log Star Navegação S/A	-	-	378.814
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	723.155	289.560	242.490
Narval Serviços de Transportes	12.950	144	-
Navegação Guarita	568.750	-	-
Navegação São Miguel Ltda	3.570.000	-	-
Pancoast Navegação Ltda	11.235.573	753.206	3.648.000
Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS	39.677.069	29.165.400	30.351.003
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	-	-	480.000
Transnave Navegação S/A	-	-	215.000
TOTAL	135.788.946	70.978.999	133.780.127



Apoio marítimo

Os gastos das EBNs com afretamentos para a navegação de apoio marítimo cresceram substancialmente em 2010: 66% quando comparados ao ano de 2009. Esse aumento foi sentido tanto na modalidade a casco nu quanto por tempo. No entanto, os afretamentos a casco nu apresentaram a maior alta de gastos, 165%, enquanto as EBNs aumentaram seus gastos em 53% em afretamentos por tempo em relação a 2009 para a navegação de apoio marítimo.

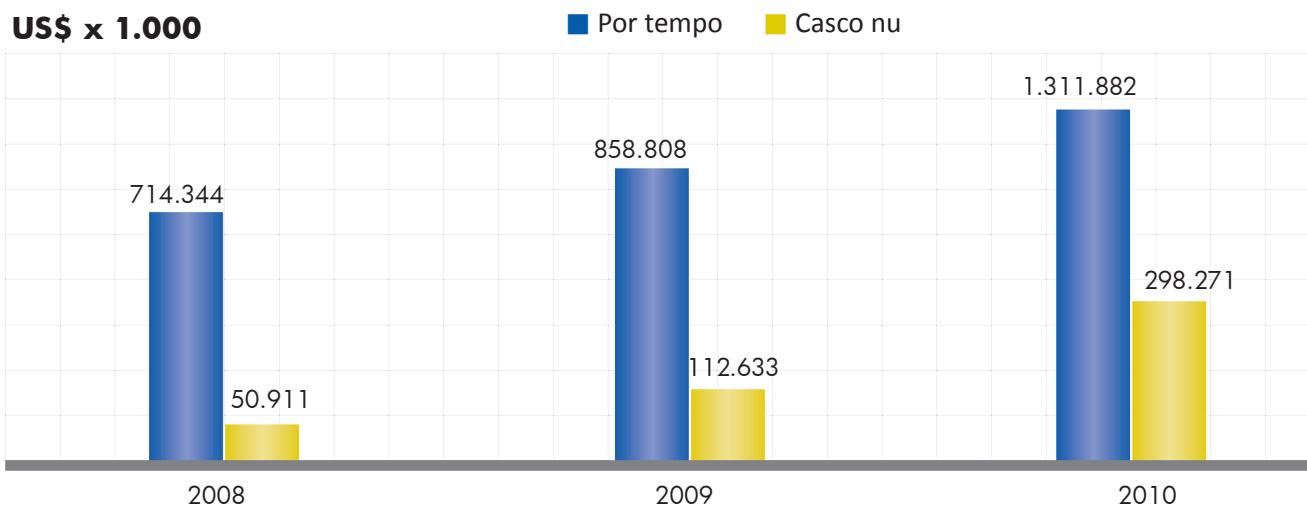
Houve também uma diversificação das classes das embarcações afretadas pelas EBNs, indicando uma especialização na navegação de apoio marítimo. Isso pode ser constatado pela distribuição dos gastos dos afretamentos por

classe da embarcação. Os gastos com classes como RSV e PSV 1000 perderam relevância em 2010, enquanto outras como AHT, DSV, Passageiros, Rebocador, Subsea Equipment Support Vessel e, principalmente, PLSV ganharam importância em relação aos gastos com afretamento das mesmas em 2010, somando 22% do total. Somente os afretamentos de embarcações da classe PLSV representaram 9% do montante gasto no apoio marítimo em 2010.

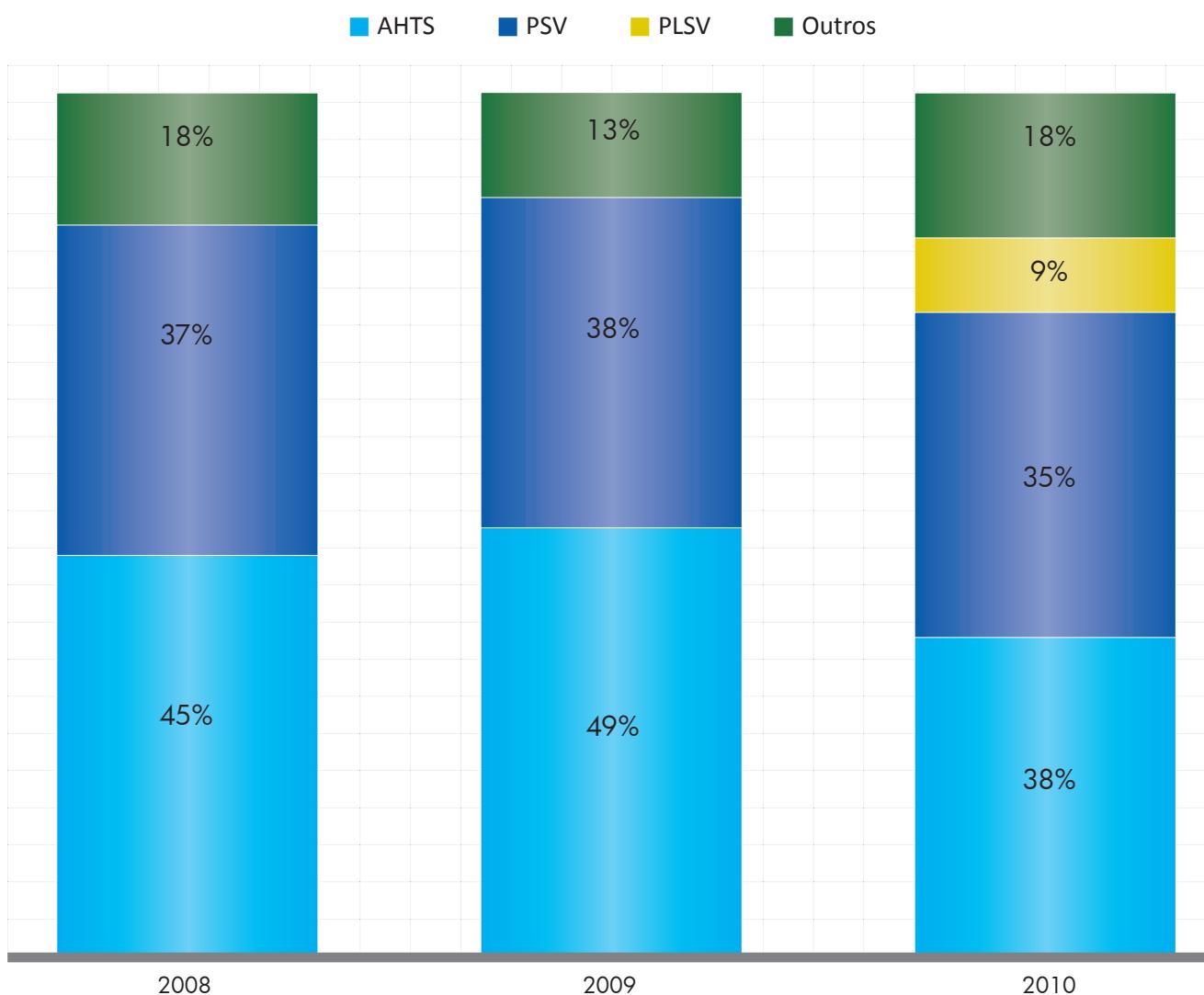
A empresa que mais gastou com afretamentos para o apoio marítimo em 2010 foi a Petrobras, que dispendeu 66% do total e aumentou em 55% seus gastos com afretamentos no apoio marítimo em relação ao ano anterior.



Evolução dos Gastos com Afretamentos no Apoio Marítimo Autorizados + Registrados (Por Modalidade)



Distribuição dos Gastos com Afretamentos no Apoio Marítimo por Classe de Embarcação



DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO APOIO MARÍTIMO POR TIPO DE EMBARCAÇÃO

EMPRESAS	2008	2009	2010
AHT	0	0%	2%
AHTS	6%	10%	15%
AHTS 12000	11%	14%	8%
AHTS 15000	9%	6%	4%
AHTS 18000	15%	16%	9%
AHTS 7000	4%	3%	1%
DSV	0	0%	3%
PASSAGEIROS	0	0%	3%
PLSV	0	0%	9%
PSV	15%	15%	20%
PSV 1000	3%	7%	0%
PSV 1500	6%	6%	5%
PSV 3000	13%	11%	8%
REBOCADOR	0	0%	2%
RSV	3%	2%	0%
SUBSEA EQUIPMENT SUPPORT VESSEL	0	0%	3%
OUTROS	14%	17%	9%



GASTOS COM AFRETAMENTO POR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO APOIO MARÍTIMO - VALORES EM DÓLARES

EMPRESAS	2008	2009	2010
Acamin Navegação e Serviços Marítimos Ltda	1.035.632	8.268.334	47.954.973
Acery Brasil S/A	25.353.050	-	12.901.804
Alfanave Transportes Marítimos Ltda	1.786.950	3.262.225	2.350.000
Aracaju Serviços Auxiliares Ltda	-	91.066	6.578.465
Astro Internacional S/A	-	-	128.000
Astromarítima Navegação S/A	12.258.154	11.808.639	33.436.645
Bos Navegação S/A	6.954.398	30.088.967	16.633.795
Bourbon Offshore Marítima S/A	-	-	1.710.000
Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda	18.965.352	41.549.425	32.684.245
Camorim Offshore Serviços Marítimos Ltda	2.182.750	-	700.500
Camorim Serviços Marítimos Ltda	-	2.245.000	2.314.500
Dof Navegação Ltda	663.780	2.162.500	8.030.000
Fugro Brasil Ser Subm e Levantamentos	388.743	691.099	-
Galáxia Marítima Ltda	8.166.900	10.289.100	4.176.036
Gulf Marine Serviços Marítimos do Brasil Ltda	9.662.997	15.897.211	8.293.422
Luanova Serviços Marítimos Ltda	168.589	650.009	636.184
Maersk Supply Service Apoio Marítimo Ltda	9.884.889	24.453.019	17.206.598
Maranil Transp. Com. Serv. de Limpeza Marítima	-	-	1.770.063
Maré Alta do Brasil Navegação Ltda	11.325.137	20.680.876	19.119.770
Marimar S/A	-	1.095.000	3.000
Navegação São Miguel Ltda	10.958.000	10.864.067	2.041.000
Navemar Transportes e Comércio Marítimo	325.116	142.340	-
Norskan Offshore Ltda	11.781.000	17.103.000	32.493.803
Ogx Petróleo e Gás Ltda	-	4.093.328	44.778.343
Pan Marine do Brasil Ltda	-	-	1.337.677
Petro-Santos Ltda	-	28.243.600	59.190.550
Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS	618.522.694	690.150.741	1.067.437.924
R&P Transportes Marítimos	81.764	54.510	-
Saveiros, Tamuyrano Serviços Marítimos S/A	-	9.570.211	12.474.273
Seabulk Offshore do Brasil	5.088.788	6.956.582	-
Seacor Offshore do Brasil Ltda	-	-	4.557.668
Sealion do Brasil Navegação Ltda	-	5.865.000	31.025.000
Senior Navegação Ltda	-	12.475.500	2.665.799
Serviços Marítimos Dialcar	243.660	-	-
Subsea7 do Brasil Serviços Ltda	9.048.800	3.082.000	780.000
Technip Brasil - Engenharia, Instalações e Apoio	58.599	6.018.721	132.264.601
Tranship Transportes Marítimos Ltda	-	1.048	6.953
Trico Serviços Marítimos Ltda	350.252	3.588.000	2.353.000
Up Offshore Apoio Marítimo Ltda	-	-	117.900
TOTAL	765.255.995	971.441.118	1.610.152.491



Apoio portuário

As EBNs autorizadas para atuar na navegação de apoio portuário gastaram US\$ 21,77 milhões em afretamentos de embarcações para esse fim em 2010, elevando seus gastos em 47% em relação ao ano de 2009. Os afretamentos por tempo voltaram a possuir relevância em termos de valores no último ano, mas a modalidade a casco nu foi a que mais expressivamente, nesse quesito, foi utilizada pelas EBNs em seus afretamentos, representando 77% do gasto total em 2010.

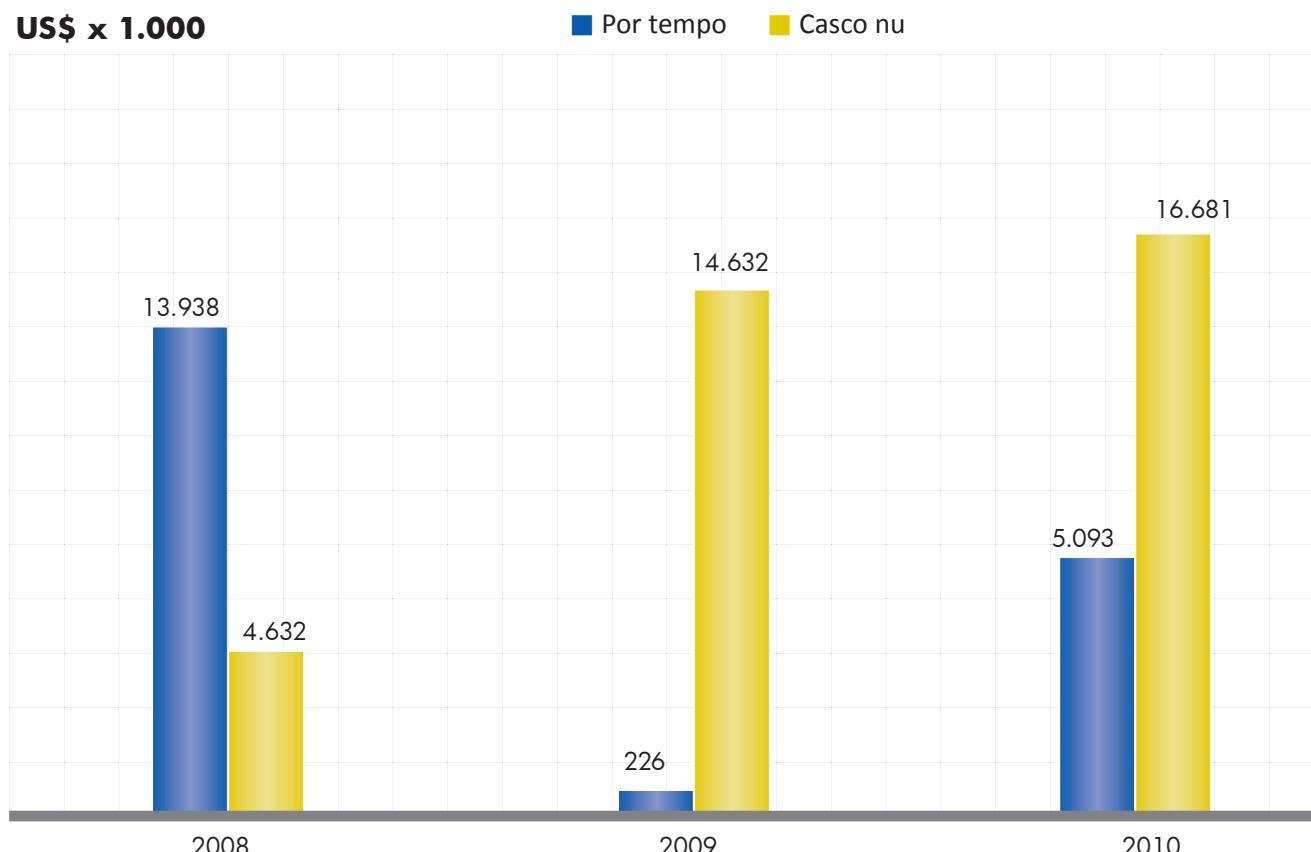
A distribuição dos gastos com afretamentos para o apoio portuário por tipo de embarcação revelou uma alteração no padrão em relação aos anos anteriores, com a inclusão em 2010 de tipos cujos gastos em afretamentos não sobressaíram em 2008 ou 2009. As embarcações que aglutinaram mais gastos das EBNs em 2010 foram os rebocadores/empurreadores com 25% dos gastos, seguidos dos petroleiros com 23% e das lanchas com 21%. Esses últimos dois tipos não apresentaram relevância em

gastos nos anos de 2008 e 2009.

Cabe ressaltar que, com a vigência da Resolução Nº 1.636 – ANTAQ, publicada em 15 de março de 2010, em conformidade com a Lei Nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, a atividade de dragagem não é mais enquadrada como navegação de apoio portuário. Assim, os afretamentos de dragas acompanhados pela ANTAQ se iniciaram anteriormente a esses dispositivos e diminuíram sua importância na distribuição por tipo de embarcação na navegação de apoio portuário, que está sob esfera de atuação da ANTAQ. Atenta-se que esse fato não implica que os afretamentos para esta atividade tenham de fato diminuído, mas sim que não são mais alvo de registro ou autorização pela ANTAQ.

A EBN que mais gastou em 2010 com afretamentos de embarcações para o apoio portuário foi outra vez a Milmares Equipamentos e Serviços Marítimos, com 27% dos gastos, seguida da TUGBRASIL Apoio Portuário, com 14% do total.

Evolução dos gastos com afretamentos no apoio portuário autorizados + registrados (por modalidade)





DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM AFRETAMENTOS NO APOIO PORTUÁRIO POR TIPO DE EMBARCAÇÃO

EMPRESAS	2008	2009	2010
OUTRAS	4%	10%	10%
BARCAÇA	0%	0%	3%
BALSA	0%	0%	3%
POR TA CONTÊINER	0%	0%	4%
LANCHA	0%	0%	21%
PETROLEIRO	0%	0%	23%
UT 250	4%	9%	0%
REBOCADOR/EMPURRADOR	8%	14%	25%
CÁBREA/GUINDASTE	9%	38%	7%
BALSA NÃO PROPULSADA	20%	13%	0%
DRAGA	54%	17%	4%

GASTOS COM AFRETAMENTO POR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO APOIO PORTUÁRIO - VALORES EM DÓLARES

EMPRESAS	2008	2009	2010
Bandeirantes Dragagem e Construção	172.000	-	-
Bay Service Serviços Portuários Ltda	-	-	198.609
CG Apoio Marítimo Ltda	-	-	3.156
Deme Brazil Serviços de Dragaem	1.191.896	-	-
Eequipada Serviços Ltda	-	-	268.033
Iberá Transportes e Serviços Marítimos Ltda	-	-	1.733.425
lizabel Nicola Sales ME	-	-	34.758
JB Marine Service Ltda	-	-	7.272
Milmares Equipamentos e Serviços Marítimos	-	7.592.783	5.931.774
Muliceiro Serviços Marítimos Ltda	-	-	709.997
N e N Navegação e Logística Ltda	81.900	430.300	530.793
Navegação São Miguel Ltda	544.500	543.000	2.146.050
Navemar Transportes e Comércio Marítimo	-	-	66.069
Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS	-	225.884	3.018.921
Porto Lopes Transporte Marítimo Ltda	-	126.225	168.703
Rio Interport Consult Engenharia Ltda	-	59.400	115.500
Sermapra Serv. Marít. de Apoio a Praticagem Ltda	-	-	600.855
Servi-Porto Serviços Portuários Ltda	-	-	69.331
Somar - Serviços de Operações Marítimas Ltda	2.421.639	2.415.023	846.912
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	1.628.000	-	893.000
Thyssenkrupp CSA Companhia Siderúrgica	11.944.056	-	-
Tugbrasil Apoio Portuário S/A	392.000	2.516.500	3.076.500
VALE S/A	193.600	949.000	1.354.000
TOTAL	18.569.590	14.858.115	21.773.658





PORTOS

Análise da movimentação de cargas

Introdução

O ano de 2010 caracterizou-se pelo retorno do crescimento da movimentação de cargas no setor portuário nacional. A maioria das instalações portuárias incrementou a sua movimentação de carga em relação ao ano anterior. Tal desempenho pode ser explicado pela conjuntura favorável à retomada do crescimento econômico em vários setores, o que impulsionou o aumento da demanda e gerou reflexos na movimentação de cargas. Contudo, nem todas as instalações portuárias foram capazes de retornar aos números de movimentação de cargas pré-crise, como será demonstrado adiante.

A movimentação total de cargas nas instalações portuárias brasileiras ao longo do ano de 2010 foi a maior da história do país: 833.882.796 t, aumento relativo de 13,7% e absoluto de 100.951.655 t em relação ao ano de 2009 e superior em cerca de 8,5% em relação ao recorde anterior que foi registrado em 2008.

Do acréscimo total de um pouco mais de 100 milhões de toneladas de 2009 para 2010, os granéis sólidos contribuíram com 72,9 milhões, puxados principalmente pelo aumento na movimentação de minério de ferro, subida de 279,8 milhões de toneladas em 2009 para 311,3 milhões de toneladas em 2010. O valor expressivo da movimentação desses granéis está relacionado à recuperação ou fortalecimento de importantes parceiros comerciais brasileiros, como Japão, Alemanha, Argentina e Holanda. Essa natureza da carga revelou-se como a de maior representatividade na matriz aquaviária

de transporte (aproximadamente 60% do total geral de carga).

Os granéis líquidos, com destaque aos combustíveis e óleos minerais, tiveram um incremento de 5,3% em relação a 2009. Embora tenha apresentado taxa de crescimento mais modesta com relação aos outros tipos de carga, a movimentação de granel líquido tem exibido menor volatilidade na movimentação total. O desempenho da movimentação dessa natureza da carga é preponderantemente determinado



pela produção de combustíveis e óleos minerais, principalmente da Petrobras S.A. Em linha com a movimentação de granéis líquidos, a produção média anual de petróleo em 2010 registrou recorde histórico, ultrapassando a marca de 2 milhões de barris por dia, crescimento de 2% em relação ao ano de 2009 (dados da Agência Nacional de Petróleo).

Já a carga geral teve um acréscimo de 17,2% em relação ao ano de 2009 e 6,2% em relação a 2008. Destacou-se a elevação da tonelagem de produtos siderúrgicos, celulose e mercadorias conteinerizadas. Esta última apresentou desempenho bastante positivo em 2010, tanto por conta do crescimento da economia nacional quanto pela recuperação da economia mundial, ainda que modesta. O vigor da demanda doméstica tem impactado a importação de cargas

conteinerizadas de alto valor agregado. Já a demanda externa em recuperação impactou a exportação de alguns produtos conteinerizados importantes, tais como: carnes de aves congeladas, café e açúcar (8% da exportação de açúcar foi realizada em contêineres). Juntos representam 30% da tonelagem de carga conteinerizada exportada.

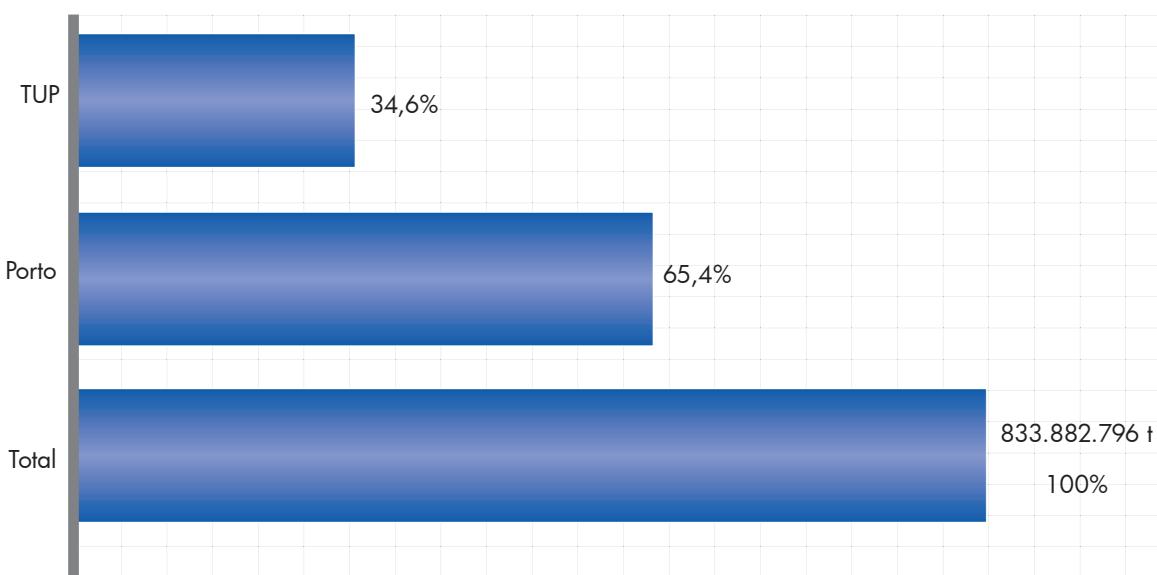
A participação dos portos organizados e terminais de uso privativo – TUPs na movimentação total do Brasil foi respectivamente de 288,8 e 545,1 milhões de toneladas. A movimentação de cargas nos TUPs foi de 65,4% do total brasileiro, percentual que vem crescendo nos últimos 3 anos, devido ao aumento da quantidade de TUPs, aos altos investimentos privados e também ao crescimento da movimentação das principais commodities nas quais os TUPs são especializados.

MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CARGAS NOS PORTOS E TERMINAIS BRASILEIROS – 2008/2010

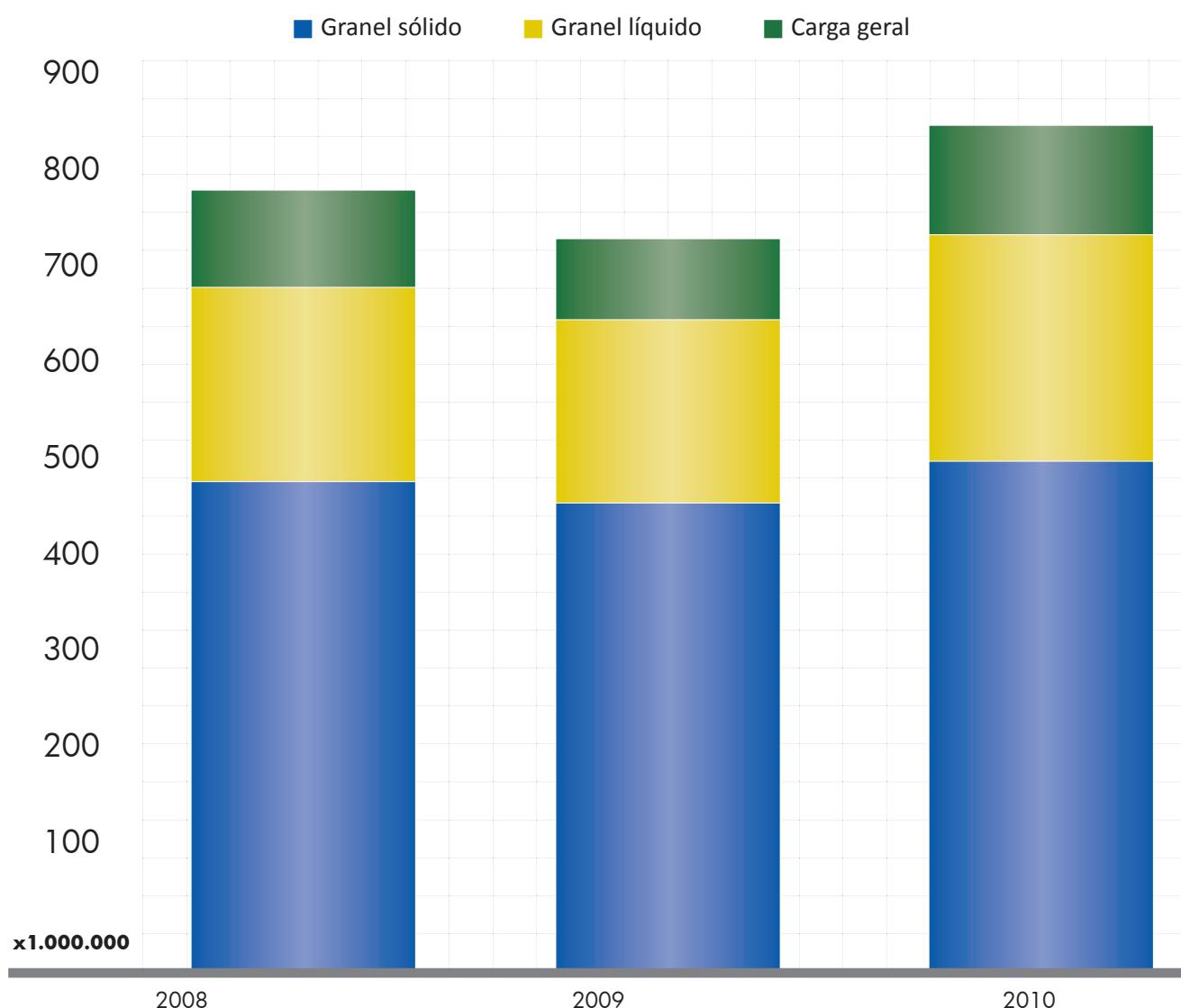
GRUPO	2008 t/%	2009 t/%/variação	2010 t/%/variação
GRANEL SÓLIDO	460.184.343 / 59,89	432.985.386 / 59,08 / (5,91)	505.887.090 / 60,67 / 16,84
GRANEL LÍQUIDO	195.637.355 / 25,46	197.934.640 / 27,01 / 1,17	208.457.609 / 25,00 / 5,32
CARGA GERAL	112.501.852 / 14,64	102.011.115 / 13,92 / (9,32)	119.538.097 / 14,34 / 17,18
NATUREZA DA CARGA - TOTAL	768.323.550 / 100	732.931.141 / 100 / (4,61)	833.882.796 / 100 / 13,77
LONGO CURSO	568.404.889 / 73,98	531.277.169 / 72,49 / (6,53)	616.397.721 / 73,92 / 16,02
CABOTAGEM	172.392.766 / 22,44	177.287.367 / 24,19 / 2,84	188.011.103 / 22,55 / 6,05
NAVEGAÇÃO INTERIOR	27.525.895 / 3,58	24.366.605 / 3,32 / (11,48)	29.473.972 / 3,53 / 20,96
TIPO DE NAVEGAÇÃO - TOTAL	768.323.550 / 100	732.931.141 / 100 / (4,61)	833.882.796 / 100 / 13,77
PORTOS ORGANIZADOS	274.028.568 / 35,67	259.826.524 / 35,45 / (5,18)	288.797.328 / 34,63 / 11,15
TERMINAIS DE USO PRIVATIVO	494.294.982 / 64,33	473.104.617 / 64,55 / (4,29)	545.085.468 / 65,37 / 15,21
INSTALAÇÕES - TOTAL	768.323.550 / 100	732.931.141 / 100 / (4,61)	833.882.796 / 100 / 13,77
EMBARQUE	525.106.710 / 68,34	508.776.004 / 69,42 / (3,11)	562.013.116 / 67,40 / 10,46
DESEMBARQUE	243.216.840 / 31,66	224.155.137 / 30,58 / (7,84)	271.869.680 / 32,60 / 21,29
SENTIDO - TOTAL	768.323.550 / 100	732.931.141 / 100 / (4,61)	833.882.796 / 100 / 13,77



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS 2010 – TUPS X PORTO



EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA POR NATUREZA



Portos organizados

Os Portos Organizados em 2010 movimentaram 288,8 milhões de toneladas, 5,4% e 11,2% superior ao ano de 2008 e 2009, respectivamente. Cinco portos foram responsáveis pela maior parte da movimentação geral de cargas nos Portos Organizados. Juntos, os portos de Santos, Itaguaí, Paranaguá, Vila do Conde e Rio Grande movimentaram cerca de 205,3 milhões de toneladas, o que representa cerca de 71,1% da movimentação geral de cargas nos portos brasileiros.

Em termos de toneladas movimentadas, o Porto de Santos foi o porto que apresentou a participação e o crescimento mais expressivo, fechando o ano de 2010 com a movimentação de 85,4 milhões de toneladas (esse número considera apenas o Porto Organizado de Santos, sem levar em conta a movimentação dos Terminais de Uso Privativo em Santos). Em 2010 a movimentação deste porto aumentou 9,7 milhões em relação a 2009, com destaque para a movimentação de açúcar, contêineres, milho, soja e combustíveis, como será visto adiante. Mesmo não tendo apresentado queda na movimentação de cargas após a propagação dos efeitos da crise financeira mundial, em 2009, o porto santista apresentou queda em seu ritmo de crescimento, mas em 2010 a movimentação voltou a apresentar um ritmo mais forte.

Algo semelhante também ocorreu no Porto de Itaguaí. Entre 2008 e 2009, o ritmo diminuiu, mas não chegou a haver queda da quantidade de toneladas de cargas movimentadas. Em 2010,

o ritmo de crescimento voltou a se intensificar.

Ainda entre os cinco portos que apresentaram as maiores movimentações de carga em 2010, os portos de Paranaguá e Rio Grande recuperaram os níveis de movimentação de 2008, mas o Porto de Vila do Conde ainda não igualou o nível de movimentação de 2010 aos níveis anteriores aos efeitos da crise mundial, como será visto adiante na análise do comportamento da movimentação de cargas de tais portos.

Entre os portos que apresentaram queda na movimentação de cargas em 2010 comparativamente a 2009 estão os portos de Niterói, Ilhéus, Santarém e Areia Branca. Entretanto, apesar da queda observada em 2010, alguns desses portos aumentaram a movimentação de cargas em 2009 em relação a 2008 e recuperaram os níveis de movimentação anteriores aos efeitos da crise financeira mundial, como os portos de Ilhéus e Niterói.

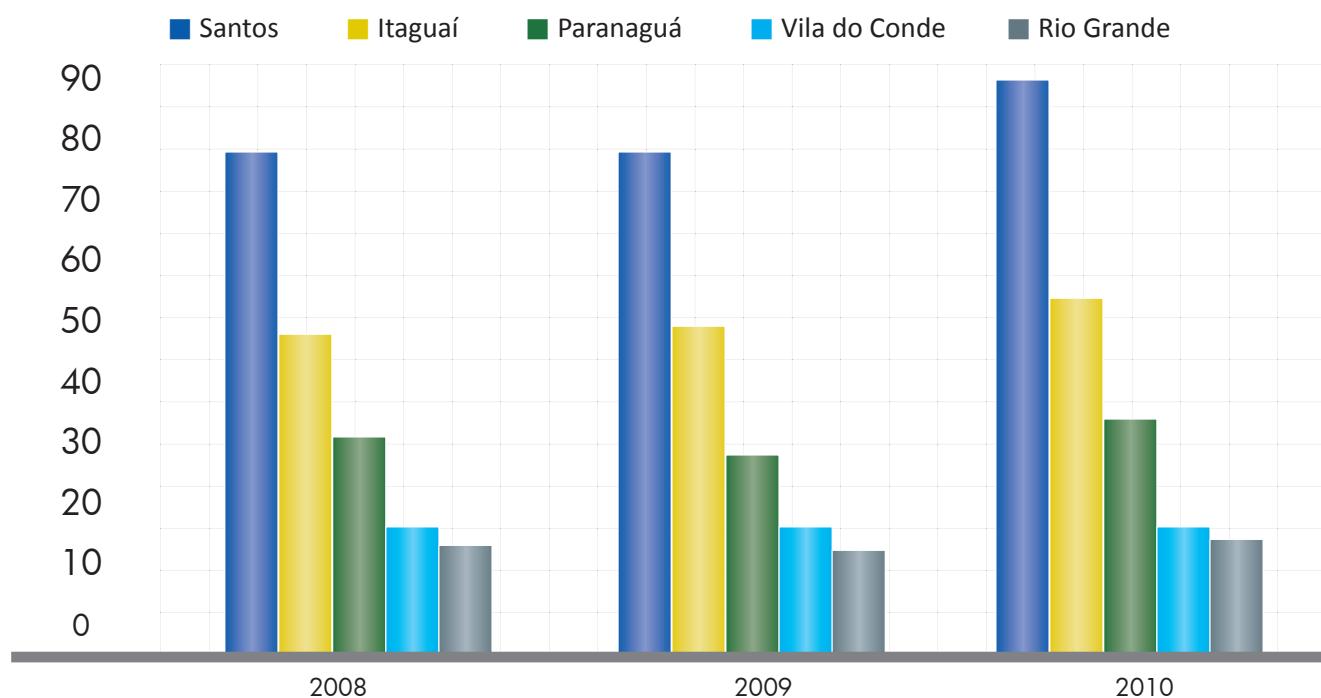
O Porto de Santarém apresentou aumento de sua movimentação entre 2008 e 2009 e redução no ano de 2010, o que pode ser atribuído a problemas relacionados à seca no Rio Madeira e ao terminal da Cargill, o que gerou obstáculos ao escoamento da soja.

Vale também ressaltar que as dez mercadorias mais movimentadas nos portos organizados (minério de ferro, mercadorias conteinerizadas, combustíveis, soja, açúcar, fertilizantes, milho, bauxita, trigo e farelo de soja) foram responsáveis por 80% da movimentação geral de cargas nessas instalações, como ilustra o gráfico:

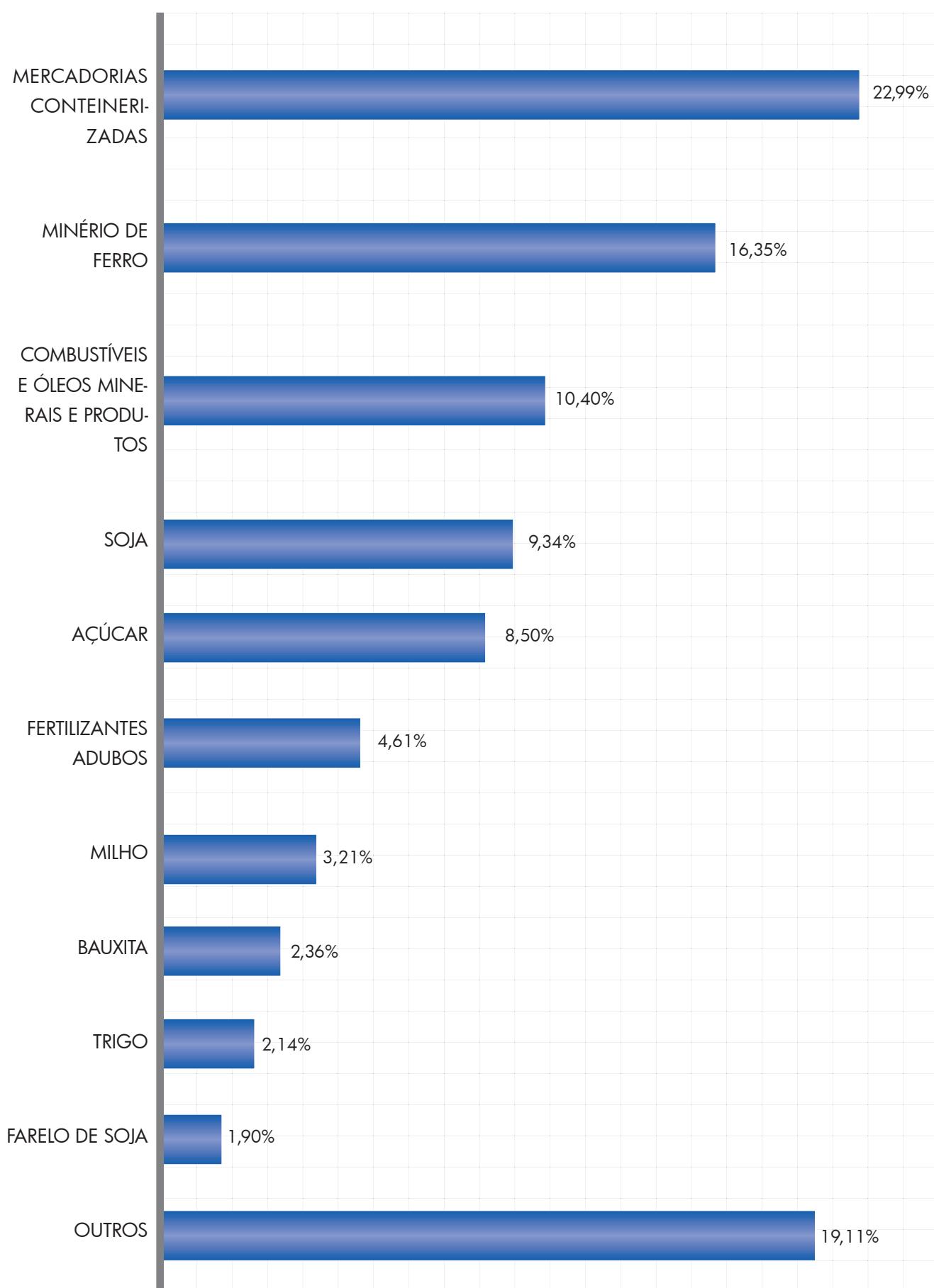




EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA POR NATUREZA



PARTICIPAÇÃO DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS





Movimentação nos principais portos organizados

● PORTO DE ITAQUI

Em 2010, o Porto de Itaqui apresentou crescimento de 7,5% em relação a 2009, mas ainda não recuperou o nível de movimentação de cargas de 2008. O crescimento observado entre 2009 e 2010 pode ser atribuído à movimentação de ferro gusa, fertilizantes, soja e, principalmente, combustíveis e óleos minerais.

O crescimento das exportações de soja no Porto de Itaqui é atribuída à atração dos grãos do Centro – Oeste (que aumentou durante o ano de 2010 devido à seca em alguns rios da Região Norte, o que prejudicou o escoamento dos grãos da região). Já o aumento da movimentação de granéis líquidos pode ser explicado pelo incremento no consumo interno e ao transbordo de produtos, visto que o Porto de Itaqui é entreposto de derivados do petróleo no Norte e Nordeste.

● PORTO DE FORTALEZA

Em 2010, a movimentação geral de cargas ultrapassou os níveis de movimentação de 2008

e apresentou crescimento de 24,4% em relação a 2009. Destaque para a participação e crescimento da movimentação de combustíveis e óleos minerais (o desempenho dos granéis líquidos foi atribuído principalmente ao asfalto trazido pela Petrobras), contêineres e trigo. Também apresentaram crescimento expressivo em relação aos anos anteriores o coque de petróleo e os produtos siderúrgicos.

Outros fatores que contribuíram para o aumento da movimentação foram o desembarque dos trilhos da Ferrovia Transnordestina e o crescimento da economia cearense.

● PORTO DE SUAPE

Em 2010, a movimentação geral de cargas ultrapassou os níveis de 2008 e, em termos percentuais, o Porto de Suape apresentou crescimento de 19,5% em relação a 2009. Vale destacar as movimentações de contêineres e granéis líquidos nesse resultado.

Entre os granéis líquidos estão em destaque o gás liquefeito de petróleo, o gás de cozinha, a



gasolina e o querosene de aviação. A movimentação de contêineres predominou nas importações, o que em parte se justifica pelos efeitos da valorização cambial ocorrida durante o ano de 2010. O incremento de movimentação de cargas também foi puxado pelo aquecimento da economia do Estado, pois provocou maior demanda por máquinas e equipamentos (carga de projeto) para a montagem de grandes empreendimentos.

● PORTO DO RIO DE JANEIRO

Ainda retomando os níveis de 2008, em 2010 o Porto do Rio de Janeiro apresentou crescimento de 11,8% em relação a 2009. Houve participação significativa da movimentação de contêineres (com predomínio das importações), produtos siderúrgicos, veículos e material para vias férreas.

● PORTO DE ITAGUAÍ

Desde 2008, o Porto de Itaguaí não apresenta queda na quantidade de cargas movimentadas. Apesar da redução na movimentação de alumina, carvão metalúrgico, coque de hulha, contêineres e produtos siderúrgicos entre 2008 e 2010, houve crescimento na movimentação de carvão mineral e minério de ferro, o que impul-

sionou a movimentação total de cargas nos últimos três anos.

● PORTO DE SANTOS

Nos últimos três anos, o Porto de Santos não sofreu queda em sua movimentação geral de cargas, apenas apresentou uma diminuição no ritmo de crescimento de sua movimentação no ano de 2009 devido aos reflexos da crise mundial.

Em 2010, o porto movimentou cerca de 10 milhões de toneladas de carga a mais do que em 2009. Tal crescimento pode ser atribuído principalmente à movimentação de açúcar (que entre 2008 e 2010 aumentou sua movimentação em 7,7 milhões de toneladas, e entre 2009 e 2010 apresentou aumento de 1,8 milhões de toneladas), contêineres (com participação maior das exportações), combustíveis e óleos minerais, milho e soja.

Assim como em outros portos, a movimentação de milho cresceu significativamente no Porto de Santos em 2010, equivalente a 53,7% em relação a 2009. Esse incremento pode ser explicado pela queda na oferta em países que tradicionalmente produzem grande quantidade de grãos, provocada pela seca em lavouras da Rússia e de algumas regiões do Mar Negro.

● PORTO DE PARANAGUÁ

Em 2010, a movimentação geral de cargas do Porto de Paranaguá ultrapassou os níveis de movimentação de 2008. Em termos percentuais, houve crescimento de 12% em relação a 2009. Ressalta-se a participação e aumento da movimentação de açúcar, contêineres (sendo que as exportações predominaram), farelo de soja, fertilizantes, milho e soja.

● PORTO DE ITAJAÍ

Ainda retornando aos níveis de movimentação de cargas de 2008, tanto em termos da movimentação geral de cargas, como também da movimentação de contêineres, o principal item movimentado no porto.

O crescimento expressivo da movimentação de contêineres em relação ao ano de 2009 pode ser explicado pelo término das obras de recuperação dos berços danificados pelas enchentes

que ocorreram na região do porto em 2008, o que gerou reflexos negativos na movimentação de cargas em 2009.

Por esse motivo, em 2010 o Porto de Itajaí apresentou crescimento de 110,2% em relação a 2009.

● PORTO DE RIO GRANDE

Em 2010 a movimentação geral de cargas no Porto de Rio Grande ultrapassou os níveis de 2008 e, em relação a 2009 apresentou crescimento de 9,5%, que foi impulsionado principalmente pela movimentação de combustíveis e óleos minerais, contêineres (maioria destinada às exportações), fertilizantes e soja.

O crescimento acentuado da movimentação de fertilizantes em 2010 em relação a 2009 pode ser atribuído principalmente à queda da movimentação observada durante o ano de 2009, que foi provocada pela formação de estoques.



Terminais de uso privativo - TUPs

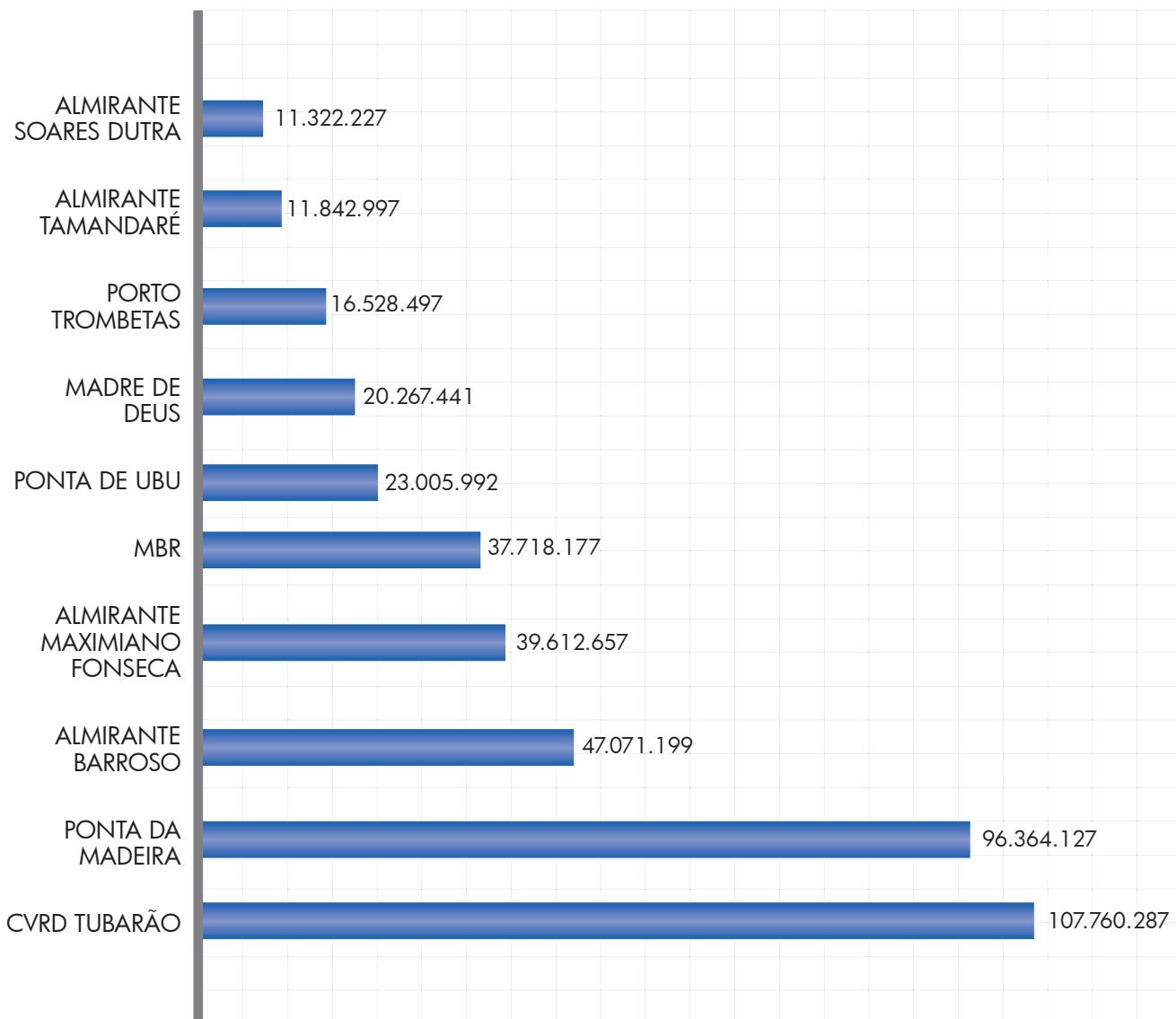
Os TUPs em 2010 movimentaram 545,1 milhões de toneladas, o que significa 10,2% e 15,2% a mais do que nos anos de 2008 e 2009, respectivamente. O minério de ferro e os combustíveis, óleos minerais e produtos foram os grandes responsáveis pela maior movimentação de cargas de todos os tempos nos Terminais de Uso Privativo brasileiros. Esses dois grupos de mercadorias responderam por nada menos do que 77,2% da movimentação de cargas nos TUPs e por 59,8% de toda movimentação de cargas no sistema portuário brasileiro. Portanto, não é de se estranhar que, dos dez TUPs que mais movimentaram cargas no ano de 2010, quatro têm como principal grupo de mercadoria movimentada o minério de ferro e os outros seis

os combustíveis, os óleos minerais e os produtos. Esses dez TUPs foram responsáveis por 75,5% de tudo que foi movimentado nos terminais de uso privativo e 49,4% do total nacional.

Merece destaque o TUP CVRD Tubarão – ES que movimentou 107,7 milhões de toneladas de carga, sendo a instalação portuária que mais movimentou no país. A commodity representou 93,2% de todas as operações do terminal, especialista na movimentação de minério, em 2010.

Já nos terminais especializados em granel líquido, destaca-se o TUP Almirante Barroso – SP que movimentou 47,1 milhões de toneladas no ano de 2010. O terminal foi responsável por 25,2% de toda a movimentação de combustíveis, óleos minerais e produtos no Brasil.

PRINCIPAIS TUPs EM MOVIMENTAÇÃO (VALORES EM TONELADAS)



Comércio exterior

O ano de 2010 trouxe resultados significativos para as instalações portuárias brasileiras com relação às transações relacionadas ao longo curso. Considerando tanto os Terminais de Uso Privativo como os Portos Organizados, a tonelagem de cargas movimentadas por essas instalações cresceu 16% frente a 2009, alcançando 616,4 milhões de toneladas movimentadas.

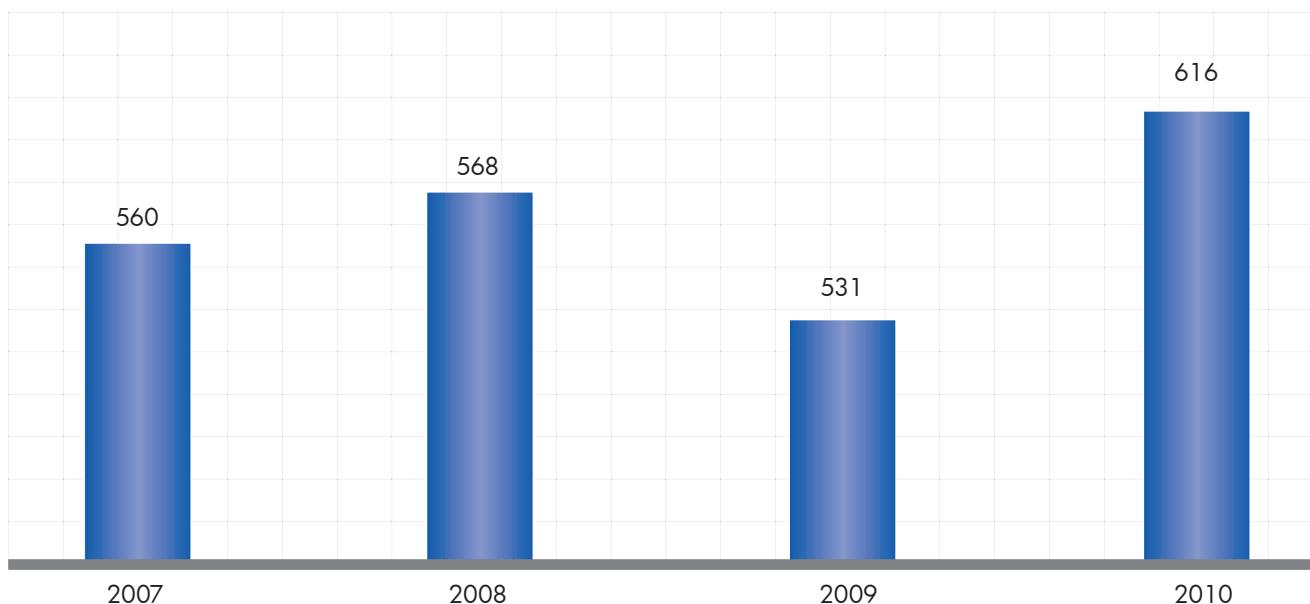
A navegação de longo curso é a maior responsável pela movimentação de cargas relacionadas ao transporte aquaviário. Atualmente, 74% de toda a carga movimentada pelo setor portuário está relacionada à navegação de longo curso (considerando Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo). O crescimento de 2010



foi suficiente para levar a série histórica de tonelagem de cargas movimentadas para além do recorde atingido em 2008. Foi devido ao bom desempenho da navegação de longo curso que constatou-se a divulgação de recordes sucessivos de movimentação de cargas por parte de algumas instalações portuárias. Analisando a série, percebe-se que o ano de 2010 fechou com nível de movimentação 8,4% superior ao de 2008.

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO

Total Geral de Cargas - Longo Curso (milhões de toneladas)



NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO (TONELADAS)

ANO	Importação	Exportação	Total
2004	95.547.924	351.588.297	447.136.221
2005	82.974.736	390.082.685	473.057.421
2006	90.010.736	412.908.583	502.919.319
2007	111.208.520	447.837.373	559.045.893
2008	114.511.963	453.892.926	568.404.889
2009	91.505.738	439.771.431	531.277.169
2010	126.803.596	489.594.125	616.397.721



Exportações

Analisando os dados de 2010, percebe-se que as significativas taxas de crescimento da movimentação de cargas relacionam-se sobretudo à recuperação da corrente de comércio perdida com a crise econômica de 2008-2009. Embora vacilante, o cenário econômico mundial esboçado em 2010 foi suficiente para que o país recuperasse boa parte do fluxo de cargas. Importante dizer que embora alguns analistas avaliem que a forte demanda chinesa pode ser fonte de explicação para todo fenômeno econômico nos dias atuais, aponta-se que o bom desempenho apresentado pelo setor portuário foi determinado principalmente pelo maior dinamismo da corrente de comércio com outros parceiros comerciais.

Levando-se em consideração o cenário externo, percebemos melhorias nas condições de demanda externa vindas principalmente do Japão, da Alemanha, Argentina e Estados Unidos.

Considere-se também que a recuperação econômica norte-americana, apesar de modesta, tem forte efeito sobre o crescimento de outros países parceiros do Brasil e, com isso, sobre as exportações brasileiras. Nota-se que a China importou menos cargas brasileiras do que no ano anterior (a movimentação foi 11,3 milhões de toneladas menor que em 2009). Isto se deve à elevada base de comparação de 2009.

No ano de 2010 as exportações brasileiras alcançaram 489,3 milhões de toneladas aproximadamente, crescimento de 11,25% em relação a 2009. O total exportado representou 79% do total de cargas relacionadas ao transporte aquaviário de longo curso. Devido ao bom desempenho do setor portuário no ano de 2010, constata-se que o total exportado pelas instalações portuárias ultrapassou a movimentação de 2008.

Como citado, o ano de 2010 foi marcado pela

recomposição de parte da movimentação dos fluxos pré-crise. Porém, alguns parceiros encontram-se ainda com movimentação inferior a 2008. A seguir, destaca-se o desempenho de alguns dos países que mais contribuíram para a expansão de cargas movimentadas pelo setor portuário.

O Japão, após um ciclo de políticas visando a recuperar seu nível de produção, revelou-se como o país que mais contribuiu para a expansão da carga movimentada relacionada ao longo curso. Como se pode ver no gráfico da página 63, resta evidente em 2010 a importância da recuperação econômica japonesa para o aumento da tonelagem de cargas exportadas do ano de 2010. Após uma queda superior a 10 milhões de toneladas em 2009 frente a 2008, a movimentação subiu em 11,3 milhões em 2010, alcançando níveis de movimentação superiores a 2008. A principal carga exportada ao Japão foi o minério de ferro.

Outra corrente de comércio bilateral que explica parte da elevação da movimentação de cargas atreladas à navegação de longo curso refere-se à movimentação de cargas entre Brasil e Alemanha. A Alemanha sofreu um forte baque com a crise de 2008. Em 2009, o PIB alemão caiu 4,7%, provocando considerável queda da demanda por bens externos por parte tanto das famílias como das empresas. A elevação da carga transportada para a Alemanha cresceu quase 9 milhões de toneladas no ano de 2010.

Embora a corrente de comércio entre os países tenha crescido bastante, constata-se que o nível de carga exportado para a Alemanha ainda se encontra em níveis inferiores ao volume de 2008. A principal carga exportada para a Alemanha também foi o minério de ferro.

O reaquecimento da economia norte-americana trouxe resultados positivos para o setor portuário. Como pode ser visto no gráfico da página 63, embora não tenha sido o maior contribuinte para a elevação das cargas de longo curso, os Estados Unidos são importantes indutores para a elevação da demanda externa. Depois de ter seu PIB declinado 2,6%, a economia norte-americana alcançou a expansão de 2,9% em 2010. A retomada da economia norte-americana se deu principalmente no primeiro semestre, possibilitando recomposição de parte do fluxo de comércio perdido em 2009 com este país.

Por fim, outro ponto importante sobre a movimentação de cargas relacionadas ao longo curso refere-se ao papel da demanda chinesa para o escoamento de mercadorias brasileiras. A movimentação de cargas para a China caiu, como apontado anteriormente. Isto se deve à elevada base de comparação do ano de 2009, quando o setor siderúrgico chinês recompôs estoques a preços mais razoáveis devido ao declínio do preço das commodities. Era de se esperar um nível de movimentação de minérios menor para este ano, impactando no total geral





de carga exportada para a China. Com isso, a tonelagem de carga total transportada caiu 6%.

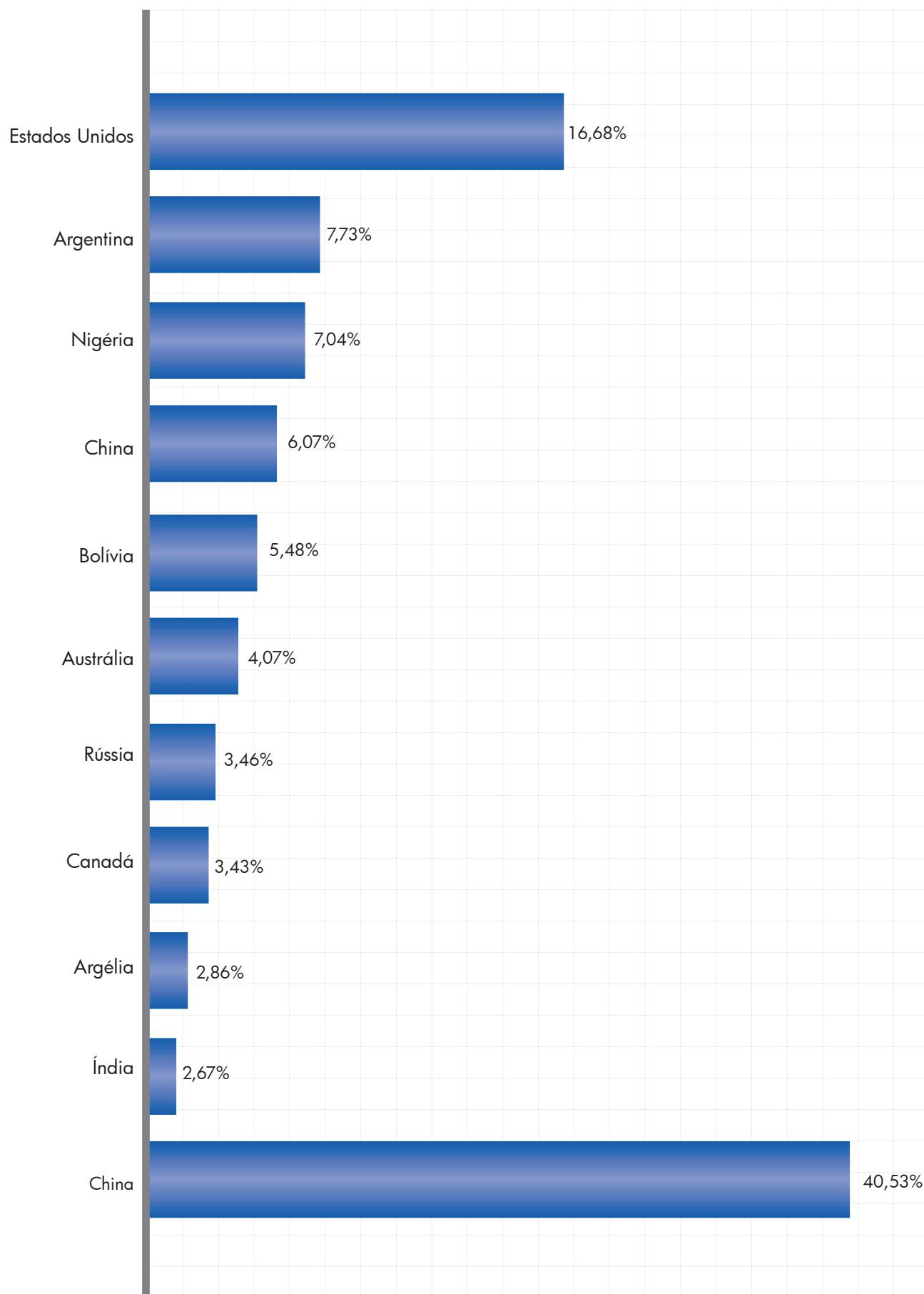
Porém, embora tenha declinado, não podemos descartar a importância da economia chinesa para o volume movimentado de cargas nas instalações portuárias brasileiras.

Como apresentado acima, a China ainda representa o maior mercado consumidor de produtos brasileiros, cerca de 36,2% do total da tonelagem movimentada pelas instalações portuárias brasileiras, além de metade de todo

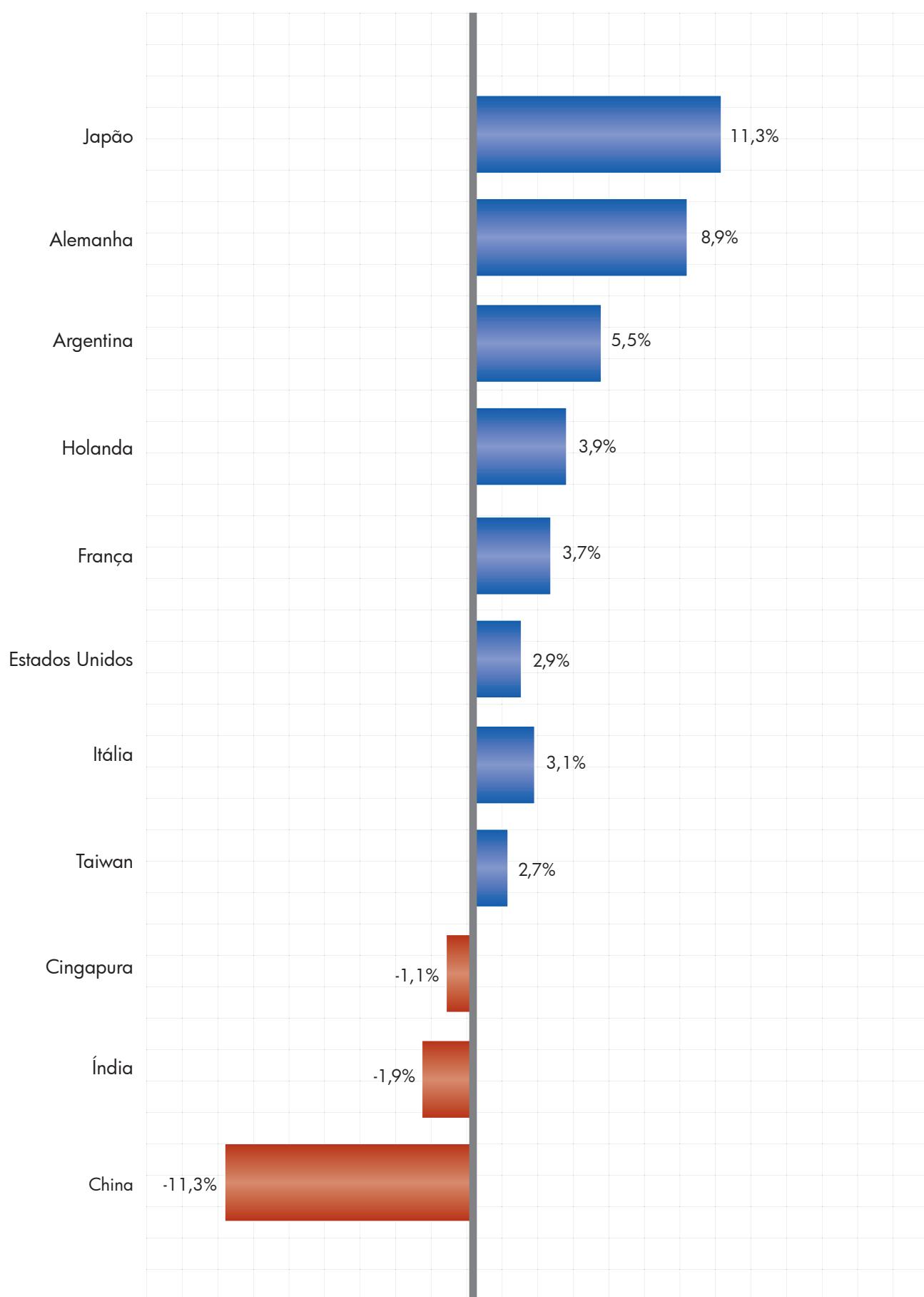
minério de ferro exportado.

As principais cargas exportadas foram minério de ferro, soja, açúcar, combustíveis e óleos minerais, milho e farelo de soja. Na página 65, confira-se a participação do grupo de mercadorias em relação às cargas exportadas. O minério de ferro apresenta-se como o item de maior relevância, devido à sua alta densidade e por ser o Brasil um dos maiores exportadores mundiais do produto.

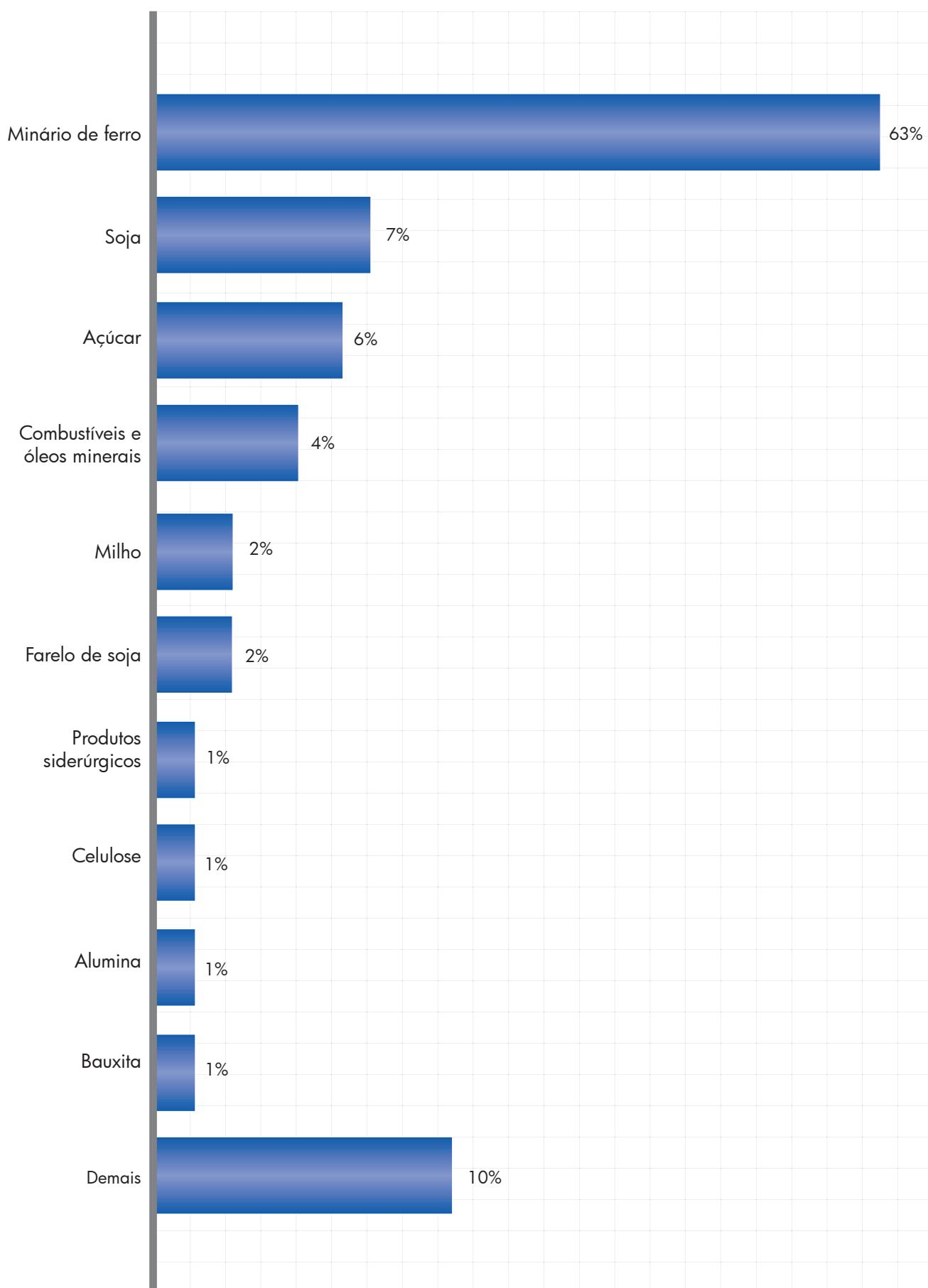
ORIGEM DAS CARGAS PORCENTAGEM DAS PARTICIPAÇÕES POR PAÍS



VARIAÇÃO ABSOLUTA DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO (2010 CONTRA 2009)



PARTICIPAÇÃO DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS NA EXPORTAÇÃO EM 2010



Importações

Relacionada também à navegação de longo curso, a expansão da demanda interna permitiu a forte elevação das importações brasileiras. A boa fase vivida pelo mercado de trabalho, com expansões significativas da massa salarial e níveis de emprego, atrelada ao crescimento do crédito no país foram fatores decisivos para a explicação da expansão da movimentação de cargas importadas no ano de 2010. O bom momento vivido pela economia brasileira tem permitido a importação cada vez maior de produtos.

A forte valorização cambial via entrada de divisas tem, sem dúvida, suscitado acalorados debates sobre seus efeitos adversos no setor industrial brasileiro. Não obstante o importante debate, nota-se que a apreciação cambial tem permitido não só o aumento da quantidade de bens importados de consumo, mas também um aumento no fluxo de cargas destinadas ao investimento. Destaca-se a expansão do investimento como fonte crucial para a elevação do

fluxo de cargas de projeto e de máquinas e equipamentos. A maturação de tais investimentos será importante para a expansão da capacidade produtiva e, consequentemente, poderá auxiliar na diminuição das pressões inflacionárias que ameaçam a economia brasileira.

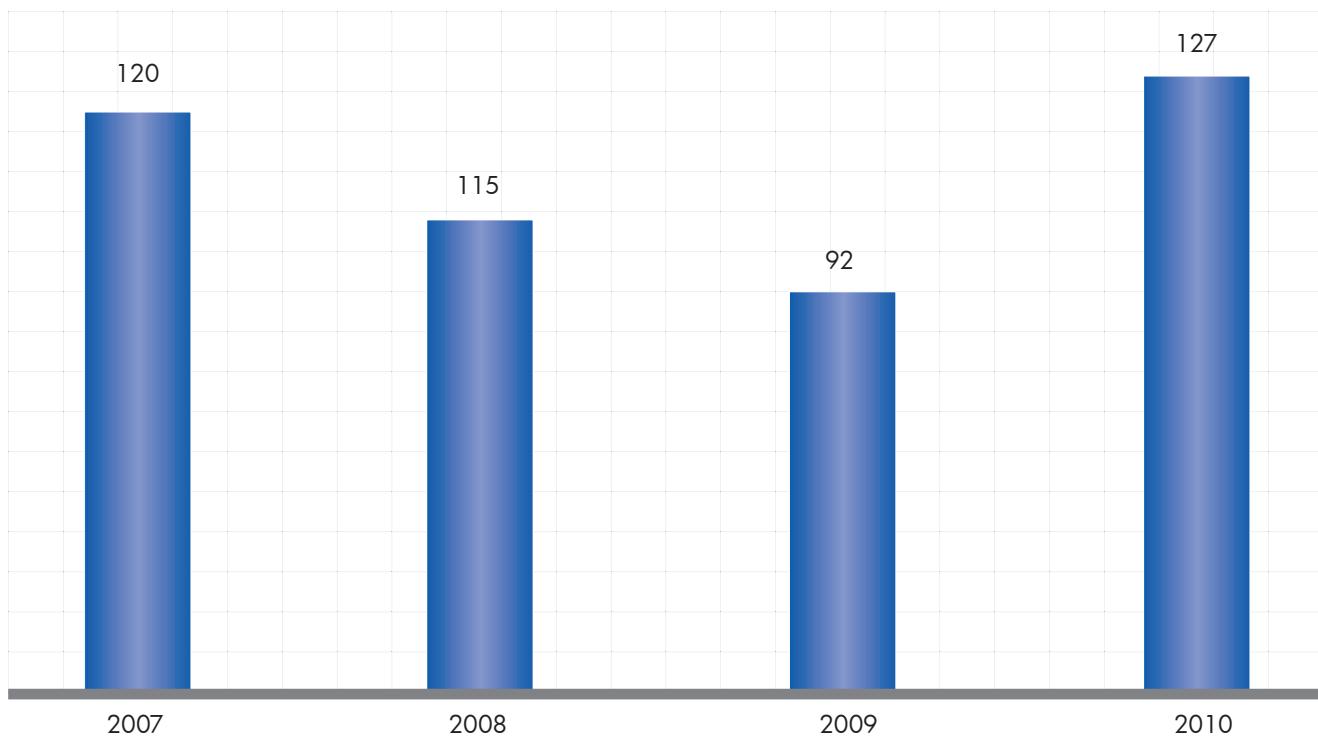
As importações brasileiras em tonelagem de cargas subiram para 127 milhões de toneladas, crescimento de 38,9% frente a 2009. Também para o total de carga importado, constata-se o estabelecimento de novo recorde histórico para o setor portuário. O desembarque de cargas originárias do exterior representou cerca de 21% do total de cargas relacionadas à navegação de longo curso no ano de 2010. Os principais produtos importados tiveram origem nos Estados Unidos, Argentina, Nigéria e China.

As principais cargas importadas, em termos de tonelagem, foram combustíveis e óleos minerais, fertilizantes e adubos, carvão mineral, coque de petróleo e trigo (gráfico da página 69).

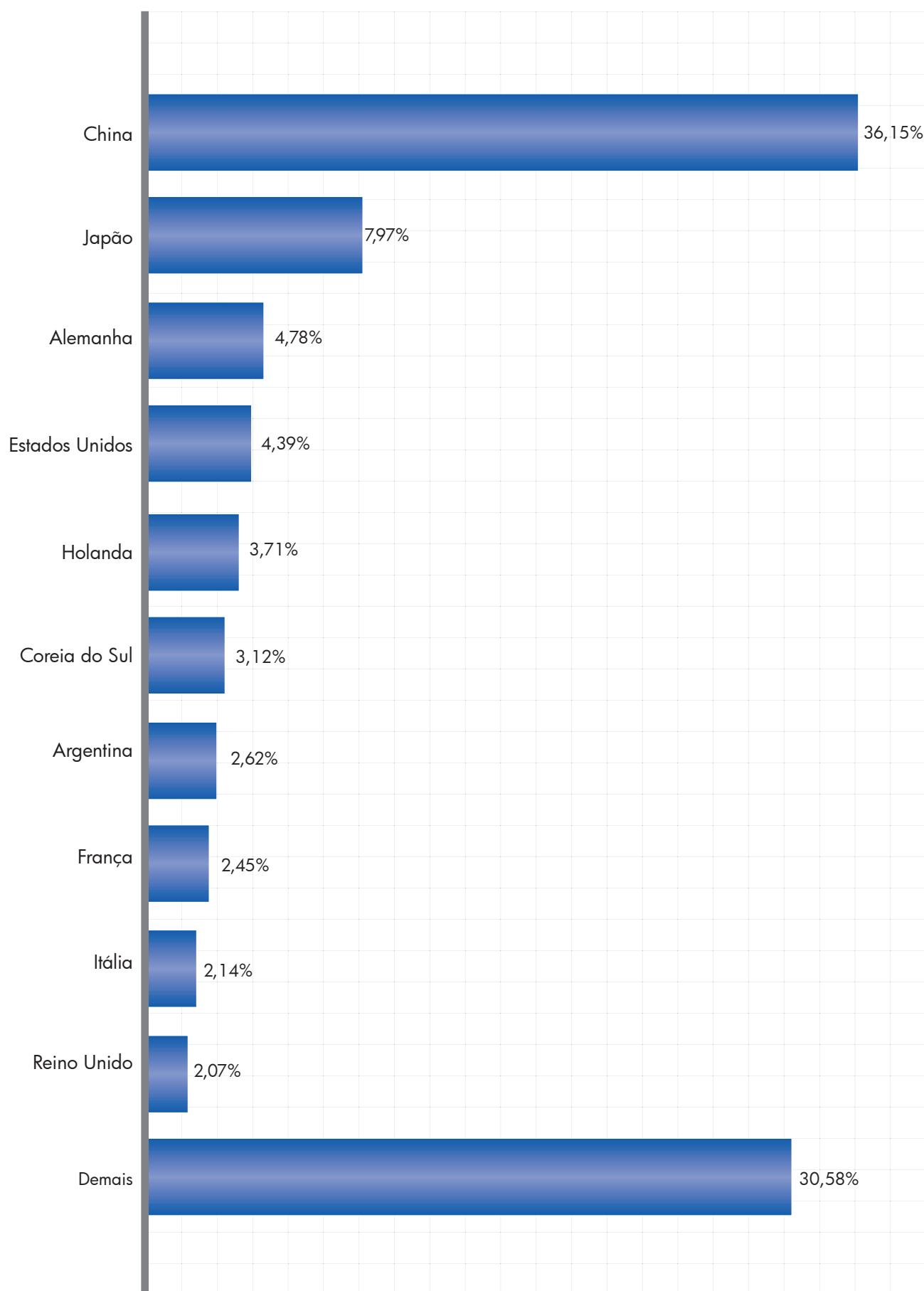


EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO

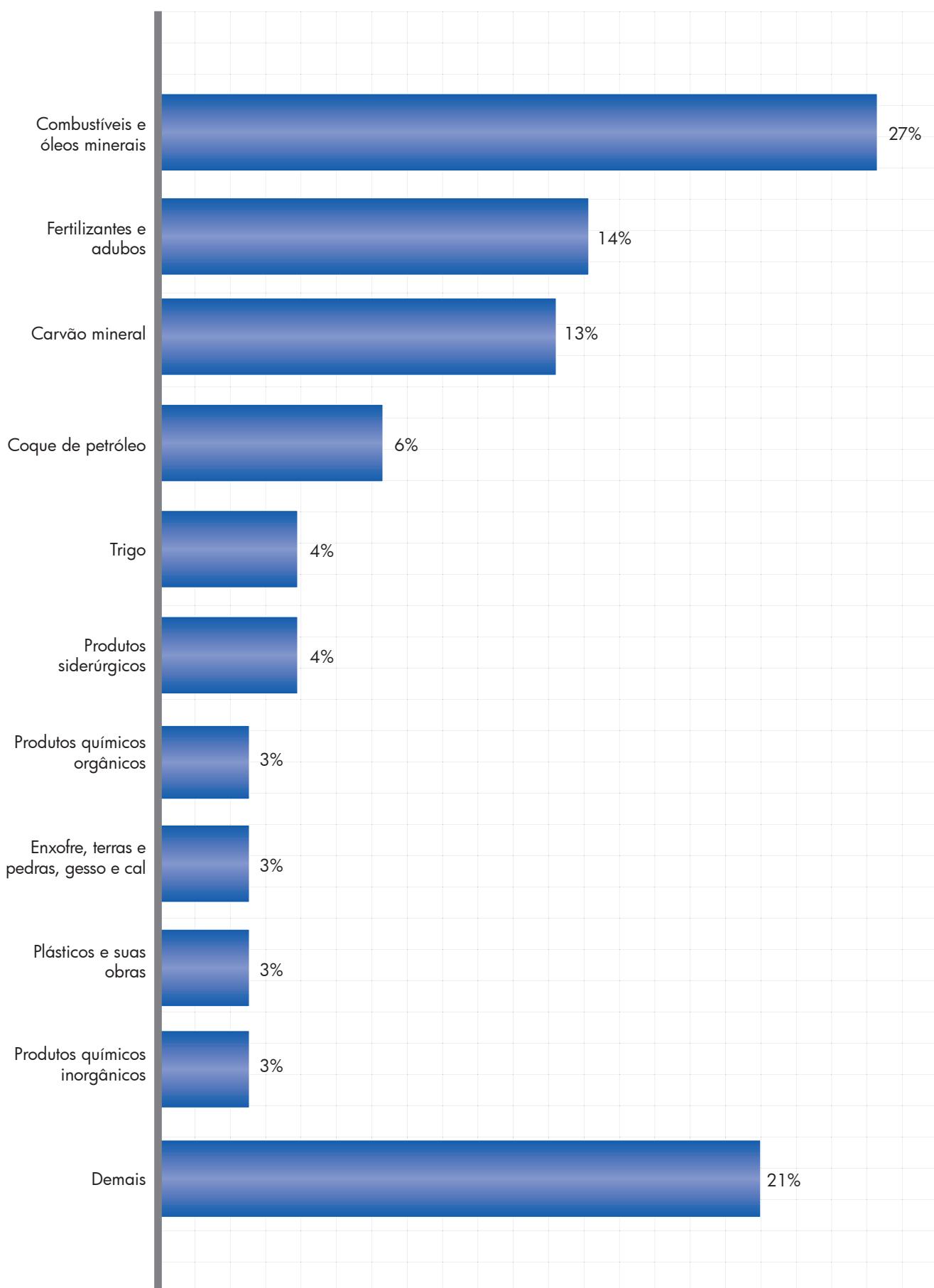
Total Geral de Cargas Importadas (milhões de toneladas)



DESTINO DAS CARGAS PARTICIPAÇÃO POR PAÍS



PORCENTAGEM DA PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DA CARGA IMPORTADA



Movimentação de cargas por grupo de mercadorias

Minério de Ferro

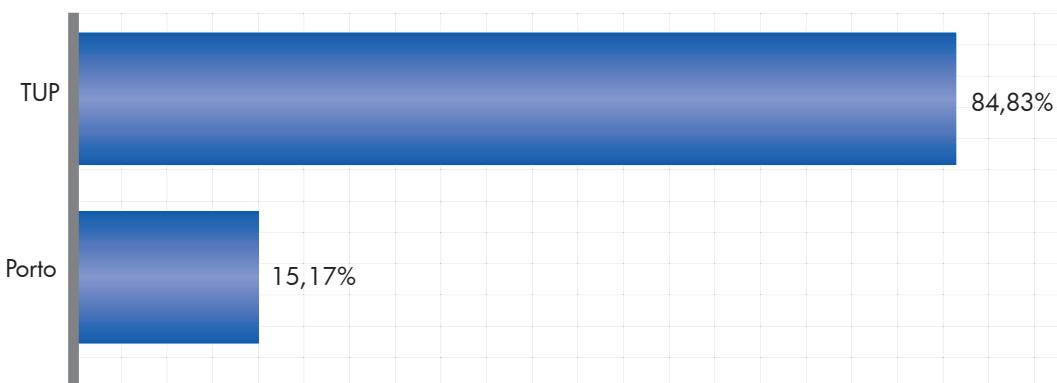
O minério de ferro respondeu por cerca de 38% do total de cargas movimentadas pelas instalações portuárias brasileiras. É o principal produto em termos de tonelagem. A movimentação total registrada foi de 311 milhões de toneladas, 16,1% maior do que em 2009. Assim como no total geral de cargas, o ano de 2010 apresentou-se como o ano de maior tonelagem movimentada da série histórica de minério de ferro, situando-se 11% acima do antigo recorde alcançado em 2008. A recuperação econômica de importantes parceiros comerciais como Japão e Alemanha foi determi-

nante para a elevação da tonelagem movimentada de minério.

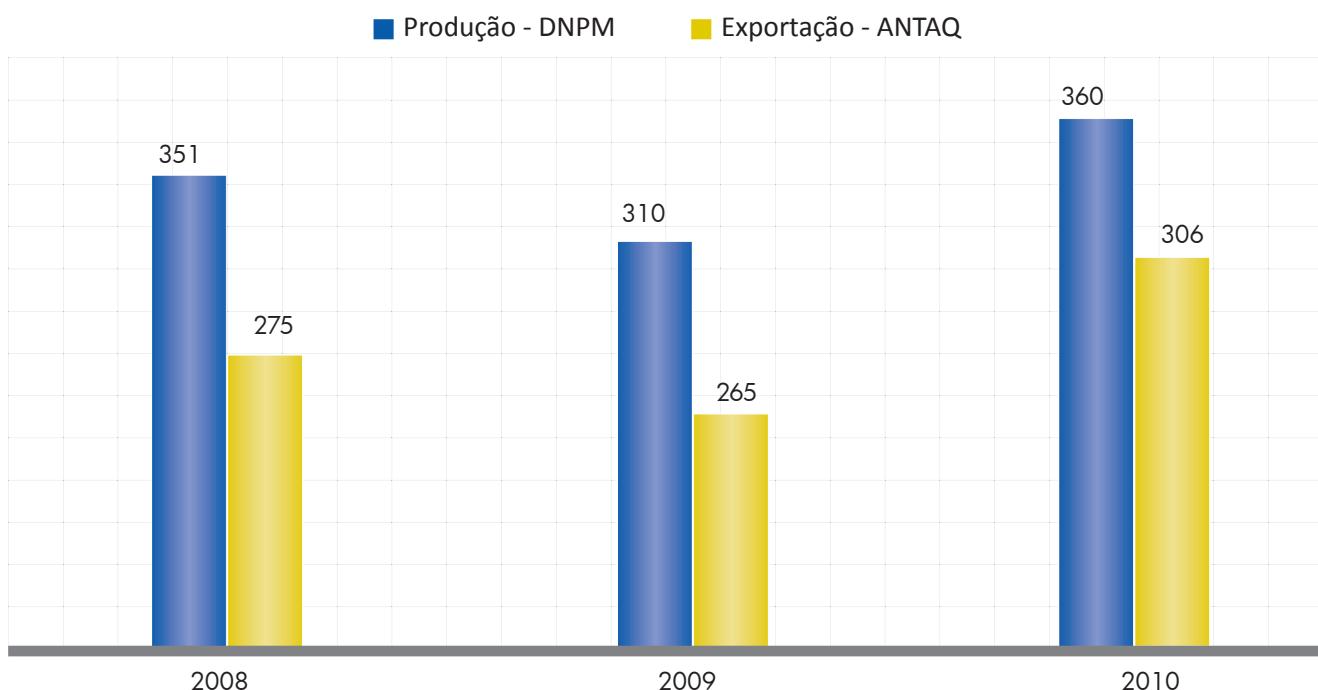
Com base nos dados do Departamento Nacional de Pesquisas Minerais – DNPM -, estima-se que a produção brasileira de 2010 tenha alcançado algo em torno de 360 milhões de toneladas. Com isso, o Brasil exportou mais de 85% do minério de ferro produzido em 2010. Destaca-se que o Brasil é o segundo maior produtor de minério de ferro do mundo, atrás apenas da Austrália, e o quarto em reservas (aproximadamente 29 bilhões de toneladas – Fonte: DNPM).



DISTRIBUIÇÃO DO MINÉRIO DE FERRO ENTRE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EM 2010



COMPARATIVO DE PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO PRODUÇÃO X EXPORTAÇÃO (MILHÕES DE TONELADAS)

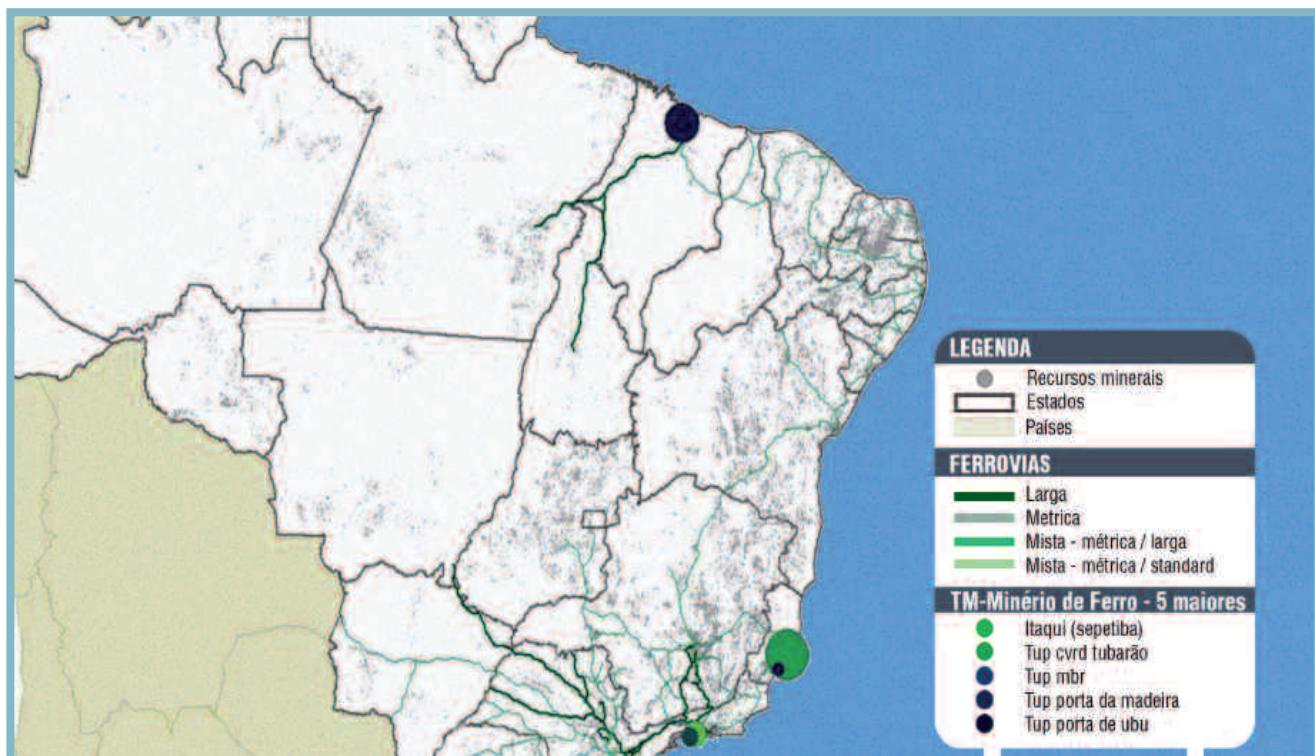


As exportações alcançaram a cifra de 305,9 milhões de toneladas, crescimento de 15,4% frente a 2009. Em 2009 foram exportadas 265,1 milhões de toneladas. Em 2010, os principais consumidores do minério de ferro brasileiro foram: China, Japão, Alemanha, Coreia do Sul e Argentina. Juntos consumiram mais de 70% de todo o minério exportado pelo Brasil (fonte: MDIC/ Elaboração ANTAQ). A China é o principal consumidor do minério brasileiro, mas em 2010 importou menos do que em 2009.

Com relação ao tipo de instalação portuária responsável pela movimentação do minério, os

terminais de uso privativo foram os principais responsáveis pela carga (85% da movimentação), o que se explica pelo fato de que o minério de ferro é escoado em sua maior parte por instalações altamente especializadas, principalmente por terminais de uso privativo da Vale.

A seguir, pode-se visualizar as 5 principais instalações portuárias que movimentaram minério de ferro em 2010. Juntas respondem por mais de 95% de todo minério movimentado. Por ordem decrescente de movimentação temos: TUP CVRD Tubarão (ES), TUP Ponta da Madeira (MA), Itaguaí (RJ), TUP MBR (RJ) e TUP Ponta de Ubu (ES).



Soja

A soja é a terceira carga mais movimentada pelos portos e terminais de uso privativo. No ano de 2010 foram movimentados 38 milhões de toneladas de soja, crescimento de 15,4% frente a 2009. A soja representa cerca de 4,7% da tonelagem de cargas brasileiras relacionadas ao transporte aquaviário.

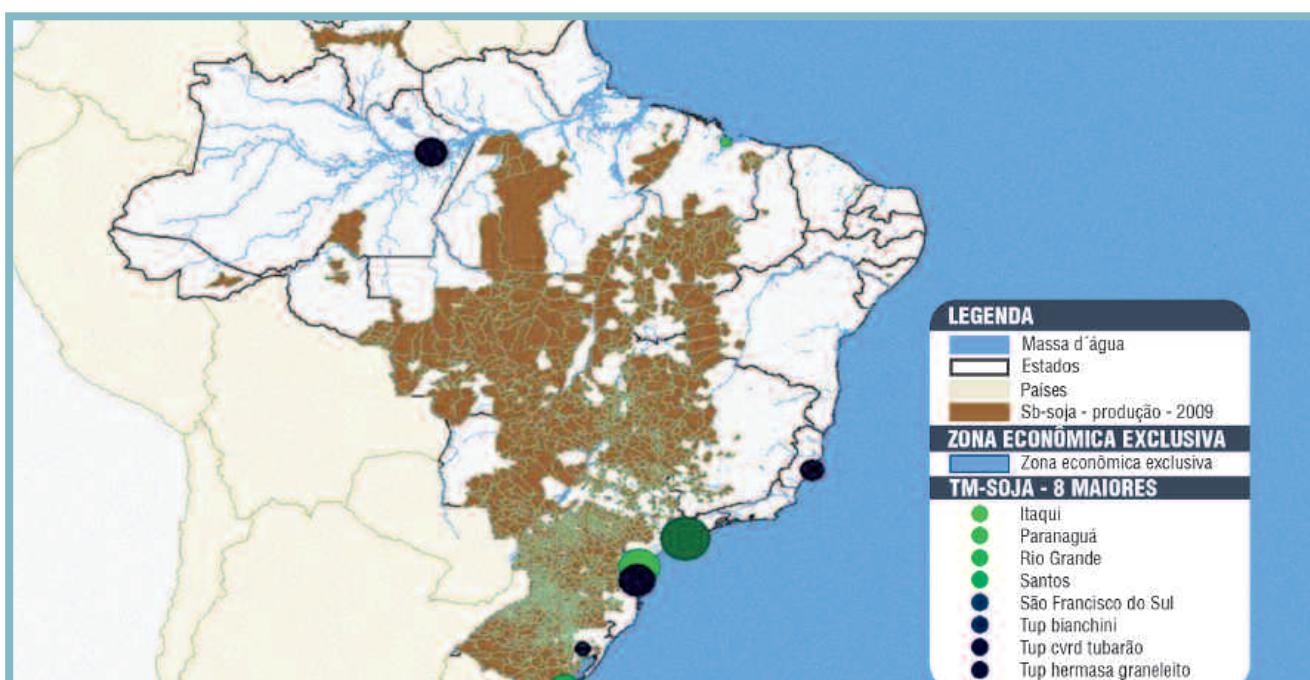
A movimentação para o longo curso representou 86% de toda a soja movimentada. Contribuiu para isso a forte demanda chinesa. Somente a China consumiu 66% de toda a soja exportada no ano de 2010 (fonte: MDIC/Ela-boração ANTAQ). Essa elevada participação chinesa nas exportações de soja brasileiras está relacionada também à agressividade de empresas japonesas no mercado de soja. A expansão das empresas japonesas tem levado a joint ventures entre essas e empresas chinesas, além da abertura de novas processadoras japonesas de grãos em território chinês.

A produção de soja no ano de 2010 alcançou 68,7 milhões de toneladas, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Desse total, quase metade é exportada, cerca de 33 milhões de toneladas. As exportações de soja cresceram 9,1% frente a 2009. O Brasil é o segundo maior produtor mundial de soja (o primeiro são os Estados Unidos).

Com relação ao tipo de instalação portuária

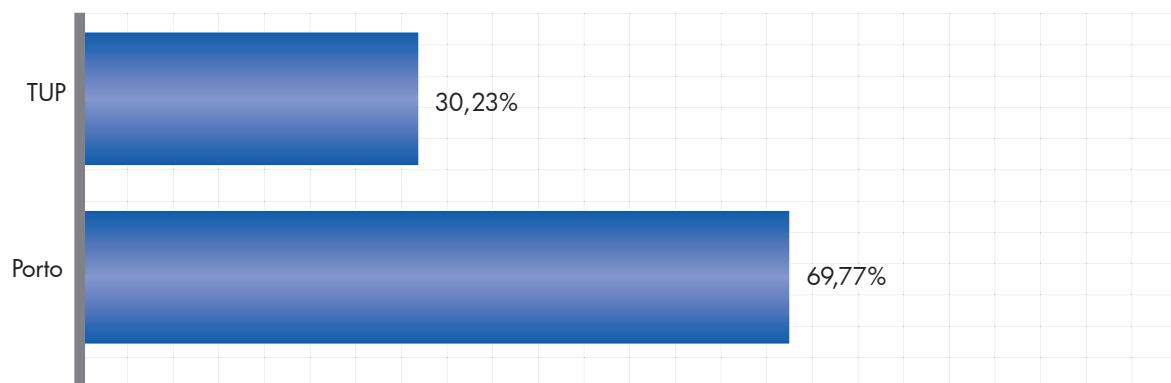


responsável pela movimentação de soja, destacamos a preponderância de instalações localizadas dentro dos portos organizados. Aproximadamente 70% da movimentação de soja se dá por intermédio de terminais especializados dentro dos portos organizados. O restante é movimentado por terminais portuários de uso privativo.

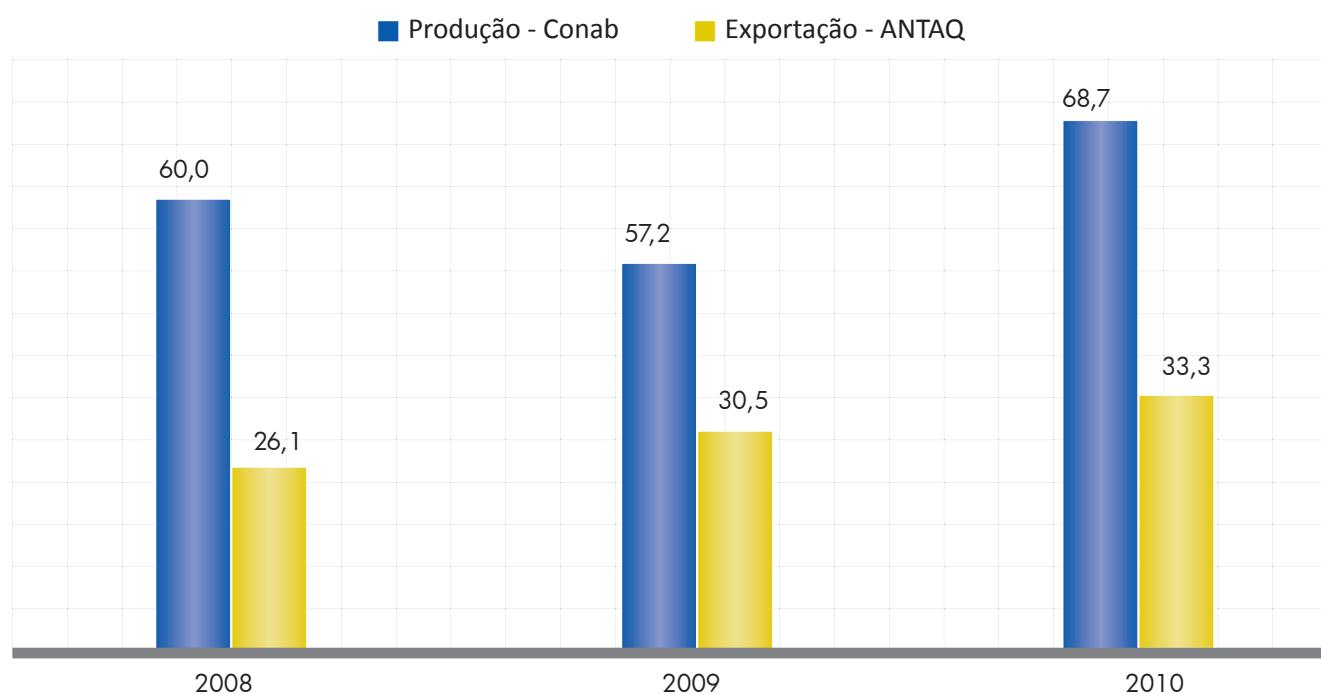




DISTRIBUIÇÃO DA SOJA ENTRE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EM 2010



COMPARATIVO DE PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE SOJA PRODUÇÃO X EXPORTAÇÃO (MILHÕES DE TONELADAS)



Milho

O ano de 2010 apresentou elevada taxa de crescimento na tonelagem de movimentação de milho, aproximadamente de 49%. Foram movimentados 11,5 milhões de toneladas. Deste total, mais de 90% estão ligados ao comércio exterior, equivalendo a 10,7 milhões de toneladas. Em se tratando de carga exportada, o milho figura na quinta posição em termos de tonelagem movimentada.

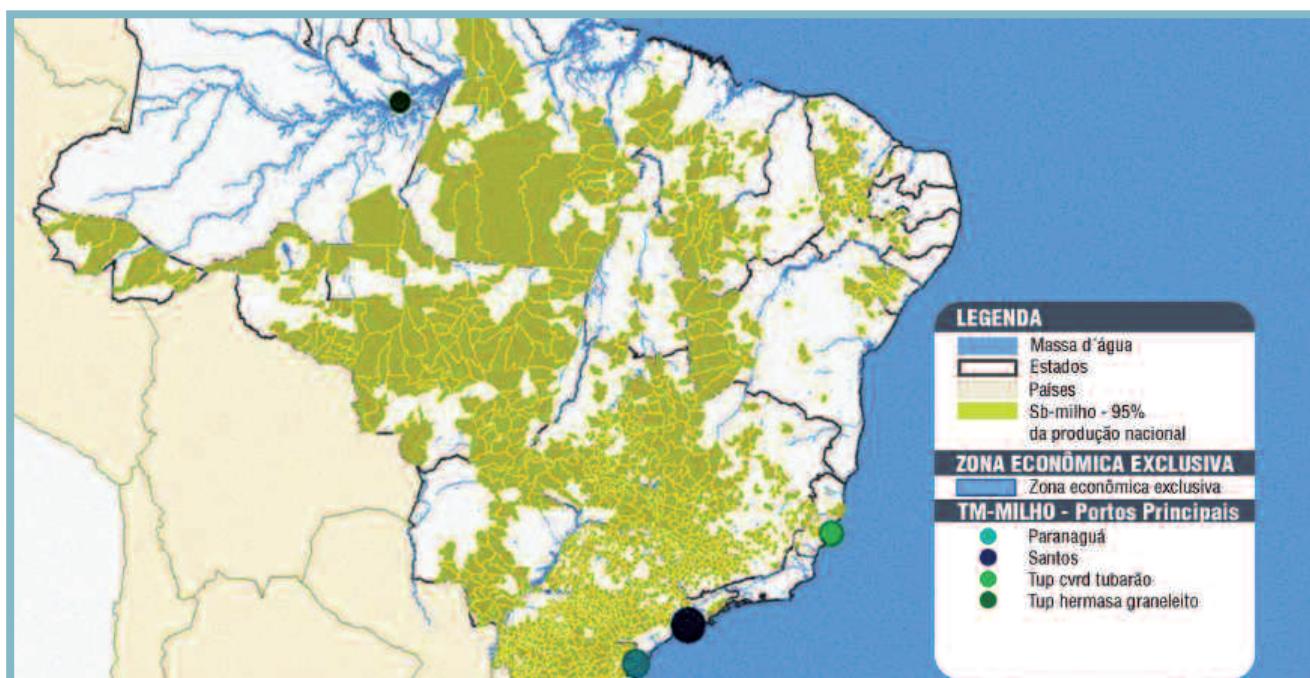
A produção de milho foi estimada em 56 milhões de toneladas, segundo estatísticas da Companhia Nacional de Abastecimento - Conab. Considerando tal estimativa, cerca de 20% da produção está ligada à exportação.

Em se tratando de participação na movimentação da carga entre instalações portuárias, assim como na soja, a maior participação dos portos organizados é bastante evidente. Mais de 80% do milho é movimentado dentro de terminais especializados localizados nos portos organizados.

No mapa a seguir indicam-se os principais portos e TUPs responsáveis pela movimentação de milho no ano de 2010. Juntos responderam por mais de 90% do total movimentado pelas instalações portuárias brasileiras. Foi considerada uma amostra de municípios produtores correspondente a 95% da produção nacional de milho em 2009 (fonte:IBGE/Ela-boração ANTAQ). A participação na movimentação aquaviária em 2010 por instalação

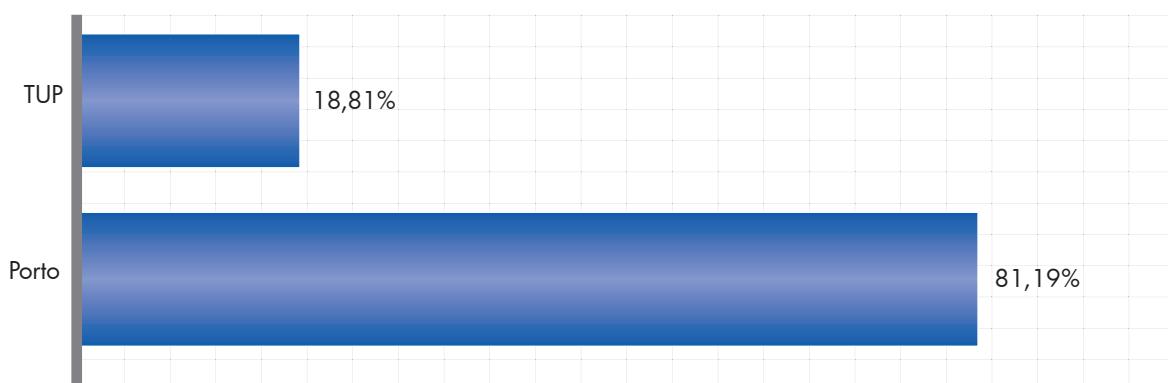


ficou assim determinada: Santos (48%), Paranaúá (26%), TUP CVRD Tubarão (11%) e TUP Hermasa Graneleiro (5%).

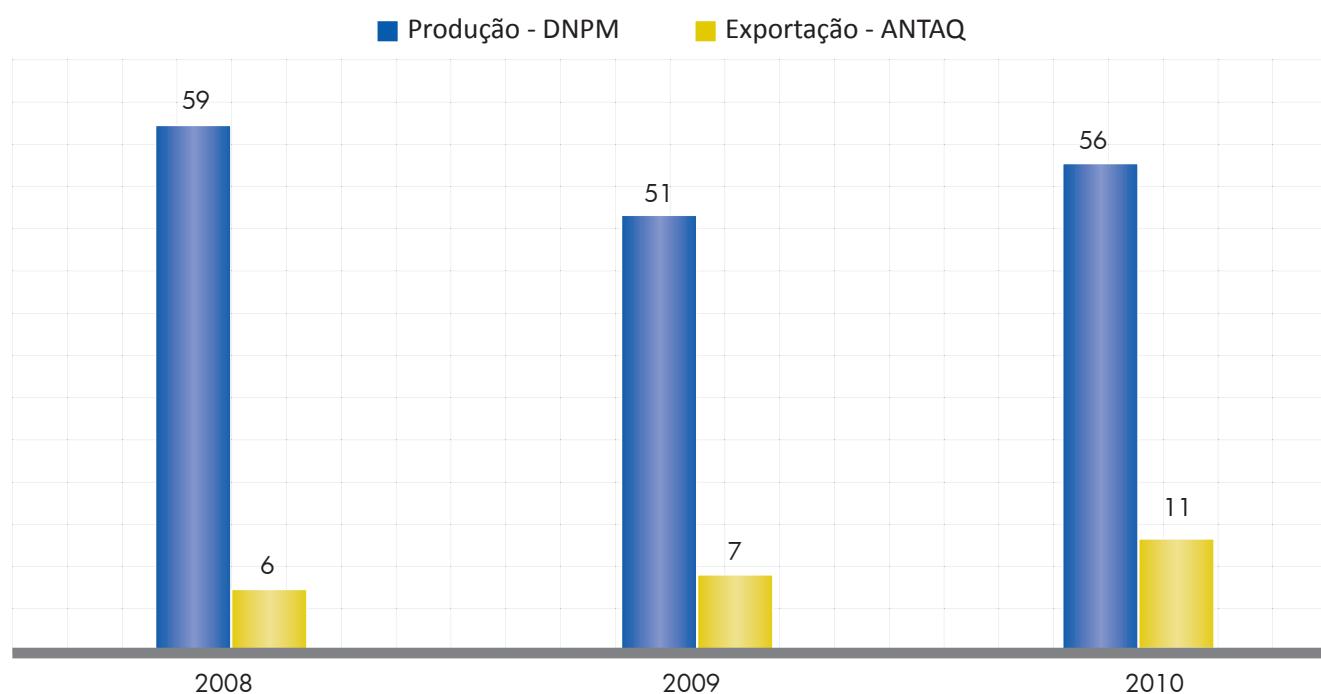




DISTRIBUIÇÃO DO MILHO ENTRE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EM 2010



COMPARATIVO ENTRE PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE MILHO PRODUÇÃO X EXPORTAÇÃO (MILHÕES DE TONELADAS)



Açúcar

A movimentação de açúcar no ano de 2010 foi 26,9 milhões de toneladas. O ano de 2010 despontou como o de maior movimentação de açúcar de toda a série histórica elaborada pela ANTAQ. O açúcar, ao contrário de muitas outras mercadorias, não teve variação negativa na movimentação durante a crise de 2008-2009. O açúcar figura como o quinto produto mais movimentado pelo sistema portuário brasileiro, em termos de tonelagem de carga.

As exportações alcançaram 24,4 milhões de toneladas em 2010, contra 21,8 milhões no ano de 2009, crescimento de 12,2%. Os cinco maiores compradores de açúcar foram: Rússia, Índia, Canadá, Emirados Árabes e Iêmen. Juntos representaram aproximadamente 40% da carga exportada pelo Brasil no ano de 2010 (fonte: MDIC/Elaboração ANTAQ).

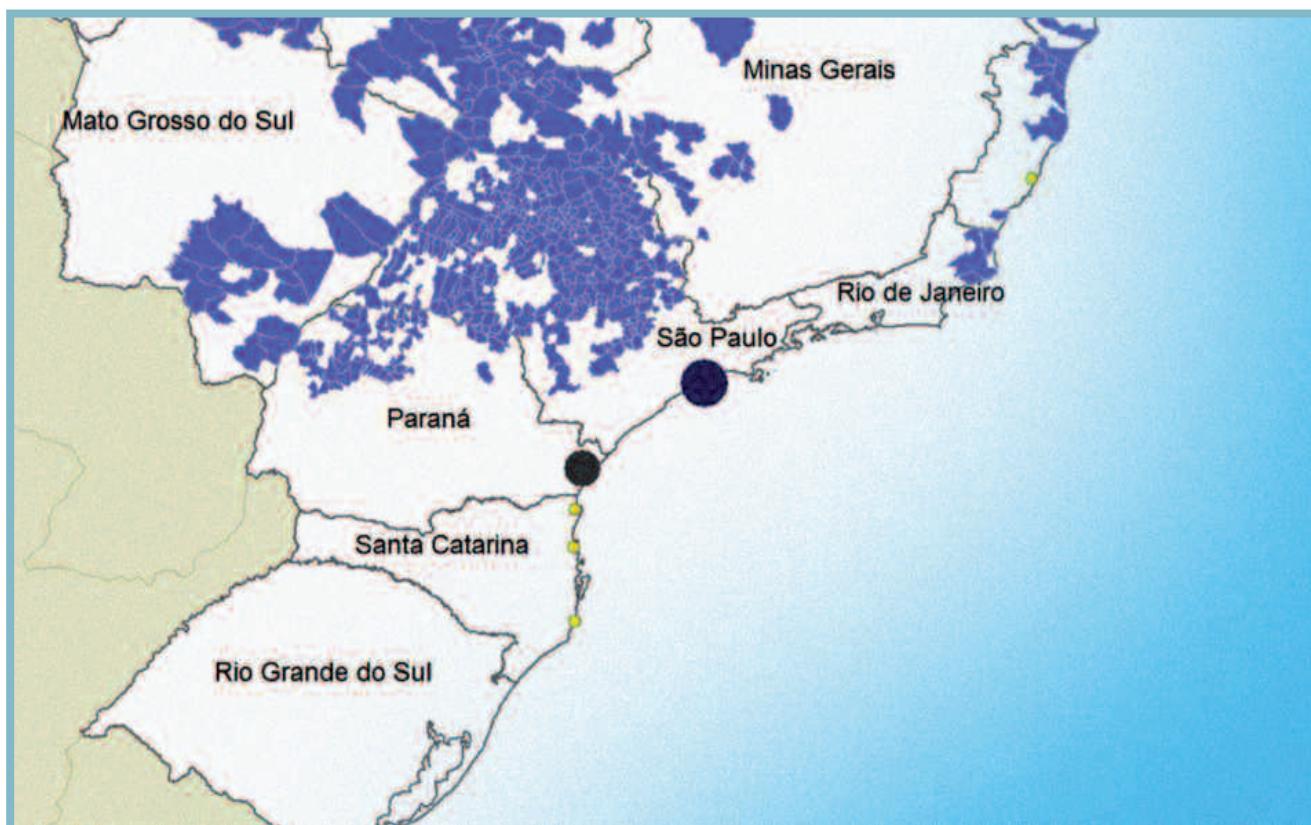
Com relação ao tipo de instalação portuária, percebe-se a maior participação dos terminais que operam dentro da área do porto organizado. Por isso observamos a sobre-representação dos portos organizados com relação aos terminais de uso privativo. No ano de 2010 a participação dos portos organizados na movimentação de açúcar situou-se em cerca de 99,8%.

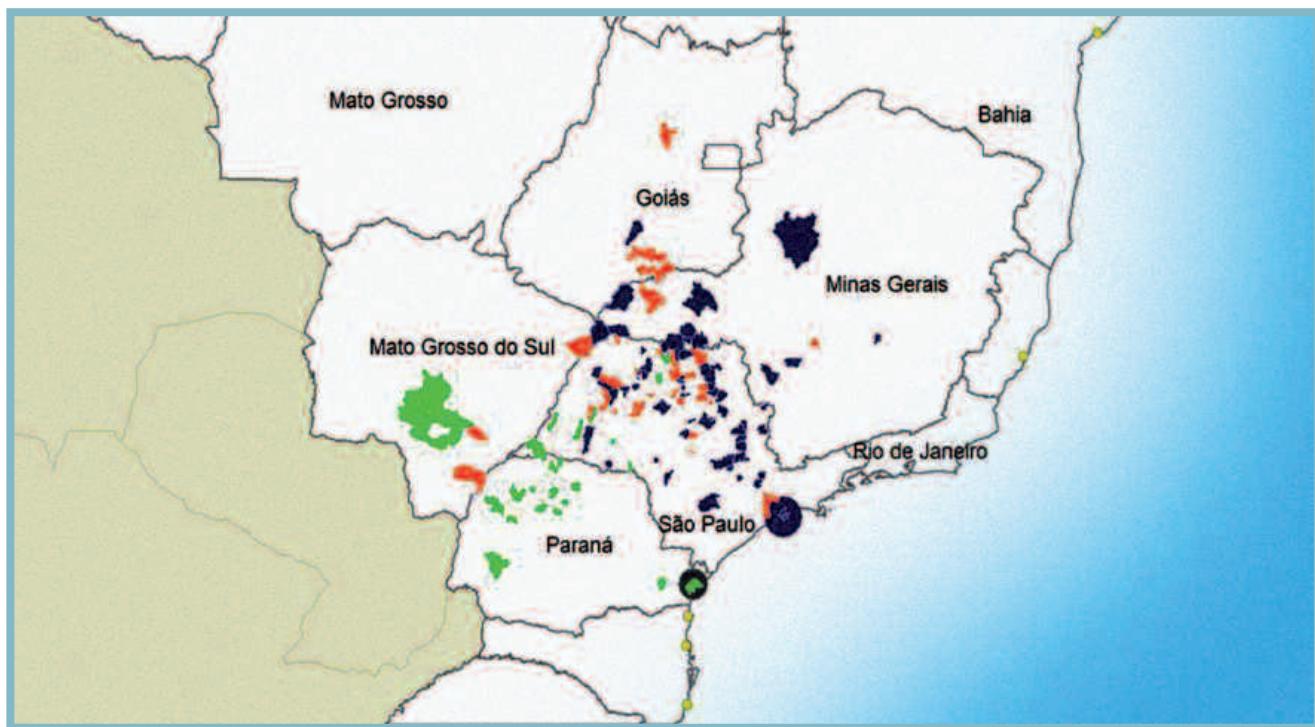
Os dois principais portos responsáveis pela movimentação de açúcar no Brasil foram Santos (SP) e Paranaguá (PR). Santos movimentou aproximadamente 73% de todo o açúcar (19,5 milhões de toneladas), seguido de Paranaguá com 17% (4,4 milhões de toneladas). Abaixo, segue o georreferenciamento da produção e da movimentação de açúcar para esses dois portos.

Como pode ser visto, as duas instalações portuárias encontram-se bem próximas das maiores zonas produtoras de cana-de-açúcar do país. Os municípios representados nos mapas a seguir produziram mais de 95% de toda a cana-de-açúcar do país.

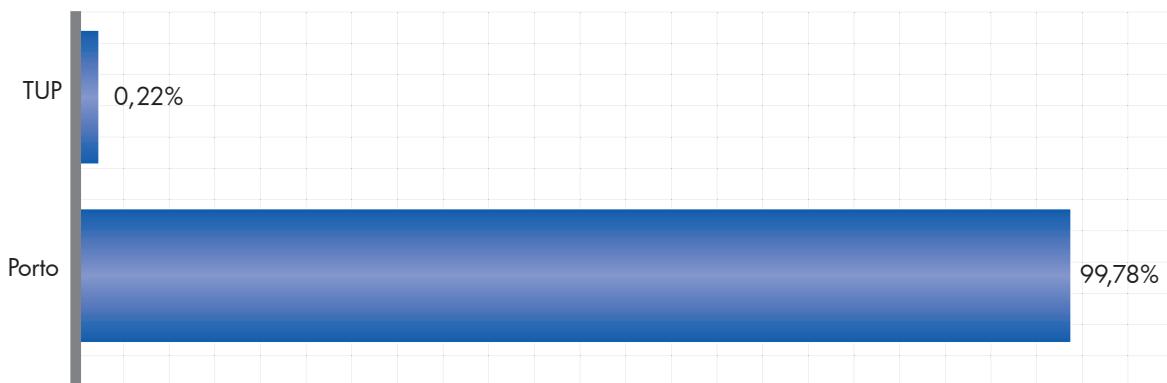
No mapa da página 78 estão retratados os principais municípios exportadores de açúcar do país. As áreas em verde são municípios que exportaram por Paranaguá, as em azul são municípios que exportaram por Santos e as áreas em laranja são municípios que exportaram tanto por Paranaguá quanto por Santos.

Pode-se ver claramente a interpenetração das zonas de influência dos dois portos com relação ao comércio exterior de açúcar, impossibilitando a tentativa de se estabelecer uma separação rígida das mesmas.

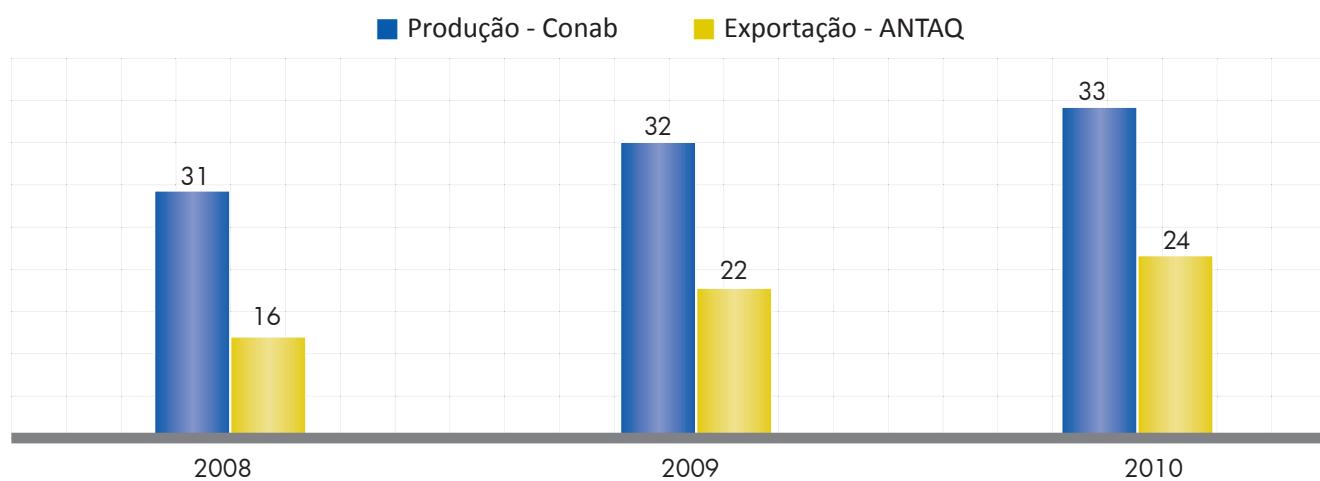




DISTRIBUIÇÃO DO AÇÚCAR ENTRE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EM 2010



COMPARATIVO ENTRE PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR PRODUÇÃO X EXPORTAÇÃO (MILHÕES DE TONELADAS)



Combustíveis e óleos minerais

A movimentação de combustíveis e óleos minerais cresceu aproximadamente 8% em 2010 frente a 2009. Isso levou a tonelagem desse grupo de mercadorias para aproximadamente 185 milhões. Dentro do ranking de grupo de mercadorias por tonelagem de carga movimentada, o grupo combustíveis e óleos minerais ficou na segunda posição.

Tendo em vista que se considera a movimentação de combustíveis e óleos minerais das plataformas para o continente como cabotagem, é natural a maior participação deste tipo de navegação no total movimentado desse grupo de mercadorias.

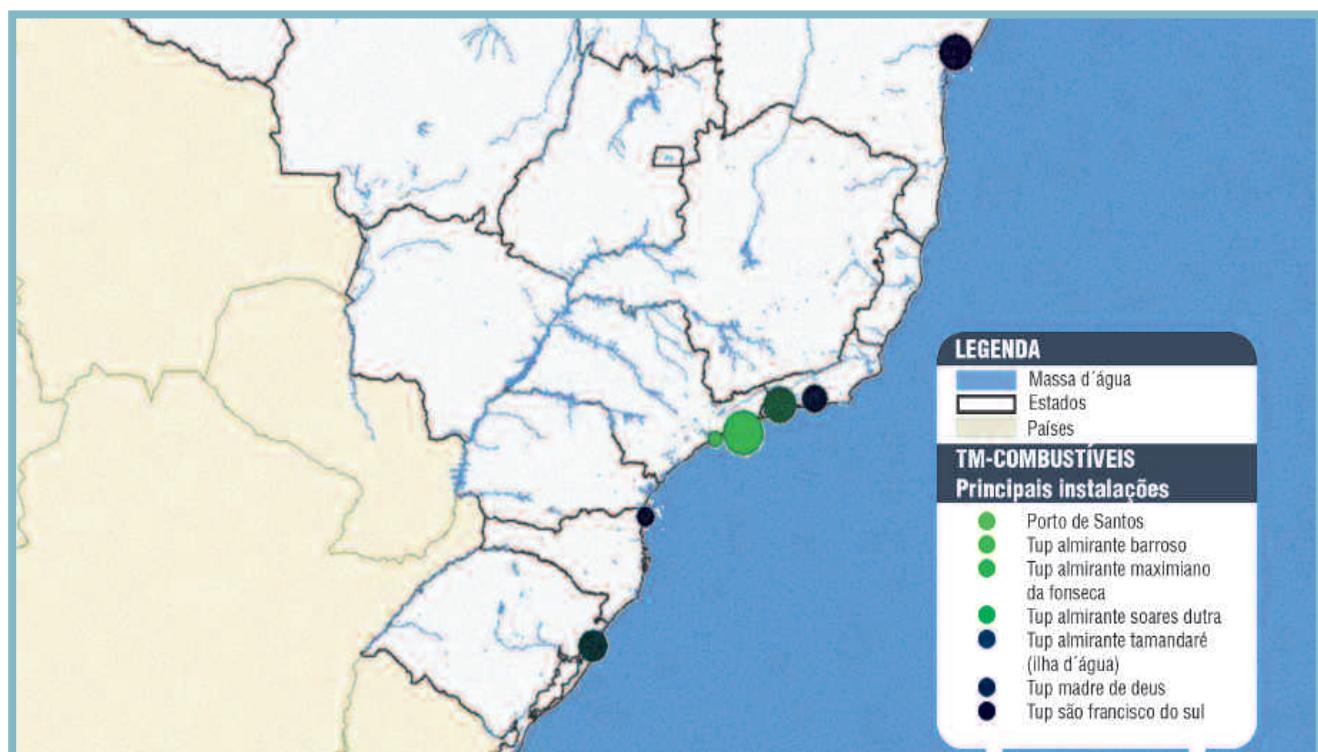
Destaca-se dentro desse grupo de mercadorias que a importação de combustíveis também tem exibido crescimento. Isso se deve ao crescimento da frota de veículos e do consumo nacionais. Esse último, segundo dados da Petrobras, tem crescido acima da produção nacional, o que vem se refletindo no aumento das importações.

Com relação à participação por instalação portuária, os terminais de uso privativo têm maior participação na movimentação de tal grupo de mercadoria, principalmente por conta



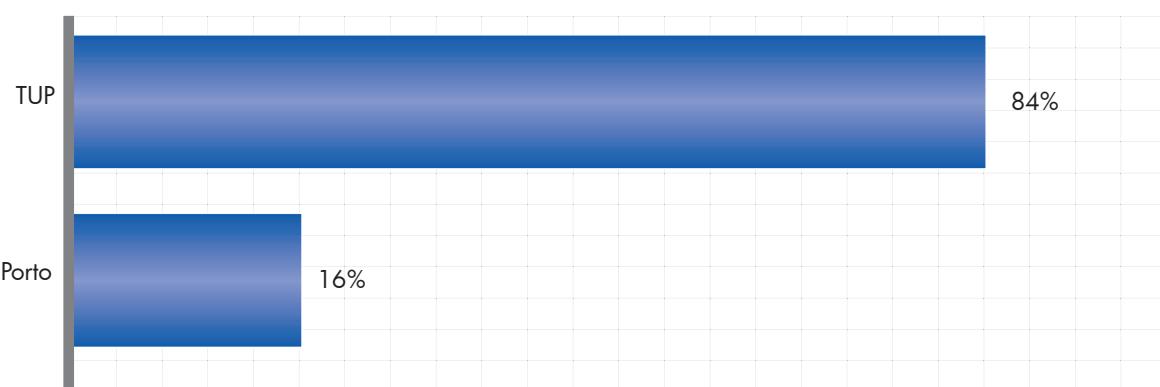
das instalações de uso privativo da empresa Transpetro. Em linha com as estatísticas de crescimento da tonelagem movimentada divulgadas pela ANTAQ, a Petrobras S.A. divulgou nota informando que a sua produção média diária de barris de petróleo cresceu em 2% no ano de 2010.

No mapa a seguir destacam-se as instalações portuárias mais importantes na movimentação de combustíveis, óleos minerais e seus derivados.

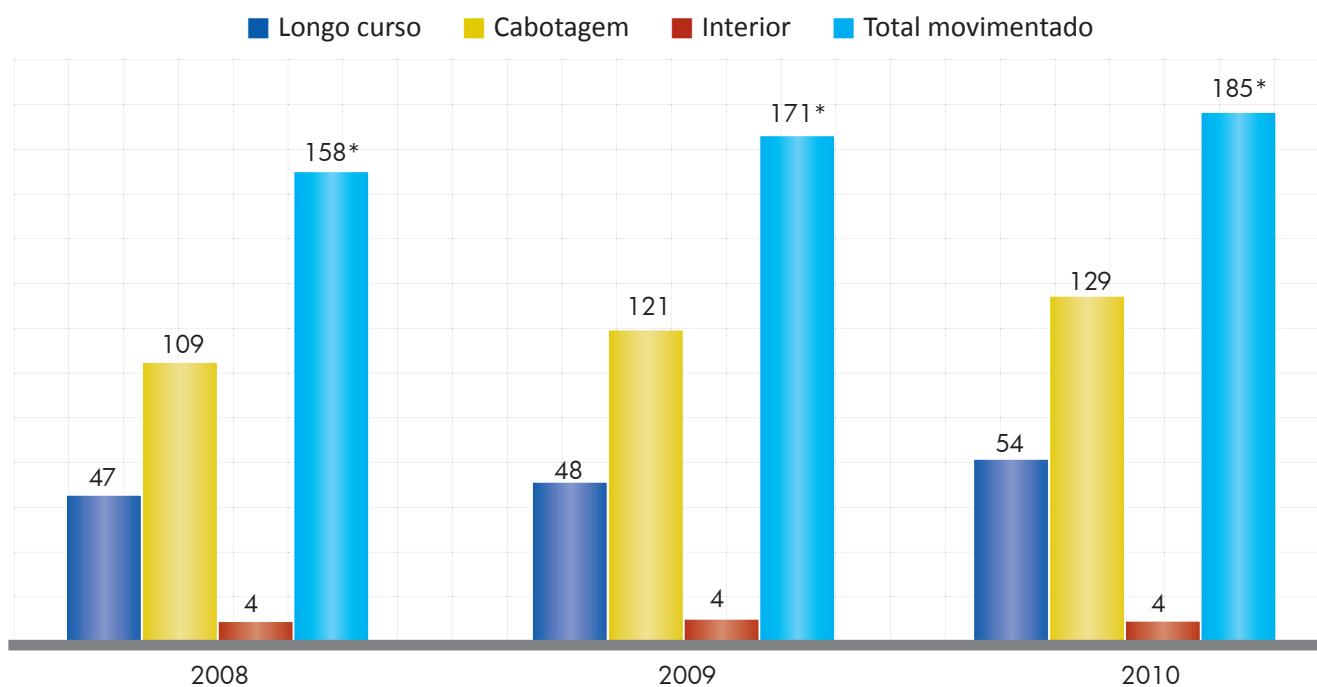




DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS ENTRE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EM 2010



MOVIMENTO DE COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS (MILHÕES DE TONELADAS)



*A discrepância entre o total movimentado e o somatório das movimentações de longo curso, cabotagem e interior deve-se aos arredondamentos destas.

Contêineres

A movimentação de contêineres no ano de 2010 atingiu 6,8 milhões de TEUs, contra 6,1 milhões em 2009, crescimento próximo a 11,7%. Em termos de tonelagem, o ano de 2010 alcançou 74,6 milhões de toneladas em cargas conteinerizadas – incluindo o peso da tara do contêiner –, contra 65,4 milhões em 2009, determinando crescimento de 14,1%.

Embora o desempenho positivo da carga conteinerizada frente a 2009 seja bastante evidente, a movimentação de contêineres do ano de 2010 ainda se encontra em nível inferior ao do ano de 2008 (foram movimentados 7 milhões de TEUs aproximadamente em 2008).

Portanto, o ano de 2010 terminou com movimentação 3% inferior ao ano de 2008, em TEUs. Porém, em termos de toneladas transportadas, o ano de 2010 já se encontra acima do ano de 2008. Em 2010 foram conteinerizadas 74,6 milhões de toneladas, em 2008 o somatório de tonelagem de cargas conteinerizadas ficou em 73,2 milhões. Com isso, 2010 encontra-se 2% acima de 2008.

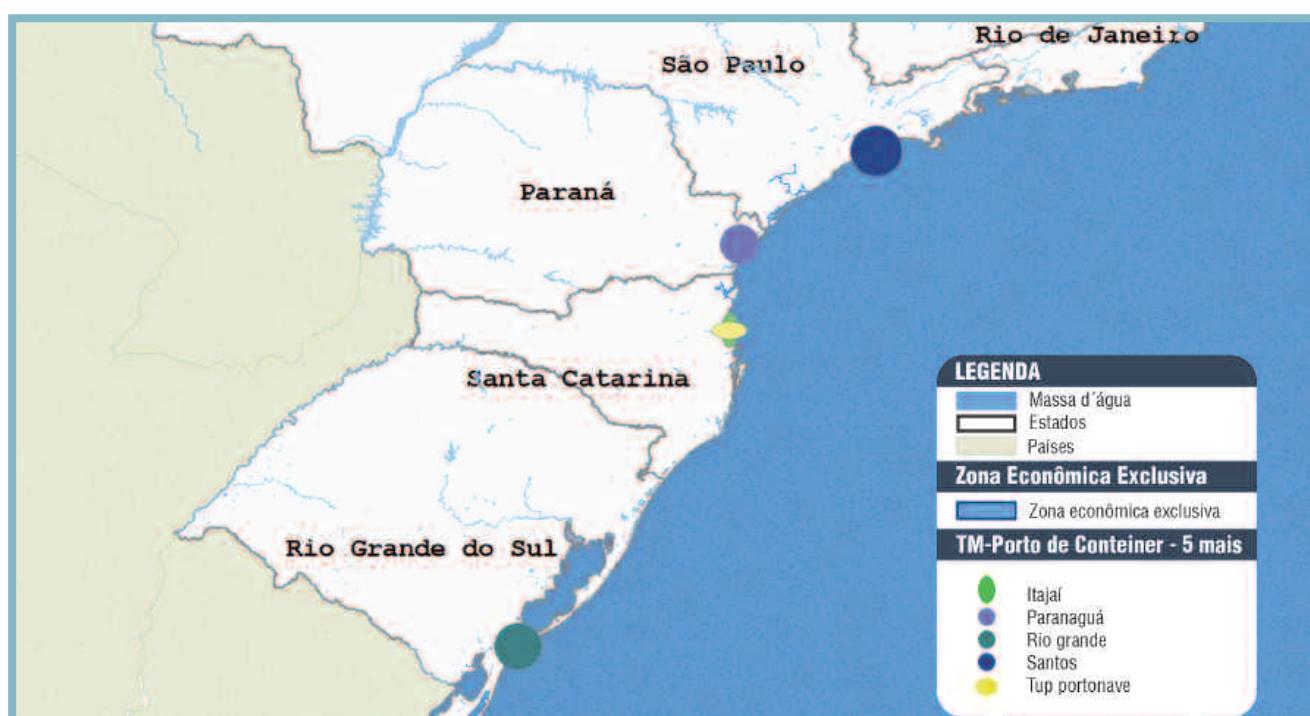
A recuperação econômica mundial em 2010, embora modesta, foi suficiente para elevar a quantidade de cargas conteinerizadas destinadas ao exterior. A quantidade de contêineres movimentados em 2010 com destino ao exterior alcançou 2,7 milhões de TEUs, contra 2,4 milhões em 2009, crescimento de 13,12%. Porém, a to-

nelagem movimentada não exibiu comportamento tão expressivo. O crescimento do peso bruto elevou-se apenas 3,84% frente a 2009 e ainda encontra-se abaixo de 2008.

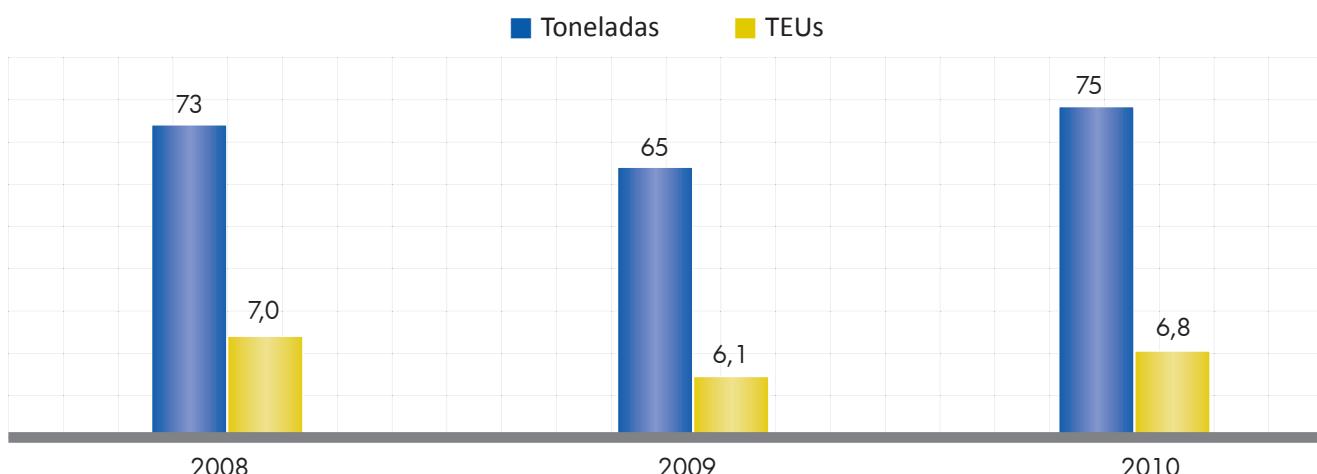
As principais cargas exportadas por contêiner foram: carnes de aves congeladas, café, açúcar, produtos químicos e produtos químicos orgânicos.

Devido à forte demanda interna verificada ao longo de 2010 e à valorização do câmbio, as importações também se elevaram. A quantidade de contêineres relacionada à importação foi de 2,9 milhões de TEUs, crescimento de 18% em relação a 2009. Ao contrário do comportamento da tonelagem de carga conteinerizada verificado pelas exportações, a taxa de crescimento das importações foi de expressivos 37%. Como pode ser visto no gráfico página 82, a movimentação em TEUs de 2010 ainda encontra-se abaixo de 2008, embora a tonelagem tenha dado uma forte salto em 2010.

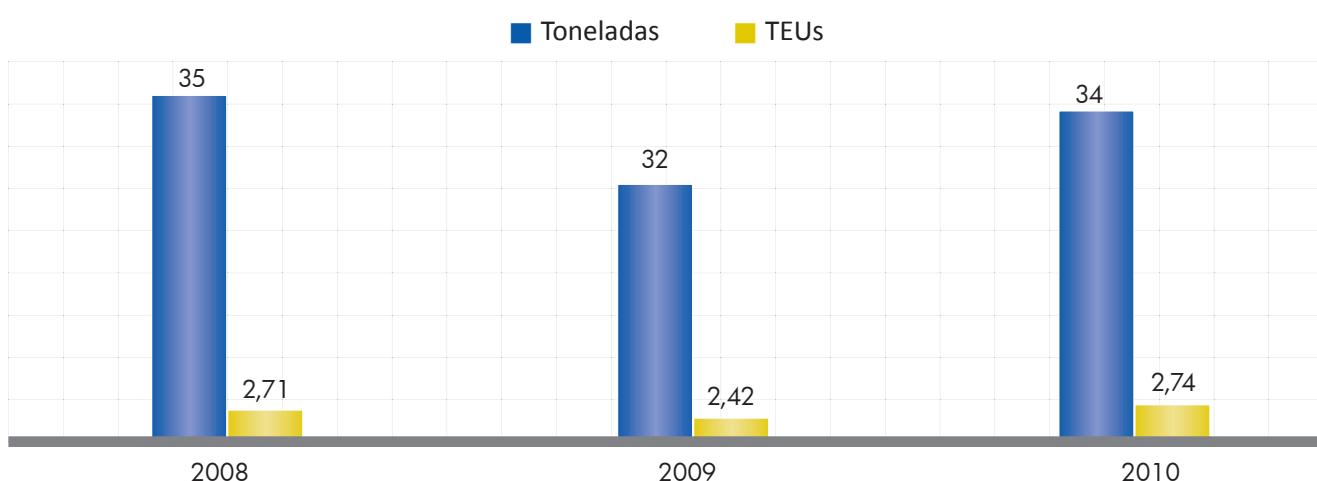
No mapa a seguir destacamos os principais portos organizados e TUPs que movimentaram contêineres em 2010. Juntos representaram 70% de toda movimentação nacional. Santos, como era de se esperar, foi o maior responsável pela movimentação de contêineres em 2010, com cerca de 2,7 milhões de TEUs movimentados, o que representou quase 40% de toda movimentação nacional de contêiner no ano.



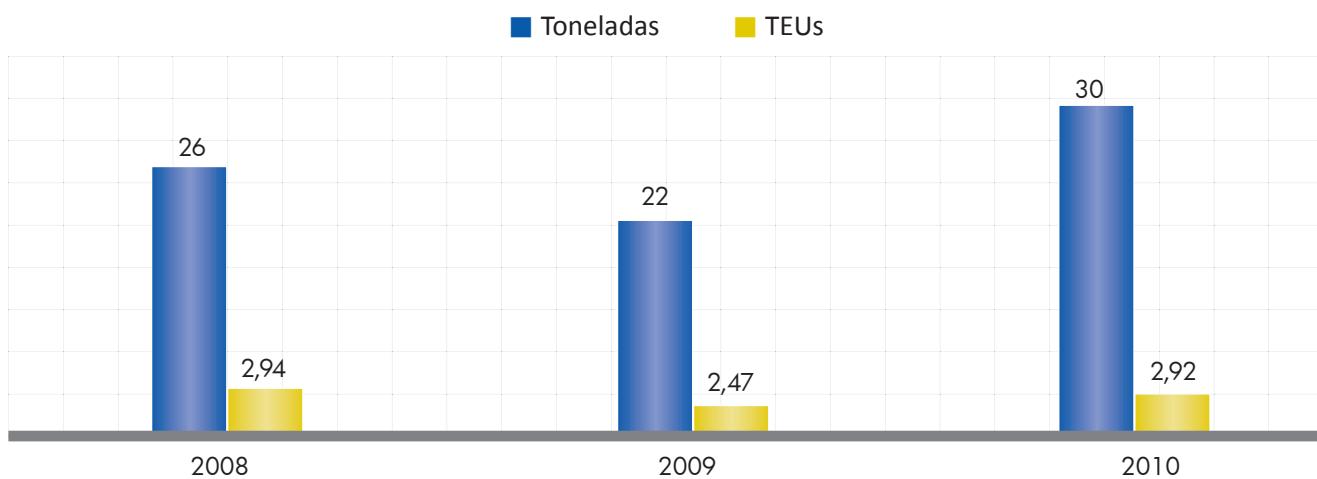
MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE CONTÊINERES EM MILHÕES



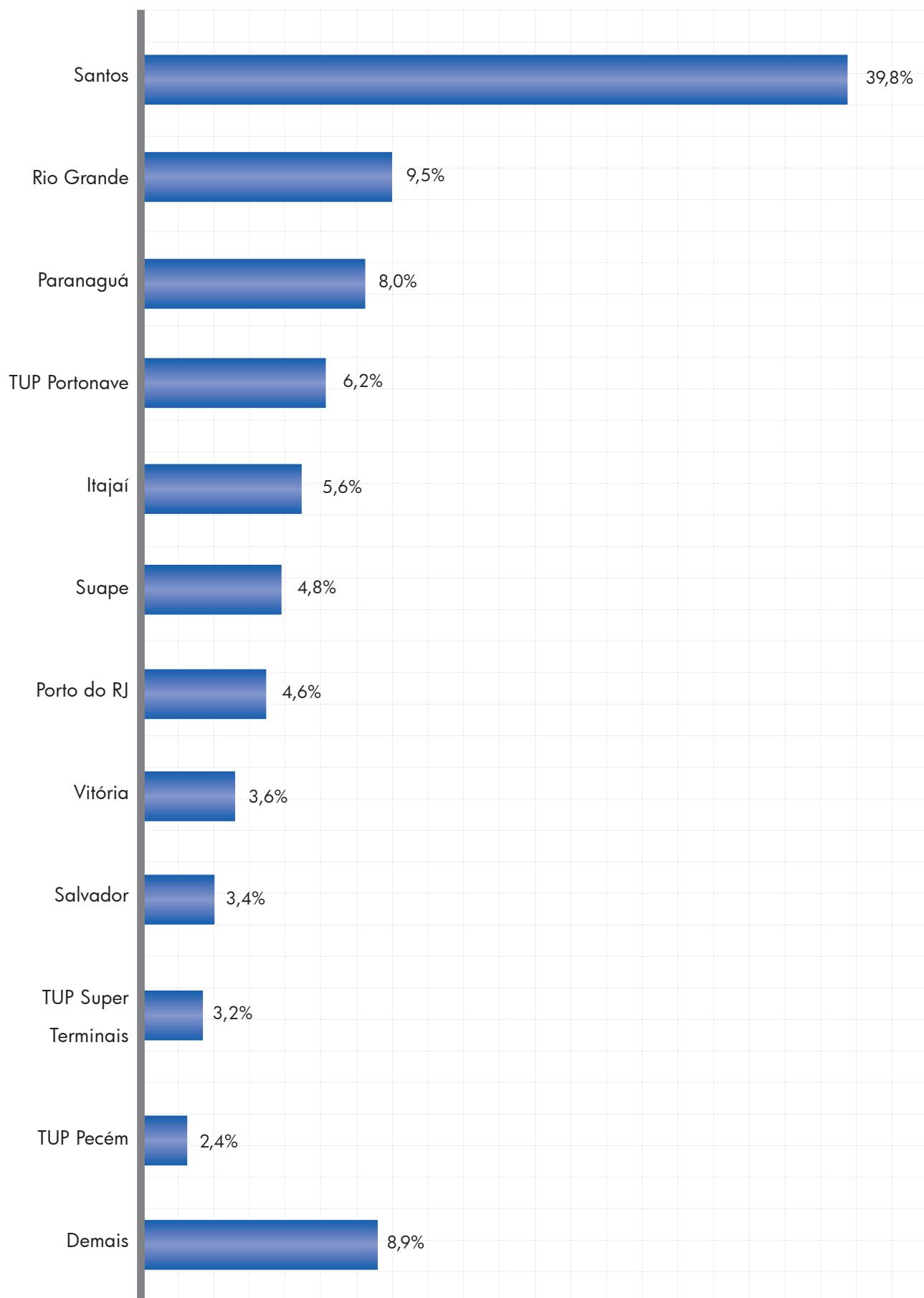
EXPORTAÇÃO DE CARGA CONTEINERIZADA EM MILHÕES



IMPORTAÇÃO DE CARGA CONTEINERIZADA EM MILHÕES



PARTICIPAÇÃO (%) DOS PORTOS E TUPS NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM 2010



4

Hermasa Graneleiro
3.020.836 t

2

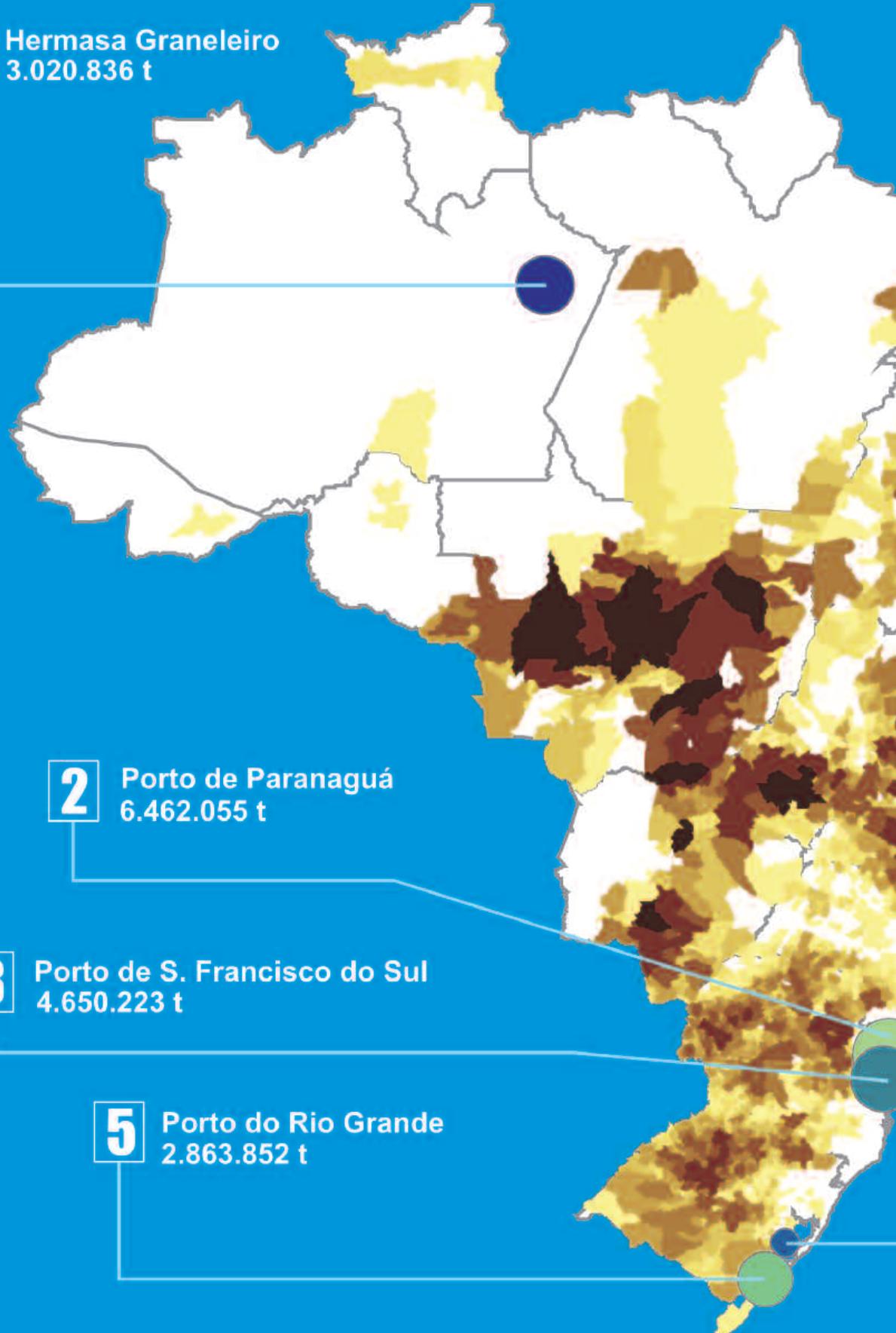
Porto de Paranaguá
6.462.055 t

3

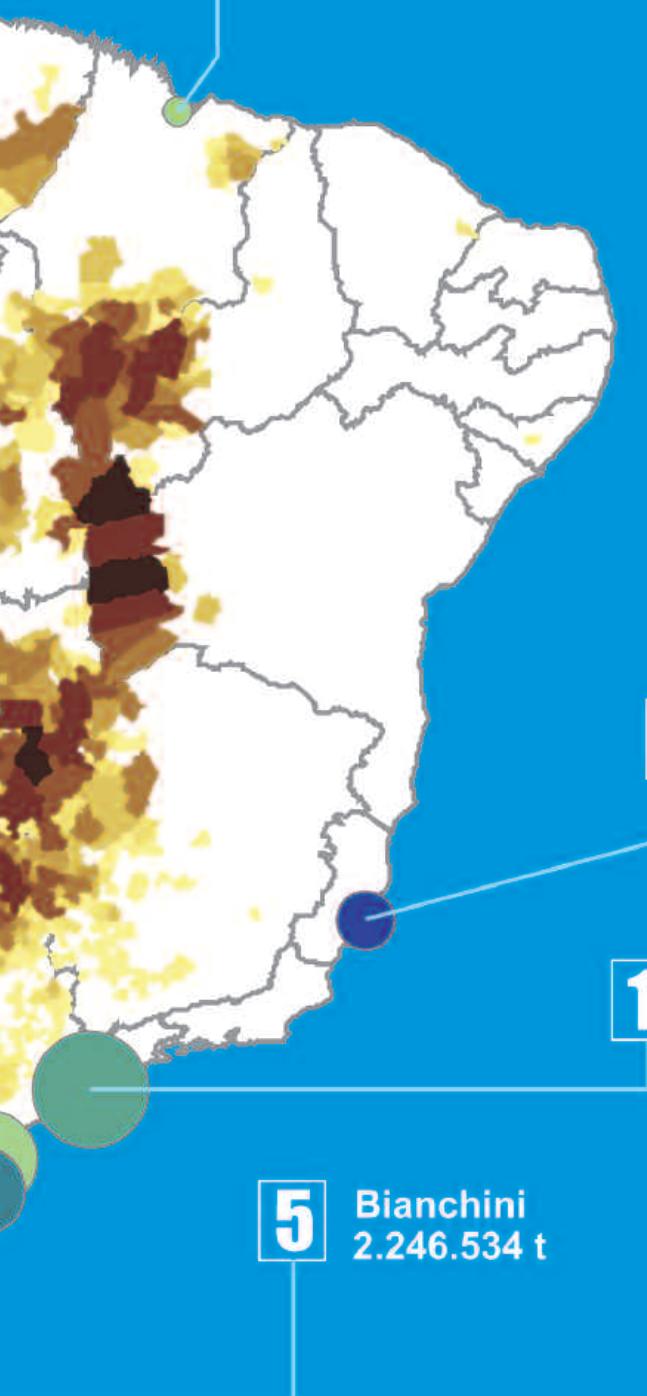
Porto de S. Francisco do Sul
4.650.223 t

5

Porto do Rio Grande
2.863.852 t



OS 8 MAIORES PORTOS E TERMINAIS **SOJA**



Soja - Zonas de Produção (em t) - 2009

Até 2.000
2.000 até 7.000
7.000 até 17.000
17.000 até 32.000
32.000 até 61.000
61.000 até 127.000
127.000 até 336.000
Acima de 336.000

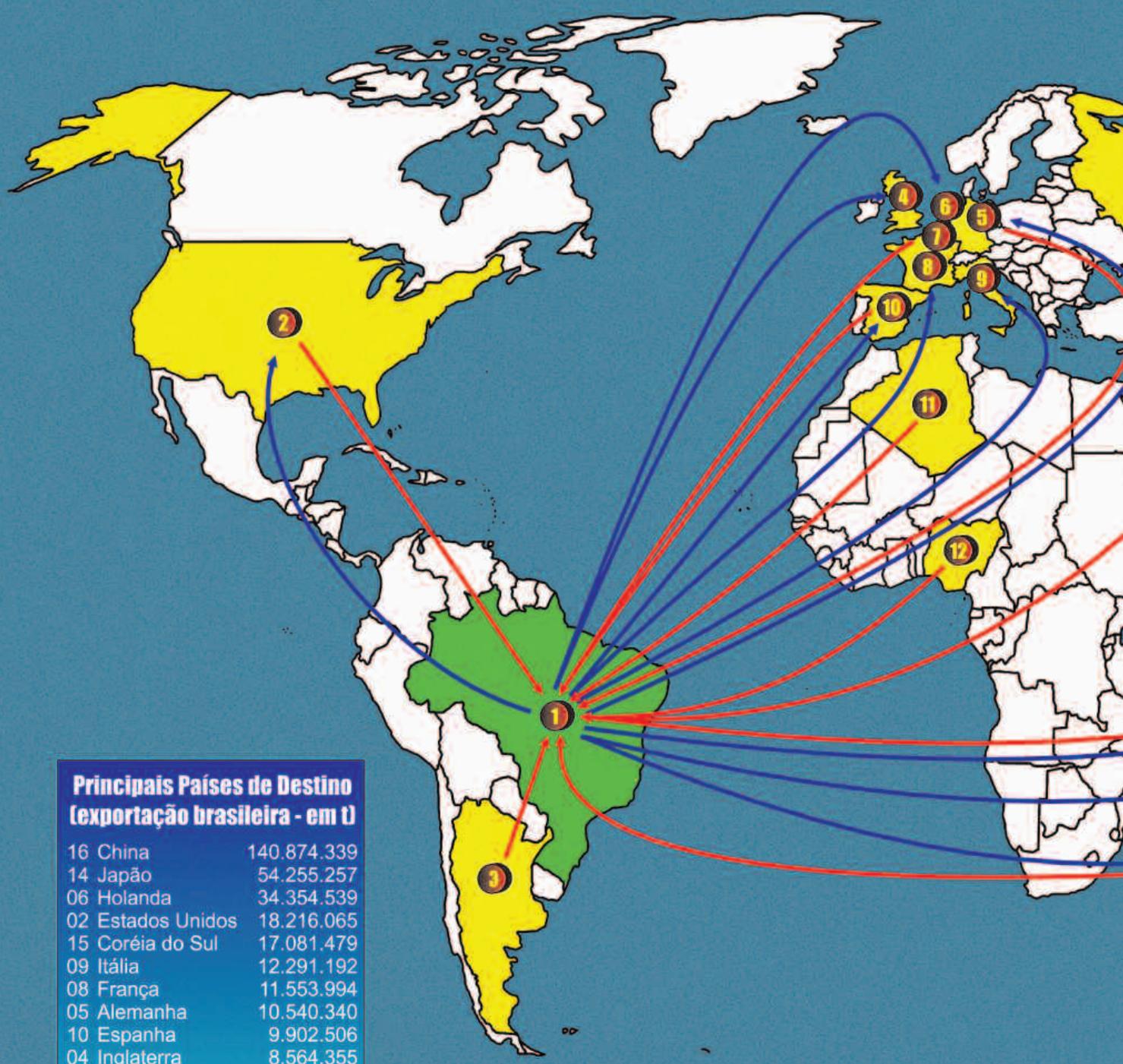
6 CVRD Tubarão
2.379.156 t

1 Porto de Santos
8.261.433 t

5 Bianchini
2.246.534 t

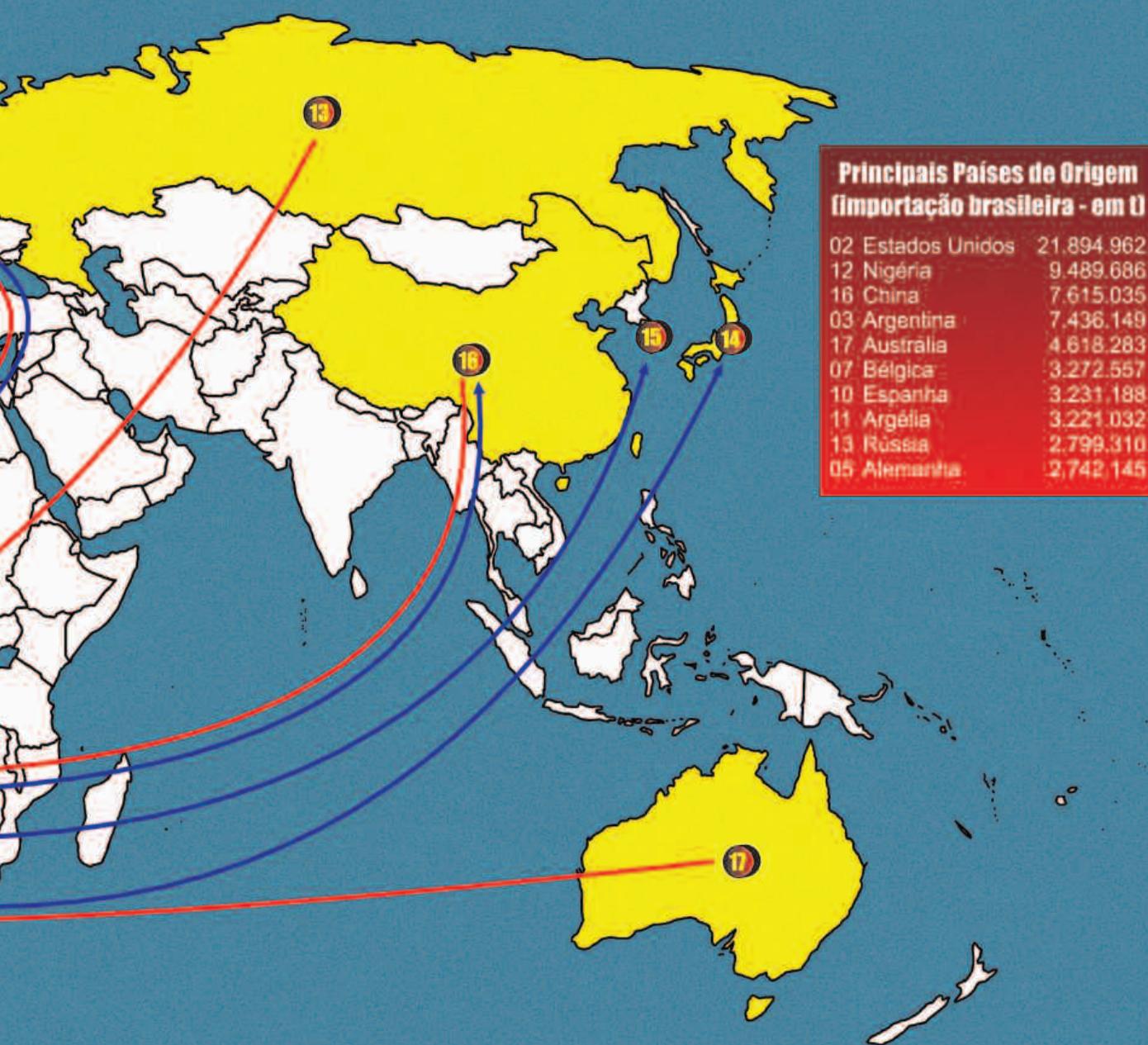
BRASILE

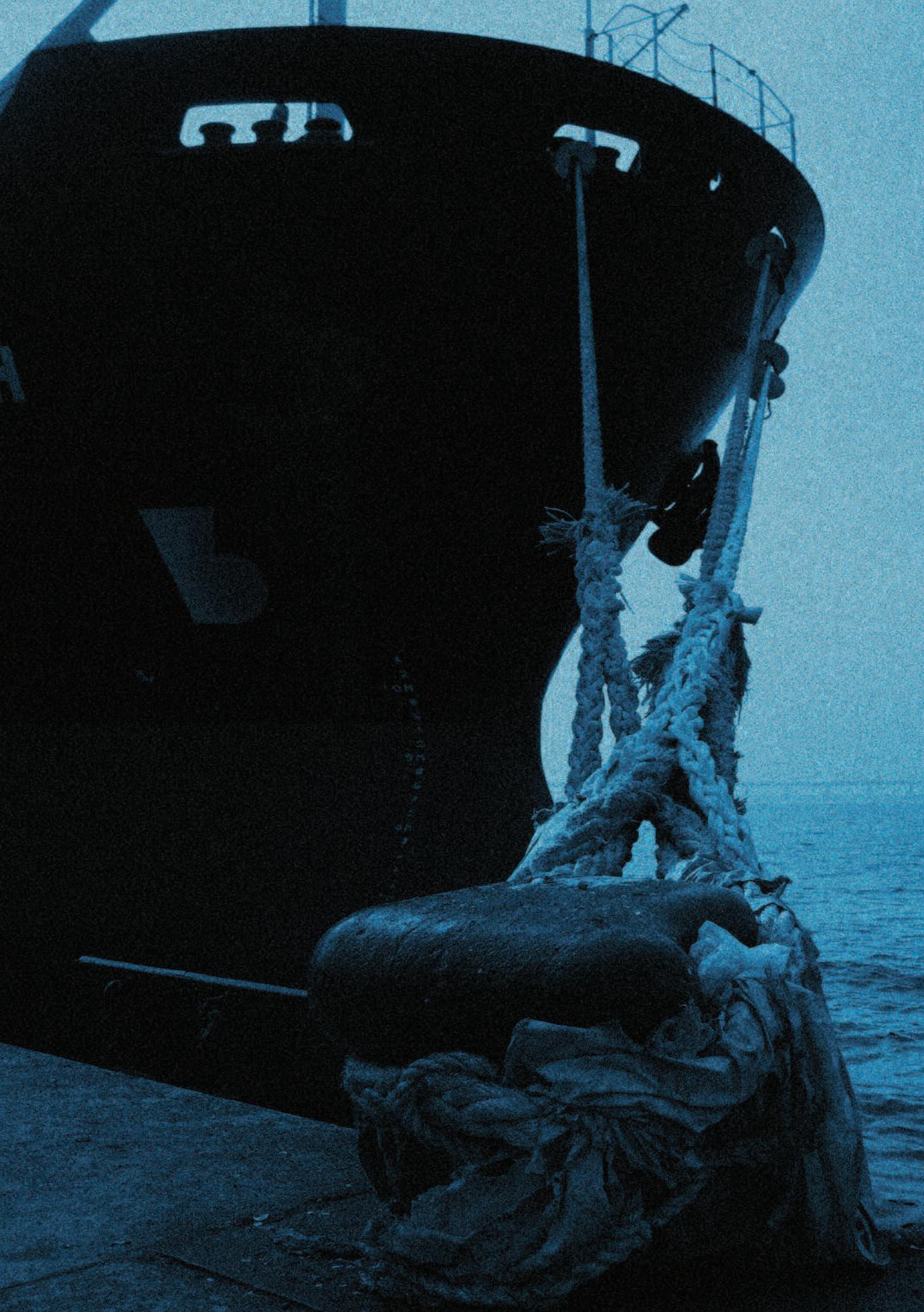
PRINCIPAIS PAÍSES PARCEIROS SEGUNDO A MOVIMENTAÇÃO



O MUNDO

DO COMÉRCIO EXTERIOR DE CARGA NO LONGO CURSO





Análise dos indicadores de desempenho

Com o objetivo de avaliar o desempenho das instalações portuárias no ano de 2010, foram construídos ordenamentos com base em indicadores presentes no Sistema de Desempenho Portuário. Os indicadores considerados foram:

a) prancha média (contêineres em u/h e granel em t/h): medida em unidades por hora, por navio, para contêineres e em toneladas por dia, por navio, para carga geral, roll on roll off, granéis líquidos e granéis sólidos, em cada terminal ou conjunto de berços; indica a produtividade média de cada terminal ou conjunto de berços, medida em relação ao tempo de atracação dos navios, tomado como tempo de atendimento;

b) consignação média (contêineres em u/n e granel em t/n): medida em toneladas por navio para a carga geral, granéis líquidos, roll on roll off e granéis sólidos e em unidades carregadas e descarregadas por navio, para contêineres; este indicador caracteriza o tamanho de navio que freqüenta o porto, para cada tipo de carga ou mercadoria, em cada terminal ou conjunto de berço;

c) tempo médio de espera (em h/n): Indicador da qualidade do atendimento, em termos do tempo, medido em horas e minutos, gasto em espera de atracação dos navios de cada grupo de carga ou produto, para cada terminal ou conjunto de berços;

d) número de atracações (em unidades) no ano; e

e) quantidade movimentada (contêineres em unidades e granel em toneladas) no ano.

A primeira dificuldade para construção de um ranking relaciona-se ao subjetivismo na escolha dos pesos para as variáveis utilizadas. Qual o indicador mais importante? Qual peso devemos considerar para cada indicador? Buscando contornar tal empecilho, as ponderações para cada indicador foram determinadas por intermédio da utilização da Análise Hierárquica (Analytic Hierarchy Process - AHP). A Análise Hierárquica, desenvolvida pelo professor Tho-

mas Saaty na década de 70, é um método bastante utilizado para auxiliar a tomada de decisão (SAATY, T. L. The Analytic Hierarchy Process. N. York, USA: McGraw-Hill, 1980.).

O primeiro passo para a construção do ranking de desempenho de 2010 foi a distribuição de questionários. O objetivo principal era coletar as opiniões de especialistas da ANTAQ sobre as variáveis a serem utilizadas no trabalho. Cada questionário possuía os indicadores a serem utilizados e os especialistas precisavam determinar a importância relativa de cada indicador frente a outro.

Através do método de análise hierárquica foram determinados os pesos implícitos em cada questionário. Com base nos pesos oriundos da primeira fase do trabalho, as instalações portuárias foram ordenadas, tendo as notas de desempenho sido normalizadas para variarem numa escala de 5 a 10 – quanto mais elevada a nota, melhor o desempenho apresentado no ano de 2010. Além dos rankings por grupo de mercadoria também foi considerado importante o ordenamento dos principais terminais de container do país.

Os indicadores para granéis sólidos e líquidos tiveram ponderação ligeiramente distinta da atribuída à movimentação de contêineres. Pela natureza da carga ser de baixo valor agregado, as ponderações para a consignação média e quantidades movimentadas ganharam maior importância frente ao tempo médio de espera. Contudo, a prancha média despontou como principal indicador de desempenho. Para a movimentação de contêineres, verificou-se que os especialistas atribuíram maior peso para o tempo médio de espera e para a prancha média, o que se atribui ao maior valor agregado das cargas e necessidade de celeridade das operações.

Para a avaliação do desempenho das instalações portuárias foram considerados os terminais que movimentaram acima de 100 mil toneladas no ano de 2010. Abaixo seguem as planilhas e comentários sobre os resultados do trabalho.

● Terminais de Contêiner

Com relação à movimentação de contêineres, dada a maior importância atribuída pelos especialistas da ANTAQ à prancha média e ao tempo



médio de espera, os terminais que exibiram desempenho favorável nestes indicadores tiveram bons posicionamentos no ranking em 2010. O TECON de Santos destacou-se como a instalação portuária de melhor desempenho no ano passado. Em seguida apresentam-se o terminal de contêiner da Libra, no Rio de Janeiro, e o TECON de Rio Grande.

Foram movimentados 6,8 milhões de contêineres em 2010. Os dez principais terminais responderam por cerca de 38% deste total.

Em relação a Santos, os dados revelam que a prancha média do TECON alcançou 40 contêineres por hora, maior marca registrada pelo terminal desde o início da série do SDP. Tal fato foi auxiliado pelo terminal possuir a maior consignação média do país (795 u/n). A segunda maior prancha média entre os 10 principais foi exibida pelo T-37 de Santos (28 u/h), embora o terminal no ranking geral tenha ficado somente na sétima posição.

● Minério de ferro

A movimentação de minério de ferro no ano de 2010 alcançou a marca recorde de 311 milhões de toneladas. As dez melhores instalações em termos de desempenho, consideradas no ranking de 2010, foram responsáveis pela movimentação de cerca de 99% de todo minério de ferro transacionado em 2010.

No ranking geral de desempenho elaborado pela ANTAQ, destacaram-se as seguintes instalações: o TUP CVRD Tubarão, o TUP Ponta da Madeira e o TUP MBR.

Os dois primeiros terminais exibiram prancha média (t/dia) bem acima dos demais terminais da amostra, prancha média diária acima de 100 mil toneladas/dia (o TUP CVRD Tubarão alcançou 120 mil e o TUP Ponta da Madeira chegou a 103 mil). Outra variável determinante para o ordenamento dos terminais foi a consignação média (t/n). Os destaques foram: TUP CVRD Tubarão com 155 mil toneladas por navio,



TUP Ponta da Madeira com 183 mil e TUP MBR com 173 mil.

● Soja

A movimentação de soja, principal produto agrícola exportado pelo Brasil no ano de 2010, chegou a 39 milhões de toneladas – recorde histórico. A elevada movimentação por parte das instalações alinhou-se com a maior produção histórica registrada e também com o aumento da demanda externa, determinada principalmente pelo consumo chinês. As dez melhores instalações em termos de desempenho, consideradas no ranking de 2010, operaram cerca de 73% de toda a soja.

Destacaram-se o TUP CVRD Tubarão, o Terminal de Grãos de Santos (TGG) e CVRD – Itaqui. Nota-se que houve elevado tempo de espera das embarcações ligadas ao transporte de soja nas Regiões Sul e Sudeste, fruto do gerenciamento que ocorre principalmente nos

períodos de pico de safra.

A maior prancha média (t/dia) da amostra foi a do TGG de Santos, cerca de 26 mil toneladas, em segundo a do TUP CVRD Tubarão, com aproximadamente 25 mil toneladas por dia. Em termos de consignação média (t/n) o terminal da CVRD (Itaqui) apresentou o melhor resultado, com 66 mil toneladas por navio, à frente do segundo colocado, TGG de Santos, com 59 mil toneladas.

● Açúcar

Sabendo-se que 93% de toda a movimentação de açúcar pelas instalações portuárias se dá pela modalidade de granel sólido, optou-se por concentrar a análise de desempenho somente sobre os terminais que operaram tal natureza de carga. A movimentação de açúcar, na modalidade granel sólido, alcançou a marca de 23 milhões de toneladas, em 2010.

Houve predominância dos terminais localizados em Santos. Destaque para TEAÇU 3,

TEAÇU 1 E TEAÇU 2. Assim como na soja, o elevado tempo de espera mostrou-se bastante marcante em 2010, como pode ser visto na planilha abaixo.

Os três primeiros terminais em termos de prancha média (t/dia) foram exatamente os mesmos três primeiros do ranking geral de desempenho, prancha média aproximada de 22 mil para o TEAÇU 3, 22 mil para o TEAÇU 1 e 16 mil para o TEAÇU 2. Já em termos de consignação média dos navios (t/n), há uma pequena alteração no ranking, os três primeiros foram: TEAÇU 2 com aproximadamente 36 mil, TEAÇU 3 com 34 mil toneladas e COREX de Santos com 33 mil.

● Fertilizantes

Impulsionado pela boa safra agrícola de 2010, outro grupo de mercadoria que obteve movimentação bastante expressiva foi o grupo de fertilizantes e adubos, 17 milhões de toneladas no ano – movimentação recorde da série. Cerca de 80% dessa carga foi movimentada pelos dez primeiros colocados em termos de desempenho.

Destacaram-se as instalações portuárias de Paranaguá – Cais Múltiplo Uso, TUP Terminal

Marítimo Inácio Barbosa e Fospar de Paranaguá.

Em termos de prancha média (t/dia), o posicionamento das três principais instalações portuárias se alteraria para: TUP Terminal Inácio Barbosa (7 mil), Terminal Marítimo de Guarujá (6,5 mil toneladas) e FOSPAR (6,4 mil). As maiores consignações médias (t/n) apresentadas em 2010 foram: 29 mil para TUP Marítimo Inácio Barbosa, 23 mil para FOSPAR e Terminal Marítimo Guarujá com 23 mil.

● Milho

O ano de 2010 foi um ano bastante favorável para o agronegócio do milho. Houve produção nacional expressiva (2^a maior da história), assim como considerável elevação da movimentação por parte das instalações portuárias brasileiras – a movimentação elevou-se em 4 milhões de toneladas – chegando a aproximadamente 11,4 milhões. Percebe-se que 94% da movimentação se deu por parte dos dez mais bem colocados em termos de desempenho.

Os terminais que apresentaram melhor desempenho foram: o Terminal de Grãos de Santos – TGG -, o TUP CVRD Tubarão e o Corex de Paranaguá. Constatava-se o elevado tempo médio de espera dos navios, como pode ser



visto na planilha abaixo.

Em termos de prancha média (t/dia), a posição dos três primeiros colocados ficaria da seguinte forma: Terminal de Grãos de Santos (TGG), com 25 mil toneladas/dia; TUP CVRD Tubarão, com 22 mil e o Cais Público de Porto Velho com 17 mil toneladas, aproximadamente. Os destaques para a consignação média (t/n) foram: Cargill – Santos (51 mil toneladas), TGG de Santos (45 mil toneladas) e TUP CVRD Tubarão (40 mil toneladas).

● Trigo

A quantidade de trigo movimentada no ano de 2010 alcançou a marca de 8 milhões de toneladas. A movimentação por parte das instalações portuárias está, primordialmente, relacionada ao longo curso (76% do total), sendo notório o viés importador do país (78% da carga relacionada ao longo curso ligava-se ao desembarque do produto).

No ano de 2010, os terminais que apresentaram melhor desempenho geral foram: TUP Bianchini e os cais públicos de Fortaleza e Santos.

Em termos de prancha média (t/dia), os terminais de melhor desempenho foram: TUP Bianchini, com 17 mil toneladas por dia, Corex de

Paranaguá, com 11 mil toneladas e o Tergrasa de Rio Grande, com 9 mil toneladas. As maiores consignações médias (t/n) do ano foram: Corex de Paranaguá (36 mil), TUP Bianchini (31 mil) e TUP Terminal Marítimo Inácio Barbosa (24 mil).

● Combustíveis

No que diz respeito à movimentação de graneis líquidos, era de se esperar a predominância dos terminais de uso privativo ligados à movimentação de combustíveis da Petrobras. No ano de 2010 foram movimentadas cerca de 187 milhões de toneladas de combustíveis. Deste total, 78% foram movimentados pelos dez principais terminais do país.

Os principais destaques foram: TUP de Almirante Maximiano da Fonseca, TUP Almirante Barroso e TUP São Francisco do Sul.

Em termos de prancha média (t/dia), os principais destaques foram: TUP São Francisco do Sul (67 mil), o TUP Maximiano da Fonseca (59 mil) e TUP Almirante Barroso (40 mil). Já em termos de consignação média (t/n) temos os seguintes destaques: 129 mil para o TUP Maximiano da Fonseca, 83 mil para o TUP São Francisco do Sul e 73 mil para o TUP Almirante Barroso.



RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO - CONTÊINERES 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	Santos	TECON	8,77
2	Rio de Janeiro	Libra	7,53
3	Rio Grande	TECON	7,51
4	Santos	TECONDI	7,47
5	TUP Chibatão	Chibatão	7,44
6	Rio de Janeiro	Multi-Rio	7,40
7	Santos	Libra (T-37)	7,31
8	Salvador	TECON	7,24
9	Santos	Libra (T-35)	7,23
10	Itajaí	TECONVI	7,20

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO - MINÉRIO DE FERRO 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	TUP CVRD Tubarão	Tubarão	9,65
2	TUP Ponta da Madeira	Ponta da Madeira	9,41
3	TUP MBR	MBR	8,03
4	TUP Ponta de Ubu	Ponta de Ubu	7,64
5	Itaguaí	Terminal de Minério	7,44
6	Itaguaí	Terminal de Carvão	7,15
7	TUP Terminal de Minérios e Metálicos Amapá	Minérios e Metálicos Amapá	6,48
8	TUP Porto Sobramil	Porto Sobramil	6,40
9	TUP Gregório Curvo	Gregório Curvo	6,38
10	TUP Usiminas	Usiminas	6,24

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO - SOJA 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	TUP CVRD Tubarão	Tubarão	8,55
2	Santos	Terminal de Grãos	8,54
3	Itaqui	CVRD	8,03
4	TUP Hermasa Graneleiro*	Hermasa Graneleiro	7,91
5	Paranaguá	Corex	7,90
6	Santos	Cargill	7,80
7	São Francisco do Sul	Cais Públco	7,69
8	Santos	Corex (ADM)	7,49
9	TUP TERMASA	TERMASA	7,39
10	TUP Cotelgipe	Cotelgipe	7,22

* Foi considerado nesses terminais o tamanho médio dos comboios com 12 barcaças, o que alterou os indicadores Frequência de Navios e Tamanho Médio de Consignação.

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO - AÇÚCAR A GRANEL 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	Santos	Teaçu 3	9,46
2	Santos	Teaçu 1	8,88
3	Santos	Teaçu 2	8,87
4	Santos	Cargill	8,09
5	Santos	Corex (ADM)	7,76
6	Santos	Moinho Santista	7,36
7	Paranaguá	Múltiplo Uso	7,12
8	Maceió	EMPAT	6,93
9	Recife	Cais Público	6,92
10	Paranaguá	Corex	6,50

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO - FERTILIZANTES 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	Paranaguá	Múltiplo Uso	8,61
2	TUP Terminal Marítimo Inácio Barbosa	Inácio Barbosa	8,58
3	Paranaguá	Fospar	8,21
4	TUP Yara Brasil Fertilizantes	Yara Fertilizantes	7,85
5	TUP Ultrafértil	Ultrafértil	7,56
6	TUP CVRD Tubarão	Tubarão	7,55
7	Santos	Terminal Marítimo de Guarujá	7,54
8	Rio Grande	Cais Público	7,12
9	porto de santos	Cais Público	7,07
10	Vitória	Peiú	6,91

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO - MILHO 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	Santos	Terminal de Grãos	9,05
2	CVRD Tubarão	Tubarão	8,43
3	Paranaguá	Corex	7,62
4	Santos	Cargill	7,37
5	Santos	Corex (ADM)	7,22
6	TUP Hermasa Graneleiro	Hermasa Graneleiro	7,20
7	sao francisco do sul	Cais Público	6,89
8	santarem	Cargill	6,81
9	Porto Velho	Cais Público	6,74
10	TUP Cargill Agrícola	Cargill Agrícola	6,09

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO TRIGO 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	TUP Bianchini	Bianchini	8,93
2	Fortaleza	Cais Público	8,05
3	Santos	Cais Público	7,57
4	TUP TERMASA	TERMASA	7,47
5	TUP Terminal Marítimo Inácio Barbosa	Inácio Barbosa	7,46
6	Paranaguá	Corex	7,32
7	RioGrande	Tergrasa	7,25
8	Rio de Janeiro	Cais Público	7,02
9	Suape	Cais Público	6,96
10	TUP Cotelipe	Cotelipe	6,81

RANKING DESEMPENHO PORTUÁRIO COMBUSTÍVEIS 2010

Posição	Porto / TUP	Terminal	Nota
1	TUP Almirante Maximiano da Fonseca	Almirante Maximiano da Fonseca	9,21
2	TUP Almirante Barroso	Almirante Barroso	8,70
3	TUP São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	8,44
4	TUP Madre de Deus	Madre de Deus	7,28
5	TUP Almirante Soares Dutra	Almirante Soares Dutra	7,27
6	TUP Carmópolis	Carmópolis	6,99
7	TUP Guamaré	Guamaré	6,90
8	TUP Pecém	Pecém	6,80
9	TUP Almirante Tamandaré	Almirante Tamandaré	6,70
10	TUP de GNL da Baía de Guanabara	GNL da Baía de Guanabara	6,59



INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL

CONTÊINERES 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (u)		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (u/n)		Prancha Média (u/h)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Belém-PA	Cais Público	25.477	20.568	90	103	283	199	12	10	0	0
Fortaleza-CE	Cais Público	35.208	40.368	228	171	154	236	12	16	6	4
Imbituba-SC	Cais Público	16.069	19.637	93	98	172	200	18	24	18	6
Itaguaí-RJ	Sepetiba Tecon	...	87.122	...	568	...	153	...	11	...	10
Itajaí-SC	Cais Comercial	-	20.992	-	40	-	524	-	33	-	21
Itajaí-SC	TECONVI	87.977	202.227	200	478	439	423	25	28	22	20
Paranaguá-PR	Múltiplo Uso	9.689	14.546	118	95	82	153	11	9	27	33
Paranaguá-PR	TCP	349.184	300.341	1.274	863	274	348	25	19	19	25
Rio de Janeiro-RJ	Libra	...	102.488	...	505	...	202	...	22	...	1
Rio de Janeiro-RJ	Multi-Rio	...	107.042	...	503	...	212	...	19	...	1
Rio Grande-RS	TECON	375.006	389.000	1.302	1.237	288	314	28	27	20	20
Salvador-BA	TECON	148.920	150.216	877	820	169	183	26	24	11	12
Santos-SP	Cais Público	30.487	93.124	161	223	189	417	14	20	7	22
Santos-SP	Libra (T-35)	290.216	302.223	919	827	315	365	30	25	8	20
Santos-SP	Libra (T-37)	172.511	176.563	551	497	313	355	32	28	8	16
Santos-SP	Rodrimar	132.350	130.829	471	414	280	316	21	17	6	17
Santos-SP	TECON	663.992	842.026	1.204	1.058	551	795	36	40	14	24
Santos-SP	TECONDI	183.312	212.435	282	281	650	755	27	23	8	15
São Francisco do Sul-SC	Cais Público	102.862	74.604	417	235	246	317	17	25	19	20
Suape-PE	Cais Público	18.443	26.398	172	142	107	185	14	14	15	12
Suape-PE	TECON	144.053	190.687	953	863	151	220	18	19	12	15
TUP Chibatão-AM	Chibatão	95.015	95.013	172	137	552	693	13	15	103	3
TUP Pecém-CE	Pecém	...	103.252	...	653	...	158	...	18	...	12
TUP Portonave-SC	Portonave	...	252.985	...	744	...	340	...	21	...	20
TUP Super Terminais-AM	Super Terminais	...	124.257	...	261	...	476	...	8	...	1
Vila do Conde-PA	Cais Público	16.772	18.765	86	98	195	191	11	12	0	0
Vitória-ES	TVV	136.896	178.010	407	449	336	396	21	25	18	17

Fonte dos dados básicos: Sistema Desempenho Portuário – SDP/ANTAQ

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL

MINÉRIO DE FERRO 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Itaguaí-RJ	Terminal de Carvão	...	250,42	...	164	...	152.701	...	76.276	...	325
Itaguaí-RJ	Term. de Minério	...	221,26	...	155	...	142.748	...	67.625	...	154
TUP CVRD Tubarão-ES	Tubarão	771,81	1004,6	463	647	166.698	155.270	123.554	119.155	100	21
TUP Granel Química-MS	Granel Química	5,68	10,06	455	682	1.249	1.476	483	584	59	0
TUP Gregório Curvo-MS	Gregório Curvo	8,79	15,83	689	1.012	1.277	1.565	3.056	2.618	16	8
TUP MBR-RJ	MBR	366,64	377,18	213	218	172.136	173.019	64.680	60.617	110	27
TUP Min. e Met. Amapá-AP	Amapá	23,19	41,01	53	92	43.757	44.577	19.070	20.233	28	8
TUP Ponta da Madeira-MA	Ponta da Madeira	867,58	9459,76	483	515	179.624	183.685	103.921	102.636	111	26
TUP Ponta de Ubu-ES	Ponta de Ubu	...	226,27	...	205	...	110.379	...	61.521	...	10
TUP Porto Sobramil-MS	Porto Sobramil	11,49	12,45	860	794	1.336	1.569	8.938	8.962	5	0
TUP Usiminas-SP	Usiminas	1,44	6,86	5	17	28.897	40.412	12.754	13.629	40	26

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL

SOJA 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Ilhéus-BA	Cais Público	1,34	1,30	6	6	22.371	21.801	5.593	4.321	0	4
Itaqui-MA	CVRD	-	20,63	-	31	-	66.554	-	14.700	-	1
Paranaguá-PR	Corex	52,15	56,74	137	134	38.066	42.343	16.508	17.630	160	238
Paranaguá-PR	Múltiplo Uso	2,36,	7,88	10	24	23.638	32.836	5.987	7.819	139	94
Porto Velho-RO	Cais Público	20,56	18,33	1.112	1.073	1.849	1.709	18.842	16.022	190	203
Rio Grande-RS	Tergrasa	28,01	28,63	154	140	18.192	20.456	9.296	8.979	7	12
Santarém-PA	Cargill	8,96	6,98	23	19	38.992	36.787	8.738	12.050	0	1
Santos-SP	Cargill	19,82	20,83	59	42	33.600	49.604	13.652	16.952	77	60
Santos-SP	Corex (ADM)	48,08	35,62	89	76	54.030	46.870	20.002	16.289	133	213
Santos-SP	TGG	21,66	26,15	41	44	52.831	59.453	24.898	25.963	78	124
São Francisco do Sul-SC	Cais Público	27,27	46,50	72	96	37.876	48.440	15.993	18.211	176	271
TUP Bianchini-RS	Bianchini	11,93	22,46	53	184	22.519	12.209	13.908	9.197	30	3
TUP Cargill Agrícola-RO	Cargill Agrícola	-	7,21	-	348	-	2.073	-	4.937	-	19
TUP Ceval-RS	Ceval	3,37	6,80	6	29	56.230	23.453	12.086	9.755	2	8
TUP Cotelipe-BA	Cotelipe	19,04	15,84	52	39	36.634	40.633	9.092	11.262	323	32
TUP CVRD Tubarão-ES	Tubarão	27,46	23,79	66	51	41.607	46.650	22.683	24.540	117	31
TUP Hermasa Graneleiro	Hermasa Graneleiro	-	30,20	-	1.097	-	2.754	-	15.615	-	0
TUP Oleoplan-RS	Oleoplan	4,15	3,77	108	88	3.849	4.292	9.662	10.270	0	0
TUP TERMASA-RS	Termasa	8,69	6,75	16	12	54.316	56.265	14.997	12.156	64	5

Fonte dos dados básicos: Sistema Desempenho Portuário – SDP/ANTAQ

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL

AÇÚCAR A GRANEL 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Antonina-PR	Ponta do Félix	-	1,02	-	14	-	7.357	-	896	-	210
Maceió-AL	EMPAT	14,39	16,10	66	72	21.816	22.373	8.421	8.443	62	264
Paranaguá-PR	Corex	4,59	6,84	21	26	21.873	26.319	7.779	7.859	52	321
Paranaguá-PR	Múltiplo Uso	31,63	37,43	135	170	23.435	22.021	6.447	6.252	89	389
Recife-PE	Cais Público	4,59	5,85	30	35	15.316	16.719	6.966	7.271	27	50
Santos-SP	Cargill	30,55	28,36	102	92	29.957	30.829	10.796	10.959	76	127
Santos-SP	Corex (ADM)	2,35	5,90	10	18	23.559	32.805	11.175	14.006	97	107
Santos-SP	Moinho Santista	-	9,97	-	36	-	27.714	-	11.215	-	163
Santos-SP	Teaçu 1	25,66	25,66	81	83	31.687	30.920	21.069	21.776	103	141
Santos-SP	Teaçu 2	45,10	46,31	131	128	34.433	36.184	15.322	16.355	136	245
Santos-SP	Teaçu 3	36,11	45,50	100	135	36.115	33.705	23.142	22.023	55	178

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL

FERTILIZANTES 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Aratu-BA	Cais Público	4,77	6,82	40	63	11.936	3.633	1.817	2.070	88	115
Itaqui-MA	Cais Público	4,98	6,69	39	48	12.782	13.940	2.347	2.849	83	267
Maceió-AL	Cais Público	1,10	1,62	16	24	6.891	6.769	1.716	1.425	10	15
Paranaguá-PR	Fospar	15,10	16,16	76	70	19.879	23.097	7.769	6.395	71	116
Paranaguá-PR	Múltiplo Uso	29,77	50,77	145	265	20.534	19.160	5.713	6.385	108	279
Porto Alegre-RS	Cais Navegantes	2,91	3,99	36	46	8.097	8.689	2.088	2.080	0	0
Porto Alegre-RS	Serra Morena	1,75	1,98	61	71	2.879	2.792	1.866	1.865	0	0
Recife-PE	Cais Público	1,56	3,20	19	34	8.259	9.428	2.437	2.627	12	18
Rio Grande-RS	Cais Público	10,41	14,39	167	193	6.235	7.460	2.906	3.227	51	38
Salvador-BA	Cais Público	0,05	4,13	2	29	2.591	14.270	1.016	4.286	1	78
Santos-SP	TMG	7,71	11,94	73	52	19.290	22.966	5.634	6.476	276	306
São Francisco do Sul-SC	TESC	0,65	1,39	8	11	8.186	12.717	2.337	4.223	64	198
TUP CVRD Tubarão-ES	Tubarão	5,52	7,75	37	47	14.936	16.510	5.311	4.678	117	20
TUP Hermasa Graneleiro	Hermasa Graneleiro	-	1,29	-	54	-	2.400	-	1.825	-	0
TUP Inácio Barbosa-SE	Inácio Barbosa	3,12	2,62	13	9	24.063	29.120	7.386	7.060	32	5
TUP Oleoplan-RS	Oleoplan	0,91	1,80	34	58	2.703	3.116	2.312	3.080	0	0
TUP Ultrafertil-SP	Ultrafertil	7,99	6,86	43	36	18.600	19.059	4.780	4.733	29	37
TUP Yara Fertilizantes	Yara Fertilizantes	19,20	18,11	286	100	6.714	18.117	2.803	4.384	60	5
Vitória-ES	Peiú	0,54	4,31	7	31	7.776	13.935	1.800	4.317	30	132

Fonte dos dados básicos: Sistema Desempenho Portuário – SDP/ANTAQ

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL MILHO – 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Paranaguá-PR	Corex	15,46	25,20	48	80	32.210	31.502	14.982	16.339	115	231
Paranaguá-PR	Múltiplo Uso	3,09	5,07	13	21	23.787	24.179	6.480	6.369	44	177
Porto Velho-RO	Cais Público	0,19	3,19	11	168	1.749	1.899	7.185	16.862	127	176
Santarém-PA	Cargill	-	1,21	-	4	-	30.473	-	9.814	-	0
Santos-SP	Cargill	7,77	15,28	20	30	38.874	50.944	9.475	10.541	102	120
Santos-SP	Corex (ADM)	9,81	12,92	31	42	31.648	30.779	14.934	14.695	221	147
Santos-SP	TGG	18,25	26,88	48	60	38.031	44.806	23.457	25.089	83	138
São Francisco do Sul-SC	Cais Público	6,36	2,15	19	7	33.507	30.742	15.766	12.781	99	59
TUP Cargill Agrícola-RO	Cargill Agrícola	-	1,81	-	93	-	1.953	-	5.768	-	26
TUP CVRD Tubarão-ES	Tubarão	7,48	13,06	18	33	41.610	39.587	23.978	21.913	173	46
TUP Hermasa Graneleiro-AM	Hermasa Graneleiro	-	5,83	-	153	-	3.816	-	13.025	-	0

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL TRIGO – 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Belém-PA	Cais Público	1,48	1,64	26	18	5.701	9.155	801	1.372	0	0
Cabedelo-PB	Cais Público	1,09	1,84	13	20	8.422	9.228	2.829	2.556	4	110
Fortaleza-CE	Cais Público	8,88	8,97	53	56	16.772	16.033	6.695	7.375	15	23
Maceió-AL	Cais Público	0,65	1,01	4	10	16.251	10.144	3.745	3.538	2	6
Natal-RN	Cais Público	1,00	1,13	13	13	7.763	8.703	3.354	3.554	2	2
Paranaguá-PR	Corex	0,91	4,72	4	13	22.918	36.356	8.768	10.595	230	206
Paranaguá-PR	Múltiplo Uso	3,20	2,90	18	14	17.782	20.740	4.832	4.625	27	110
Porto Alegre-RS	Serra Morena	1,32	1,52	40	43	3.317	3.557	1.926	2.267	0	0
Recife-PE	Cais Público	3,21	2,02	25	15	12.871	13.519	2.560	1.955	13	11
Rio de Janeiro-RJ	Cais Público	-	5,14	-	29	-	17.755	-	2.525	-	6
Rio Grande-RS	Tergrasa	1,93	1,93	18	9	10.754	21.543	5.451	9.139	42	30
Salvador-BA	Cais Público	3,43	3,07	33	32	10.423	9.620	2.307	1.844	21	8
Santos-SP	Cais Público	8,34	10,99	48	57	17.382	19.286	2.994	2.649	32	77
Santos-SP	Corex (ADM)	1,13	1,26	10	8	11.346	15.781	3.553	2.976	0	18
Santos-SP	Moinho Santista	2,82	3,28	20	20	14.107	16.441	2.033	2.088	6	55
São Francisco do Sul-SC	Cais Público	1,51	1,02	11	6	13.756	17.149	4.451	5.583	46	40
Suape-PE	Cais Público	3,22	4,03	20	26	16.137	15.512	3.322	4.405	5	23
TUP Bianchini-RS	Bianchini	3,08	5,49	21	18	14.694	30.513	9.404	17.336	43	9
TUP Cotelgipe-BA	Cotelgipe	3,12	3,08	15	17	20.827	18.159	3.997	3.166	52	2
TUP Inácio Barbosa-SE	Inácio Barbosa	1,21	3,31	4	14	30.268	23.676	4.496	7.630	47	1
TUP TERMASA-RS	Termasa	10,68	6,89	129	39	8.282	17.679	5.095	4.234	54	5
Vitória-ES	Cais Capuaba	0,97	2,15	8	14	12.125	15.381	3.322	3.309	41	83

Fonte dos dados básicos: Sistema Desempenho Portuário – SDP/ANTAQ

INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL COMBUSTÍVEIS – 2009 E 2010

Porto / TUP	Terminal	Quantidade (t) X 100.000		Frequência de Navios (n)		Consignação Média (t/n)		Prancha Média (t/d)		Tempo Médio de Espera (h)	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Aratu-BA	Cais Público	17,74	16,27	77	86	23.045	18.928	15.929	11.688	28	45
Belém-PA	Miramar	20,78	21,31	825	812	2.519	2.625	4.267	4.322	0	0
Cabedelo-PB	Cais Público	4,98	5,92	52	65	9.582	9.109	9.170	8.158	6	18
Fortaleza-CE	Píer Petroleiro	17,25	19,06	243	249	7.101	7.656	4.376	4.313	12	15
Itaqui-MA	Cais Público	58,11	69,40	316	390	18.390	17.797	10.411	9.631	26	70
Macapá-AP	CDSA	-	1,58	-	73	-	2.172	-	3.398	-	0
Maceió-AL	TGL	6,33	6,63	72	94	8.792	7.058	10.079	7.729	8	8
Paranaguá-PR	Petrobras	15,53	15,45	127	130	12.232	11.891	9.405	7.960	21	22
Rio de Janeiro-RJ	Cais Público	...	1,21	...	33	...	3.678	...	2.875	...	38
Rio Grande-RS	COPESUL	4,69	2,76	157	114	2.992	2.424	3.832	3.710	9	11
Rio Grande-RS	Píer	15,45	15,55	252	213	6.131	7.302	4.934	5.119	25	34
Santarém-PA	Cais Público	0,77	1,31	96	92	811	1.430	250	515	0	1
Santos-SP	Cais Público	70,54	73,90	452	501	15.607	14.752	10.915	9.479	37	46
Suape-PE	Cais Público	33,08	38,38	309	364	10.707	10.545	6.780	7.872	30	27
TUP Almirante Barroso-SP	Almirante Barroso	495,15	477,01	673	640	73.574	73.549	43.483	40.349	6	7
TUP Alm. Max. Fonseca-RJ	Alm. Max. Fonseca	354,17	396,12	264	306	134.156	129.453	69.282	59.118	11	10
TUP Alm. Soares Dutra-RS	Alm. Soares Dutra	122,57	113,22	223	213	54.967	53.156	40.617	37.397	20	25
TUP Alm. Tamandaré-RJ	Alm. Tamandaré	98,26	111,30	332	720	29.599	15.459	12.893	4.717	8	3
TUP Alumar-MA	Alumar	...	2,23	...	26	...	8.580	...	6.715	...	17
TUP Carmópolis-SE	Carmópolis	25,98	33,10	80	96	32.478	34.489	27.153	29.464	5	3
TUP Cattalini-PR	Cattalini	0,85	3,82	10	50	8.595	7.658	6.264	7.047	3	5
TUP CVRD Tubarão-ES	CVRD Tubarão	9,96	10,51	71	60	14.042	17.520	7.343	8.176	2	1
TUP de GNL da B. de Guanabara-RJ	GNL B. de Guan.	0,34	13,43	1	27	34.049	49.769	12.319	13.762	1	4
TUP Dunas-RN	Dunas	-	2,64	-	57	-	4.641	-	2.692	-	3
TUP Guamaré-SE	Guamaré	24,59	22,49	44	48	55.894	46.873	28.030	24.825	3	4
TUP Ilha do Governador-RJ	Ilha do Governador	1,20	2,42	34	70	3.542	3.468	3.618	2.737	2	3
TUP Ilha Redonda-RJ	Ilha Redonda	2,15	1,81	64	53	3.372	3.416	2.421	2.357	6	3
TUP Ipiranga Base Porto Velho-RO	Ipiranga P. Velho	-	3,00	-	241	-	1.248	-	4.697	-	0
TUP Madre de Deus-BA	Madre de Deus	156,89	202,65	589	690	26.637	129.453	16.113	59.118	8	10
TUP Manaus-AM	Manaus	57,25	65,70	758	863	7.554	7.613	6.507	7.310	16	22
TUP Niterói-RS	Niterói	3,06	1,87	110	81	2.783	2.315	1.518	905	2	1
TUP Norte Capixaba-ES	Norte Capixaba	...	7,21	...	32	...	22.539	...	19.970	...	2
TUP Pecém-CE	Pecém	...	8,00	...	19	...	42.113	...	25.702	...	7
TUP Santa Clara-RS	Santa Clara	1,51	1,60	147	103	1.028	1.555	492	1.137	0	0
TUP São Francisco do Sul-SC	São Franc. do Sul	97,41	90,58	120	109	81.177	83.110	79.090	67.404	3	4
Vila do Conde-PA	Cais Público	8,54	8,47	64	57	13.348	14.864	5.813	7.976	1	0

Fonte dos dados básicos: Sistema Desempenho Portuário – SDP/ANTAQ



NAVEGAÇÃO INTERIOR

Avanços do Plano Nacional de Integração Hidroviária

O Plano Nacional de Integração Hidroviária – PNIH, que tem como objetivos a realização de estudos sobre a utilização das hidrovias brasileiras e a identificação de possíveis áreas para novas instalações portuárias em hidrovias (Plano Geral de Outorgas em Hidrovias - PGO/Hidroviário), já está em processo de desenvolvimento. Desde setembro de 2010, foram realizadas cinco reuniões entre os técnicos do Laboratório de Transportes da Universidade Federal de Santa Catarina – Labtrans/UFSC e os especialistas em regulação da ANTAQ.

Uma dessas reuniões foi realizada em Florianópolis-SC e contou com a participação do superintendente de Navegação Interior, José Alex Botelho de Oliva, e da equipe da ANTAQ. Na ocasião, além da demonstração do andamento dos trabalhos, foram apresentadas as instalações e projetos desenvolvidos pelo laboratório para outras instituições, como ANTT, Ministério dos Transportes e Petrobras. Nas outras reuniões, realizadas até fevereiro de 2011, foram discutidos os detalhes do desenvolvimento dos quatro objetos do plano, a saber:

- Base de dados geográfica georreferenciada;
- Sistema de Informação Geográfica – SIG;
- Estudo sobre hidrovias e instalações portuárias da navegação interior;
- Capacitação dos técnicos da ANTAQ.

A base de dados georreferenciada contará

com várias camadas de objetos geográficos pertinentes às atividades do transporte aquaviário como portos, navegação interior, cabotagem, longo curso e outras de interesse, como municípios, estados, rodovias, ferrovias, unidades de conservação, entre outras.

As camadas próprias da ANTAQ, instalações portuárias (portos, Terminais de Uso Privativo, Estações de Transbordo de Carga e Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte) e transportes aquaviários (navegação interior, cabotagem e longo curso) estão sendo desenvolvidas com a participação ativa dos servidores da agência, especialmente da Gerência de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior – GDI e da Gerência de Estudos e Desempenho Portuário – GED. As demais camadas foram obtidas junto a outros órgãos ou junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, dentro dos padrões estabelecidos pelo Conselho Nacional de Cartografia – CONCAR e Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais – INDE.

Uma versão preliminar da base de dados e do SIG já foi disponibilizada para um grupo de mais de 25 pessoas que participaram do primeiro módulo da capacitação, realizado em fevereiro, em Brasília. Na ocasião, os servidores da ANTAQ tiveram aulas sobre princípios de cartografia e georreferenciamento e introdução às funcionalidades GIS, a partir do software desenvolvido especificamente para a Agência, o Sistema de Informação Geográfica para os Transportes Aquaviários - SIGTAQ.

Essa solução de geoprocessamento, que foi repassada aos servidores envolvidos no primeiro treinamento, permite análises de logística, como caminho mínimo por custo, tempo e distância, além de outras funcionalidades, como a elaboração de mapas temáticos.

O SIGTAQ permite também a inserção de informações alfanuméricas oriundas de outras fontes como o SIDRA do IBGE, o Aliceweb do MDIC e da própria base de dados da ANTAQ, possibilitando atrelar às camadas existentes no software informações de outras entidades, fato que enriquece as análises de logística e regulação.

O desenvolvimento de todo o potencial da ferramenta requer ampla participação dos servidores da agência, que poderão contribuir, ao longo da vigência do termo de cooperação com suas visões e experiências profissionais. Em maio foi realizada a segunda etapa do treinamento e teve como foco o planejamento em transportes e uma introdução às simulações logísticas. Esse módulo contou com a participação da professora da UFSC, Miriam Buss Gonçalves, pós-doutora pelo Institut National des Sciences Appliquées de Rouen, na França.

● Estatísticas do Transporte de Cargas em Vias Navegáveis Interiores

Este ano, pela primeira vez, a ANTAQ disponibiliza em seu site na internet, no Anuário Estatístico Aquaviário 2010, informações referentes às cargas transportadas pela navegação interior, sistematizadas, consolidadas e divulgadas para a sociedade, proporcionando uma percepção mais acurada da importância das hidrovias na matriz de transportes do Brasil.

São informações sobre a movimentação de cargas realizada nos portos organizados e terminais autorizados pela ANTAQ, e que revelam os volumes, os tipos de acondicionamento, os grupos de mercadorias e as origens e destinos dos bens que circulam pelas hidrovias brasileiras. Nesta edição do Panorama Aquaviário, apresentamos as principais informações do Anuário Estatístico Aquaviário referentes à navegação interior.

Ressalte-se, inicialmente, que o referido trabalho não seria possível sem a colaboração dos operadores portuários e dos terminais, e ficaria incompleto se não contasse com a participação do Departamento Hidroviário da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo – DH-SEST-SP e da Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA no fornecimento das informações per-



tinentes à hidrovia Paraná-Tietê.

Por se tratar do primeiro levantamento do gênero, vários aspectos certamente podem ser melhorados, incluindo a correção de eventuais erros e omissões. Neste sentido, a ANTAQ está aberta a críticas e sugestões para o aprimoramento do Anuário Estatístico Aquaviário, sempre tendo em vista suprir a sociedade com as mais completas e detalhadas informações referentes ao transporte de cargas nas hidrovias brasileiras, e todas as contribuições serão muito bem-vindas.

● Metodologia

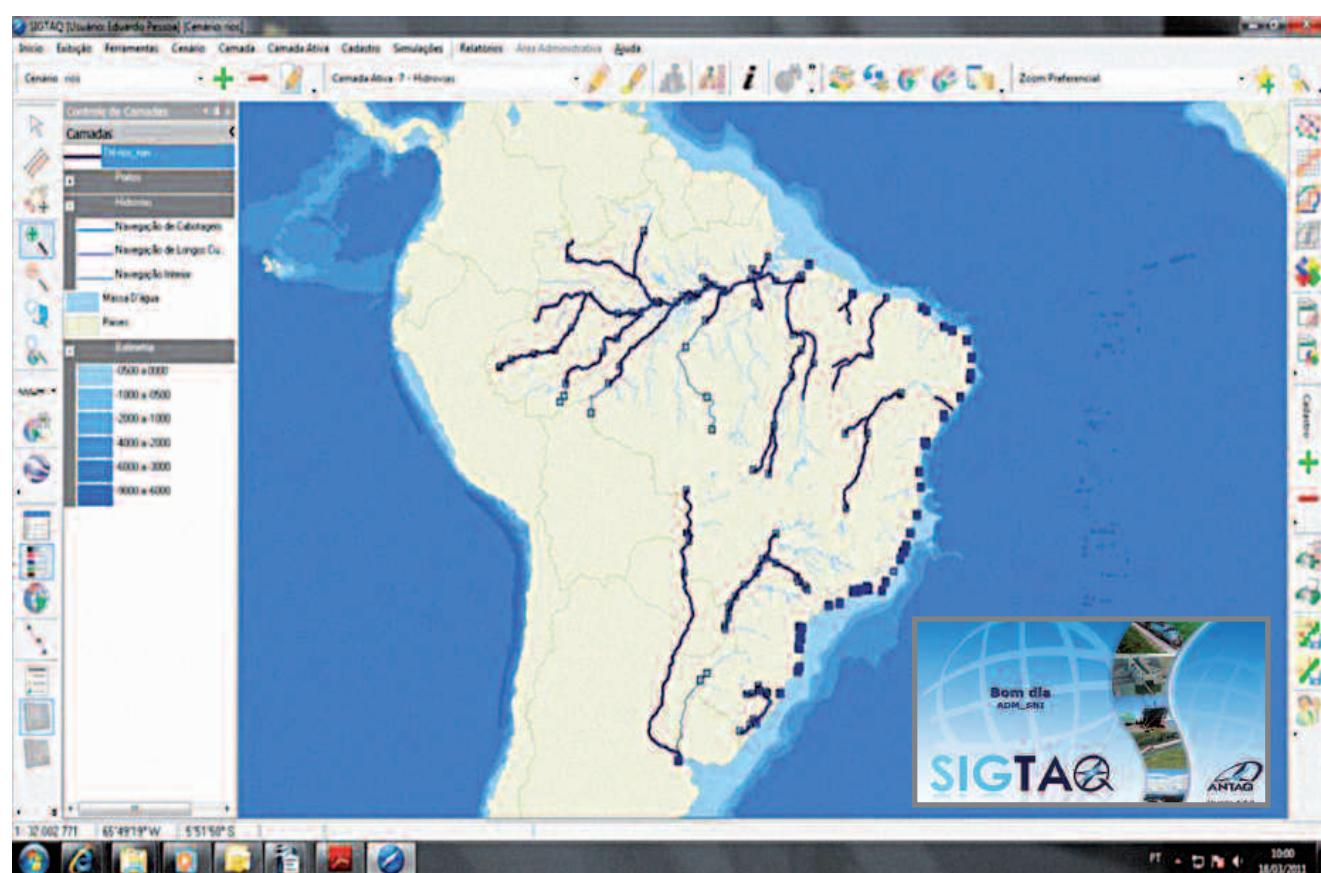
Os dados foram coletados no Sistema de Desempenho Portuário – SDP, da ANTAQ, e complementados com informações obtidas junto ao DH-SEST-SP e à AHRANA, relativas ao transporte de cargas na hidrovia Paraná-Tietê, onde não há terminais autorizados pela ANTAQ em operação.

O trabalho não retrata, portanto, a movimentação de cargas de todo o universo do setor de transporte aquaviário interior, pois ainda não se dispõe de informações sobre o transporte realizado entre terminais não autorizados e não sujeitos à autorização pela ANTAQ, a exemplo das regiões hidrográficas do Parnaíba, São Francisco, Atlântico Nordeste Ocidental e Oriental, Atlântico Leste e Sudeste e do Uruguai, assim como pelo transporte misto (passageiros e cargas) e aquele promovido por embarcações de pequeno porte, pois estas não são captadas pelos terminais autorizados.

Por outro lado, uma vez que os portos e terminais autorizados informam ao SDP a origem e destino das cargas (terminais e unidades da federação), foi possível identificar não apenas as cargas transportadas pela navegação interior stricto sensu regulada pela ANTAQ, mas também pelas navegações de cabotagem e de longo curso realizadas parcialmente em águas interiores e pela navegação interior estadual, conforme ilustrado na figura a seguir.

Destarte, os dados do transporte de cargas da navegação de cabotagem e de longo curso realizada parcialmente em vias interiores estão apresentados como “cabotagem em vias interiores” (p. ex., percurso B, na figura) e “longo curso em vias interiores” (p. ex., percurso C) respectivamente. Essas informações foram agregadas às estatísticas da navegação interior (transporte longitudinal de percurso internacional e o transporte longitudinal de percurso interestadual - percursos D e A, respectivamente, exemplifica-







Percorso	Origem	Legenda	Destino	Tipo de Transporte
A	Porto Velho	[Vermelho]	[Itacoatiara]	Transporte longitudinal Interestadual
B	Manaus	[Vermelho e Amarelo]	Itaqui	Cabotagem em vias interiores
C	Santarém	[Vermelho e Preto]	[Róterdam]	Longo Curso em vias interiores
D	[Colômbia]	[Verde]	Manaus	Transp. longitudinal de percurso internacional
E	[Trombetas]	[Amarelo]	Santarém	Transporte longitudinal estadual

dos na figura) para evidenciar a importância das hidrovias no transporte de cargas de âmbito nacional e internacional realizadas de forma integrada com a navegação marítima.

Importante salientar que é possível o transporte pela navegação interior entre as regiões hidrográficas Amazônica e do Tocantins/Araguaia, por meio da ligações fluviais existentes na margem ocidental da ilha do Marajó, além do transporte de cabotagem ao se fazer o contorno da referida ilha pela sua face oceânica. Assim, pode-se ter o transporte de cargas entre as duas regiões por meio da navegação interior estadual ou interestadual, dependendo do estado de origem/destino, e da navegação de cabotagem.

Os dados de cargas transportadas pela hidrovia do Paraná-Tietê enviados pelo DH e AH-RANA foram coletadas por aquelas instituições diretamente junto às empresas transportadoras

e operadores das eclusas, no caso do rio Tietê.

As cargas transportadas pela navegação de cabotagem e longo curso através do porto de Rio Grande – RS e dos terminais localizados na sua proximidade foram consideradas nas estatísticas da navegação interior devido ao percurso que as embarcações realizam utilizando as Hidrovias do Sul.

As estatísticas geradas, disponíveis no site da ANTAQ, na internet, estão agregadas para o Brasil e por região hidrográfica. Os dados apresentam ainda o tipo de navegação da carga, natureza da carga e grupo de mercadoria, para o ano de 2010. Os grupos de mercadoria seguem a metodologia do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Excepcionalmente, nesta publicação considerou-se “contêiner” como grupo de mercadoria, como forma de agregação dos produtos transportados por esse tipo de acondicionamento.

Regiões Hidrográficas

No Anuário Estatístico Aquaviário 2010, os dados de transporte de carga realizado em 2010 são apresentados por regiões hidrográficas, que na maioria dos casos coincide com uma determinada hidrovia.

Região hidrográfica, conforme a definição dada pela Resolução nº 32, de 15 de outubro de 2003, do Conselho Nacional de Recursos Hídricos, é "o espaço territorial brasileiro compreendido por uma bacia, grupo de bacias ou sub-bacias hidrográficas contíguas com características naturais, sociais e econômicas homogê-

neas ou similares, com vistas a orientar o planejamento e gerenciamento dos recursos hídricos".

A adoção dessa divisão hidrográfica fundamenta-se na necessidade de se trabalhar com uma metodologia de referência que garanta a possibilidade de sistematização e compartilhamento das informações do transporte de cargas pelas hidrovias com outras bases de dados adotadas pelo setor.

A malha hidrográfica brasileira está dividida em 12 regiões hidrográficas, conforme a figura abaixo.



Informações das Vias Interiores

● Brasil

O Brasil dispõe de uma vasta rede de vias navegáveis interiores com um grande potencial e vocação para o transporte de commodities, como grãos e minérios e insumos, fertilizantes e combustíveis, além de produtos com valor agregado, transportados em embarcações *roll-on/roll-off*.

Das doze regiões hidrográficas, cinco apresentam dados de transporte de carga, quais sejam: Amazônica, do Tocantins/Araguaia, do Paraná, do Paraguai e Atlântico Sul, abrangendo sete hidrovias.

● Região Hidrográfica Amazônica

É constituída pela bacia hidrográfica do rio Amazonas, pelas bacias hidrográficas dos rios da Ilha de Marajó e pelas bacias hidrográficas dos rios situados no Estado do Amapá que desaguam no Atlântico Norte. Estão contidos nesta região hidrográfica a totalidade dos territórios dos estados do Acre, Amazonas, Rondônia, Roraima e Amapá, além de parte do Pará e Mato Grosso.

Forma a maior rede hidrográfica do mundo, com grande número de vias navegáveis com

Regiões Hidrográficas

- Região Hidrográfica Amazônica
- Região Hidrográfica do Atlântico Sul
- Região Hidrográfica do Tocantins-Araguaia
- Região Hidrográfica do Paraguai
- Região Hidrográfica do Paraná
- Região Hidrográfica do São Francisco
- Região Hidrográfica do Uruguai
- Região Hidrográfica do Parnaíba
- Região Hidrográfica Nordeste Oriental
- Região Hidrográfica Nordeste Ocidental
- Região Hidrográfica Atlântico Leste
- Região Hidrográfica Atlântico Sudeste
- Hidrovia Solimões-Amazonas
- Hidrovia do Paraguai
- Hidrovia do Sul
- Hidrovia Paraná-Tietê
- Hidrovia Tocantins-Araguaia
- Hidrovia do Tapajós
- Hidrovia do Madeira

elevada capacidade de transporte de cargas e passageiros.

Esta capacidade de transporte, em função das características físicas das vias, é fundamental para a economia da região e para o desenvolvimento de sua população, devido à carência de ferrovias e rodovias.

As vias navegáveis amazônicas permitem não só o transporte de passageiros e pequenas quantidades de cargas em embarcações de pequeno porte como também a navegação de grandes comboios de empurrador-barcaça de navegação interior e embarcações marítimas de cabotagem e longo curso, operando em terminais portuários flúvio-marítimos, como Santarém, Santana e Manaus.

Pertencem à Região Hidrográfica Amazônica as hidrovias Solimões-Amazonas, do Madeira e do Tapajós.

A seguir, são apresentadas informações sobre as hidrovias.

● Hidrovia Solimões-Amazonas

A hidrovia Solimões-Amazonas é composta pelo rio Solimões, entre a tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia e o seu encontro com o rio Negro, pelo rio Amazonas, da confluência do negro até a sua foz, no Atlântico, e diversos afluentes de ambos, dos quais destacam-se os rios Negro, Branco, Purus, Jari e Trombetas, fazendo uma rede de quase sete mil quilômetros de extensão.

A administração da hidrovia é compartilhada



pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC e pela Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR.

Na hidrovia Solimões-Amazonas estão localizados, e em operação, dois portos organizados, 20 terminais de uso privativo e uma estação de transbordo de carga – ETC.

● Hidrovia do Madeira

É uma fundamental via de escoamento para os mercados consumidores do exterior da produção de soja do Centro-Oeste, bem como da própria região amazônica, e de vital importância para o desenvolvimento regional devido à sua posição estratégica. Constitui-se praticamente como a única via de transporte para a população que vive nas cidades às suas margens, excluindo-se apenas a cidade de Humaitá – AM, que conta com acesso rodoviário.

Fazem parte da hidrovia, que é administrada pela AHIMOC, os rios Madeira, desde Porto Velho – RO até à sua foz, na confluência com rio Amazonas, no estado de mesmo nome, e o rio Aripuanã, afluente da margem direita daquele.

Na hidrovia do Madeira estão em operação um porto organizado e seis terminais de uso privativo.

● Hidrovia do Tapajós

Deverá se tornar, após a sua total implementação, a principal rota para o escoamento de grãos de todo o centro-norte do estado de Mato Grosso, especialmente para a exportação, assim





como via interior de transporte de cargas advindas da região norte do País em direção ao centro do estado do Mato Grosso.

Administrada pela AHIMOR, a hidrovia é composta por 345km do rio Tapajós, afluente da margem direita do Amazonas, francamente navegável da cidade de São Luís do Tapajós – PA até a sua foz. Para a viabilização da capacidade plena de transporte de carga da hidrovia são necessários investimentos para intervenções pontuais e construção de eclusas nos aproveitamentos hidrelétricos previstos para os rios Tapajós e Teles Pires, num total de sete barramentos até a cidade de Sinop – MT, totalizando cerca de 1.670km navegáveis. O rio Juruena, afluente do Tapajós, mostra-se como alternativa ao rio Teles Pires, exigindo, de igual forma, investimentos em infraestrutura.

Na hidrovia do Tapajós estão localizados um porto organizado e dois terminais de uso privativo em operação.

● Região Hidrográfica Atlântico Sul

É constituída pelas bacias hidrográficas dos rios que desaguam no Atlântico no trecho Sul, abrangendo parte dos territórios do leste de Santa Catarina, onde se destaca o rio Itajaí-Açu, e da parte centro-leste do Rio Grande do Sul.

Pertence à Região Hidrográfica Atlântico Sul a hidrovia do Sul.

● Hidrovia do Sul

A hidrovia do Sul apresenta características

peculiares quando comparadas às demais hidrovias brasileiras e que a assemelha a hidrovias europeias. O sistema hidroviário do sul liga, por meio de rios, canais e lagoas, a região industrial e de produção agrícola do Rio Grande do Sul a um grande porto marítimo, já na saída para o oceano Atlântico.

Destacam-se, entre as vias navegáveis da hidrovia, os rios Taquari, Jacuí, Gravataí, dos Sinos e Caí, as lagoas dos Patos e Mirim e o canal de São Gonçalo. Estas vias são administradas pela Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL e pela Superintendência de Portos e hidrovias – SPH.

Ao longo da hidrovia, nos rios Jacuí e Taquari, foram construídas e estão em operação quatro eclusas (Amarápolis, Anel de Dom Marco, Bom Retiro e Fandango) em barramentos de regularização destinados a evitar grandes variações do nível, para controle de inundação e melhoria das condições de navegabilidade. Existe, ainda, uma barragem eclusada construída no canal de São Gonçalo para impedir a salinização das águas do canal e da Lagoa Mirim e que propicia a navegação para a Lagoa dos Patos.

A hidrovia do Sul conta com quatro portos organizados e 15 terminais de uso privativo em operação.

● Região Hidrográfica do Paraguai

É constituída pela bacia hidrográfica do rio Paraguai, situada no território nacional, em



parte dos Estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Pertence à Região Hidrográfica do Paraguai a hidrovia do Paraguai.

● Hidrovia do Paraguai

Os rios Paraguai e Paraná formam um dos mais extensos e importantes eixos continentais de integração, cortando metade da América do Sul. A hidrovia do Paraguai segue em território brasileiro, desde Cáceres – MT, por 1.270km, delimitando um trecho da fronteira entre Brasil e Bolívia e entre Brasil e Paraguai. Após encontrar o rio Apa, adentra terras paraguaias por 932km.

Na Argentina, a hidrovia do Paraguai tem acesso ao oceano Atlântico através do rio Paraná, num percurso de 1.103km, que, após encontrar o rio Uruguai, forma o rio da Prata.

A administração e manutenção da hidrovia, que conta com seis terminais de uso privativo em operação, é feita pela Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR.

● Região Hidrográfica do Tocantins/Araguaia

É constituída pela bacia hidrográfica do rio Tocantins até a sua foz no Oceano Atlântico. Abrange parte dos territórios do Distrito Federal e dos estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Pará e Maranhão.

Pertence à Região Hidrográfica do Tocantins/Araguaia a hidrovia Tocantins-Araguaia.

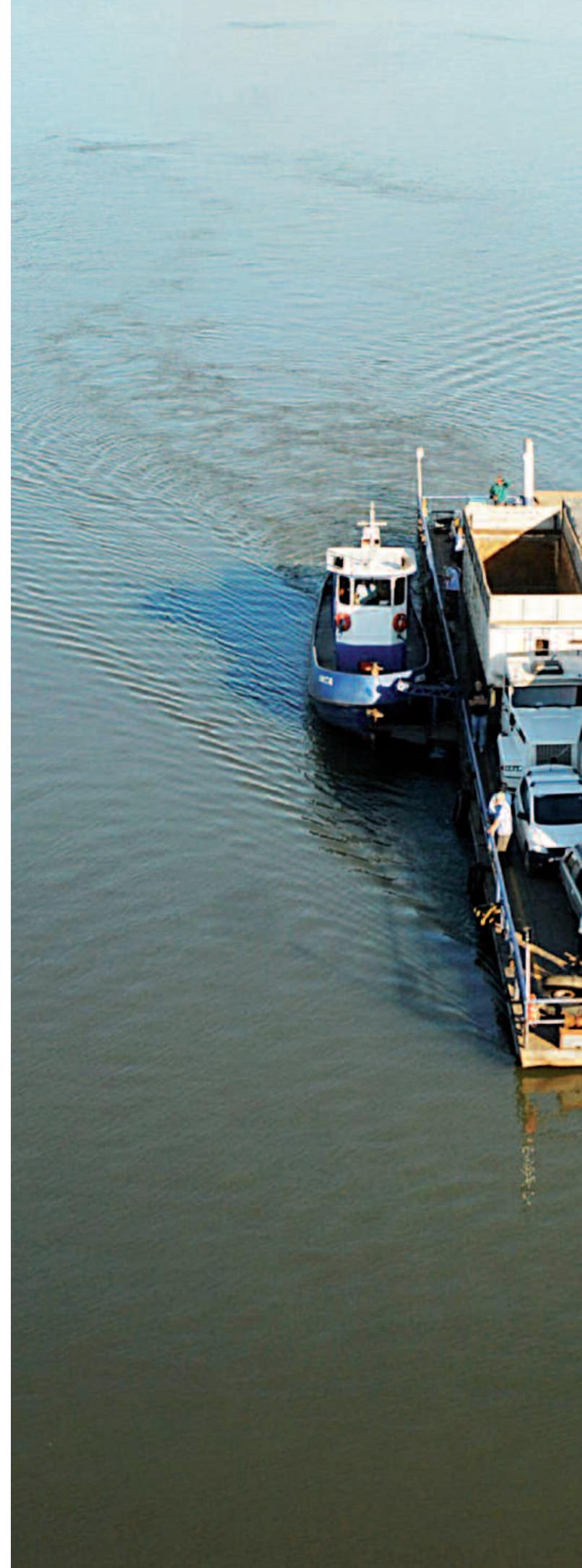
● Hidrovia Tocantins-Araguaia

Os rios Tocantins e Araguaia atravessam as regiões Centro-Oeste e Norte, além de margear a região Nordeste, banhando terras dotadas de imensas riquezas minerais e com vocação natural para a agropecuária. Quando transformados em hidrovias de grande porte, serão fatores determinantes para o transporte com baixo custo da produção, pela possibilidade de direcionar a produção do Centro-Oeste até os portos fluvio-marítimos do Pará, privilegiadamente localizados em relação aos mercados norte-americano, europeu e do Oriente Médio.

Os principais rios da hidrovia, administrados pelas AHIMOR e pela Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia – AHITAR, são o Tocantins, o Araguaia, o Guamá e o Pará.

Na hidrovia do Tocantins-Araguaia estão localizados dois portos organizados e cinco terminais de uso privativo em operação.

A hidrovia conta, desde novembro de 2010,



com o sistema de transposição de desnível de Tucuruí, construído para vencer o desnível de 72m provocado pelo barramento da UHE Tucuruí. O sistema é composto por duas eclusas e um canal intermediário com 5,5km de extensão por 140m de largura.

Eclusa Superior de Tucuruí – Inaugurada em dezembro de 2010

● Região Hidrográfica do Paraná

É constituída pela bacia hidrográfica do rio Paraná situada no território nacional, abrangendo partes dos territórios dos estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, além de parte do Distrito Federal.

Pertence à Região Hidrográfica do Paraná a hidrovia Paraná-Tietê.

● Hidrovia Paraná-Tietê

Considerada a mais desenvolvida do país, em função dos investimentos em infraestrutura e tecnologia, esta hidrovia integra as regiões produtoras de grãos, cana-de-açúcar e etanol, ao alto Tietê, a partir de onde a carga tem acesso, através de rodovias, ferrovias e dutos, aos centros consumidores e aos portos marítimos.

São cerca de 1.653km de vias fluviais navegáveis, interligando cinco estados brasileiros - Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo, sendo 970km de responsabilidade da Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA, e 683km administrados pelo Departamento Hidroviário subordinado à Secretaria Estadual de Transportes de São Paulo – DHEST-SP. Destacam-se as seguintes vias: rios Paraná Paranaíba, Grande, Tietê, Piracicaba e São José dos Dourados e o canal Pereira Barreto.

Ao longo da hidrovia existem oito barramentos construídos para geração de energia elétrica equipados com eclusas, seis no rio Tietê (Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promissão, Nova Avanhandava e Três Irmãos) e duas no Paraná (Juipiá e Porto Primavera). O sistema de transposição de desnível de dois dos barramentos do rio Tietê (Nova Avanhandava e Três Irmãos) contam com duas eclusas cada, o que totaliza 10 eclusas na hidrovia.

Atualmente, não existem portos organizados e terminais portuários autorizados pela ANTAQ em operação na hidrovia Paraná-Tietê.



Hidrovia do Sul

Perfil das Cargas Transportadas em Vias Interiores - 2010

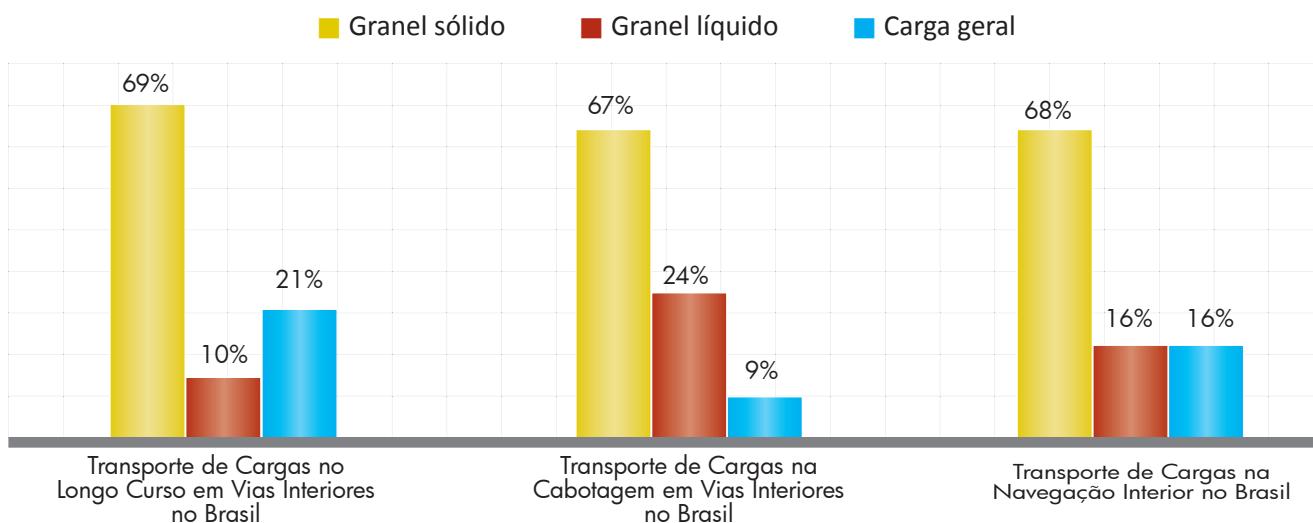
Dentre os tipos de navegação realizadas nas regiões hidrográficas brasileiras para o transporte de cargas, aquele que mais se destacou foi a navegação de longo curso em vias interiores, através da qual se transportou aproximadamente 52 milhões de toneladas. Es-

ses números reforçam a grande relevância das hidrovias para o comércio exterior brasileiro. Em relação à natureza das cargas, os granéis sólidos destacaram-se, representando 68%, 67% e 69% do total transportado pela navegação interior, de cabotagem e de longo curso, respectivamente.

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO E NATUREZA DA CARGA – 2010

Tipo de Navegação	Carga Geral	Granel Líquido	Granel Sólido	Total em toneladas
Navegação Interior	3.582.924	3.487.229	14.675.706	21.745.859
Estadual	457.581	2.819.034	4.349.233	7.625.848
Interestadual	3.118.823	665.819	6.151.744	9.936.386
Internacional	6.520	2.376	4.174.729	4.183.625
Cabotagem em vias interiores	1.944.073	5.153.599	14.127.460	21.225.132
Longo Curso em vias interiores	11.071.760	5.243.076	35.903.551	52.218.387

Fonte: ANTAQ, DH/SP e AHRANA.





Em relação aos corredores de escoamento por hidrovias, destaca-se a Região Hidrográfica da Amazônia, que contém a Hidrovia do Madeira e a Hidrovia Solimões Amazonas. O transporte de cargas por navegação interior e por cabotagem em vias interiores, registraram 9,4 e 19,7 milhões de toneladas transportadas, respectivamente, no ano de 2010. Já a maior quantidade de cargas transportadas na navegação de longo curso em vias interiores ocorreu na Região Hidrográfica do Atlântico Sul, com mais de 21,7 milhões de toneladas.

Dentre as cargas transportadas nas hidrovias brasileiras pela navegação interior em 2010, destacaram-se cinco grupos de mercadorias:

(I) soja (principalmente nas Regiões Hidrográficas da Amazônia e do Paraná;

(II) minério de ferro (predominantemente pela Região Hidrográfica do Paraguai;

(III) semirreboque baú (basicamente, Região Hidrográfica da Amazônia;

(IV) enxofre, terras e pedras, gesso e cal (constituído de areia, transportada predominantemente na Região Hidrográfica do Paraná); e

(V) produtos químicos orgânicos (maior ocorrência na Região Hidrográfica da Amazônia).

Juntos, esses cinco grupos representam mais de 75% do volume total transportado no período pela navegação interior.

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO E REGIÃO HIDROGRÁFICA – 2010

TIPO DE NAVEGAÇÃO	Amazônia	Atlântico Sul	Tocantins-Araguaia	Paraguai	Paraná
NAVEGAÇÃO INTERIOR	9.479.901	2.472.221	3.138.213	3.899.448	5.776.327
ESTADUAL	2.480.346	2.472.221	304.164	300	2.589.409
INTERESTADUAL	6.999.555	–	2.834.048	...	2.936.832
INTERNACIONAL	...	...	...	3.899.148	250.086
CABOTAGEM EM VIAS INTERIORES	19.720.444	461.566	8.610.970	...	...
LONGO CURSO (INTERIORES)	18.612.432	21.759.614	11.846.340	...	...

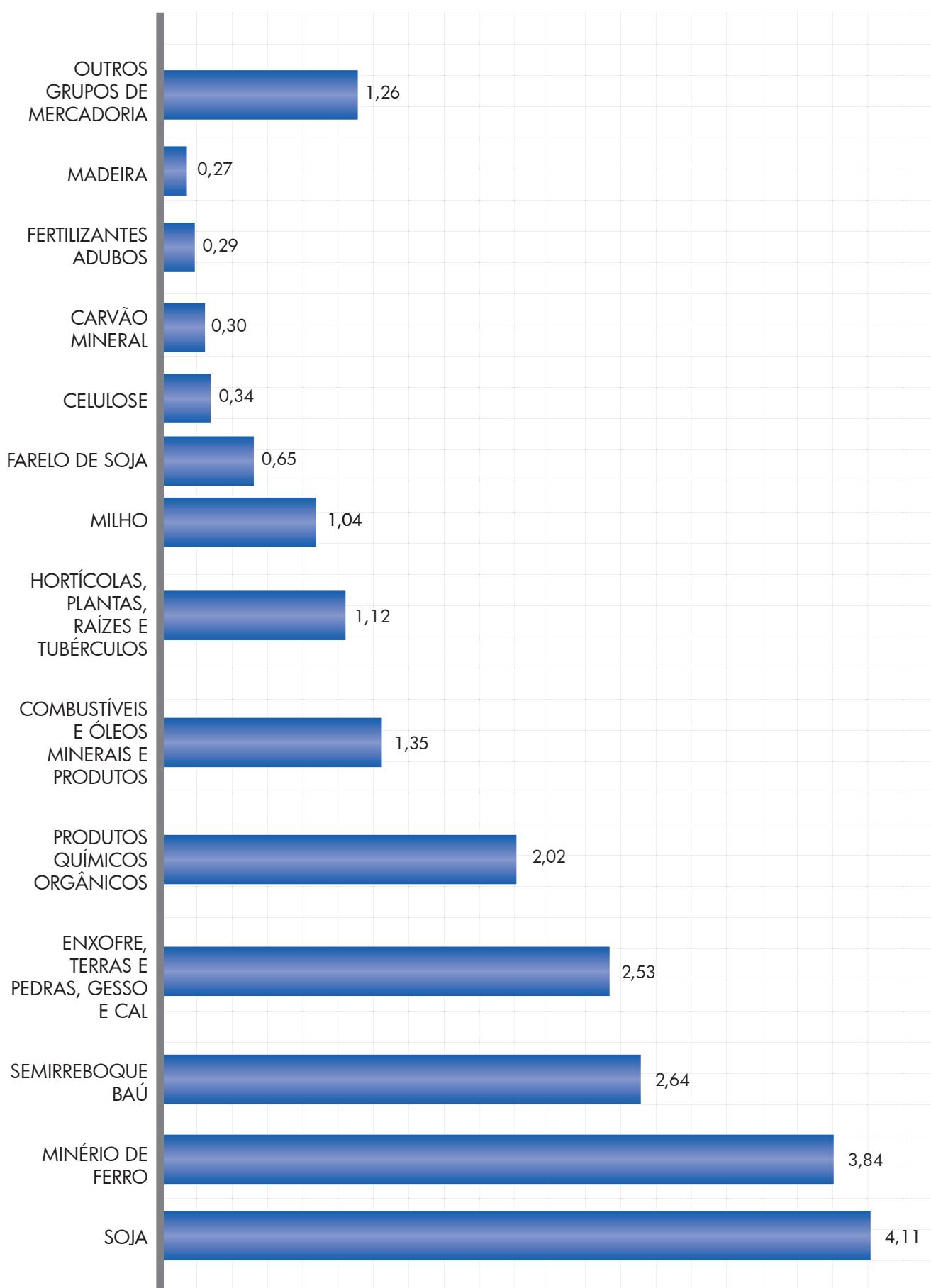
Fonte: ANTAQ, DH/SP e AHRANA.

Sinais convencionais utilizados

... Dado numérico não disponível.

– Dado não existente ou não se aplica.

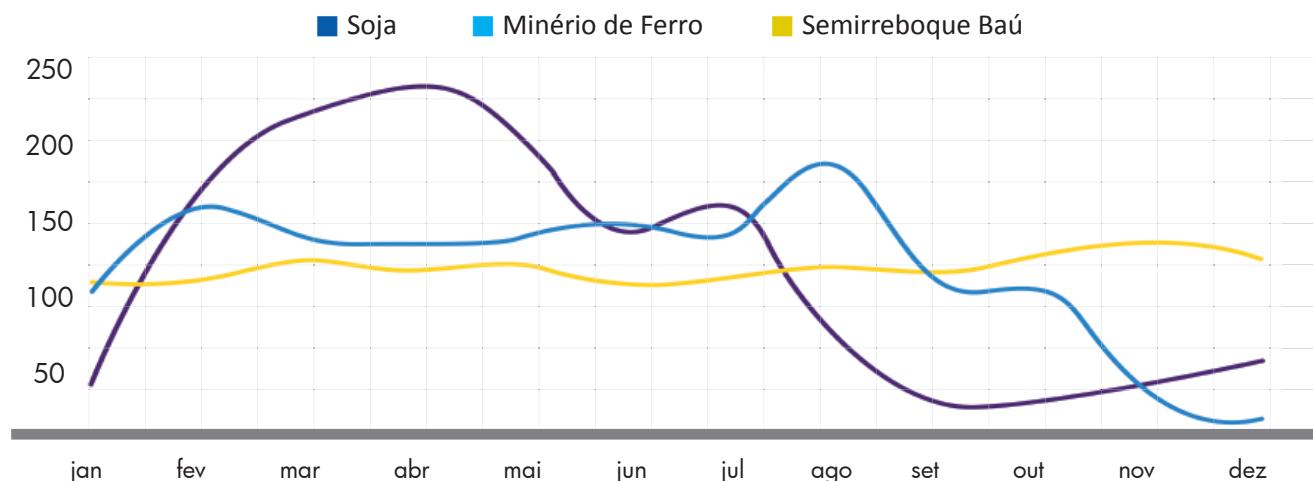
TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR GRUPO DE MERCADORIA, NA NAVEGAÇÃO INTERIOR (MILHÕES DE TONELADAS)



Dos três principais grupos de mercadorias transportados – soja, minério de ferro e semirreboque baú –, verificou-se que o semirreboque baú tem comportamento relativamente uniforme ao longo do ano; a soja, por outro lado, apresenta grande variação, contrastando grande volume de escoamento no primeiro semestre com queda abrupta na segunda metade do período; e o minério de ferro apresenta crescimento em agosto, com queda nos meses subsequentes.

A unidade da federação que mais realizou o transporte de cargas pela navegação interior estadual foi o Rio Grande do Sul, com 2,4 milhões de toneladas aproximadamente. A navegação interior internacional ocorreu apenas do Mato Grosso do Sul para o exterior, através da Hidrovia do Paraguai, com aproximadamente 3,9 milhões de toneladas transportadas. O estado que mais enviou e recebeu cargas foi o Amazonas, com próximo de 3,9 e 6,1 milhões de toneladas respectivamente.

TRANSPORTE DE CARGAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR, NO BRASIL, POR GRUPOS DE MERCADORIAS SELECIONADOS, JAN – DEZ 2010, ÍNDICE (MÉDIA DE 2010 = 100)



MATRIZ ORIGEM-DESTINO DO TRANSPORTE DE CARGAS, DO BRASIL, POR UF, NA NAVEGAÇÃO INTERIOR – 2010

ORIGEM \ DESTINO	Exterior	AM	AP	MS	PA	PR	RO	RS	SP	Total
Exterior	–	...	...	6.663	...	190.878	...	...	...	231.932
AM	...	2.259.681	...	...	1.333.352	...	304.418	...	...	3.897.451
AP	...	22.408	...	...	132.773	...	...	...	...	155.182
GO	...	...	...	...	...	...	...	...	1.988.902	1.988.902
MS	3.892.485	...	...	300	...	849.263	...	...	...	4.742.048
PA	...	1.202.433	360.139	...	304.236	...	1.157	...	...	1.867.966
PR	59.208	...	...	...	...	135.110	...	...	...	194.318
RO	...	2.710.650	...	...	927.346	...	4.877	...	...	3.642.874
RS	...	...	...	...	...	...	...	2.472.221	...	2.472.221
SP	...	...	...	...	...	98.667	...	...	2.454.299	2.552.966
TOTAL	3.951.693	6.195.173	360.139	6.963	2.697.709	1.273.918	310.452	2.472.221	4.443.201	21.745.859

Fonte: ANTAQ, DH/SP e AHRANA.

Sinais convencionais utilizados

... Dado numérico não disponível.

– Dado não existente ou não se aplica.

MATRIZ ORIGEM-DESTINO DO TRANSPORTE DE CARGAS, DO BRASIL, POR PAÍS, NA NAVEGAÇÃO INTERIOR INTERNACIONAL – 2010

ORIGEM DESTINO	Argentina	Bolívia	Brasil	Paraguai	Uruguai	Total
ARGENTINA	-	-	12.070	-	-	12.070
BOLÍVIA	-	-	1.792	-	-	1.792
BRASIL	3.784.145	-	-	138.960	28.588	3.951.693
PARAGUAI	-	-	190.878	-	-	190.878
URUGUAI	-	-	27.192	-	-	27.192
TOTAL	3.784.145	-	231.932	138.960	28.588	4.183.625

Fonte: ANTAQ, DH/SP e AHRANA.

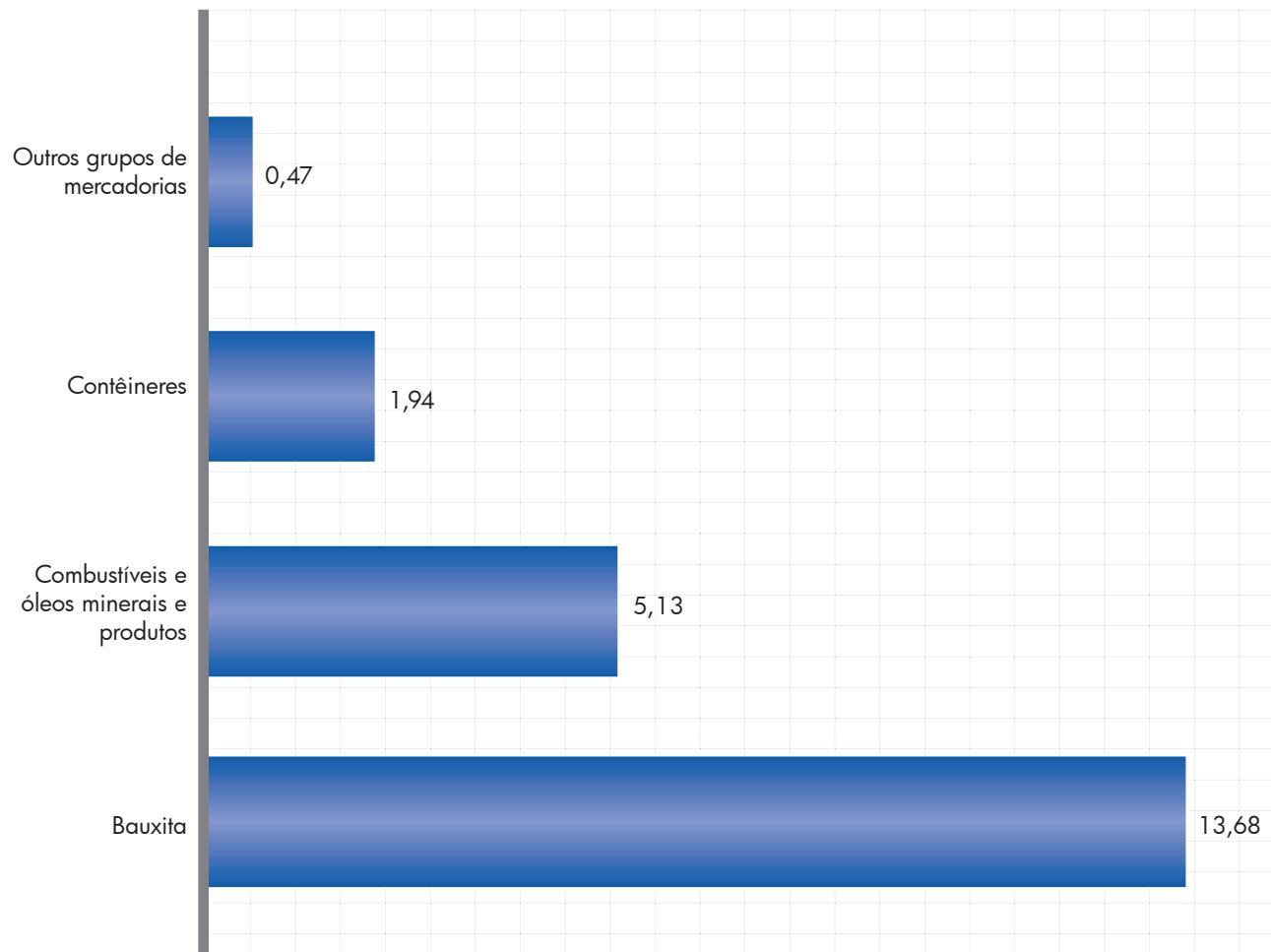
Sinal convencional utilizado:

– Dado não existente ou não se aplica.

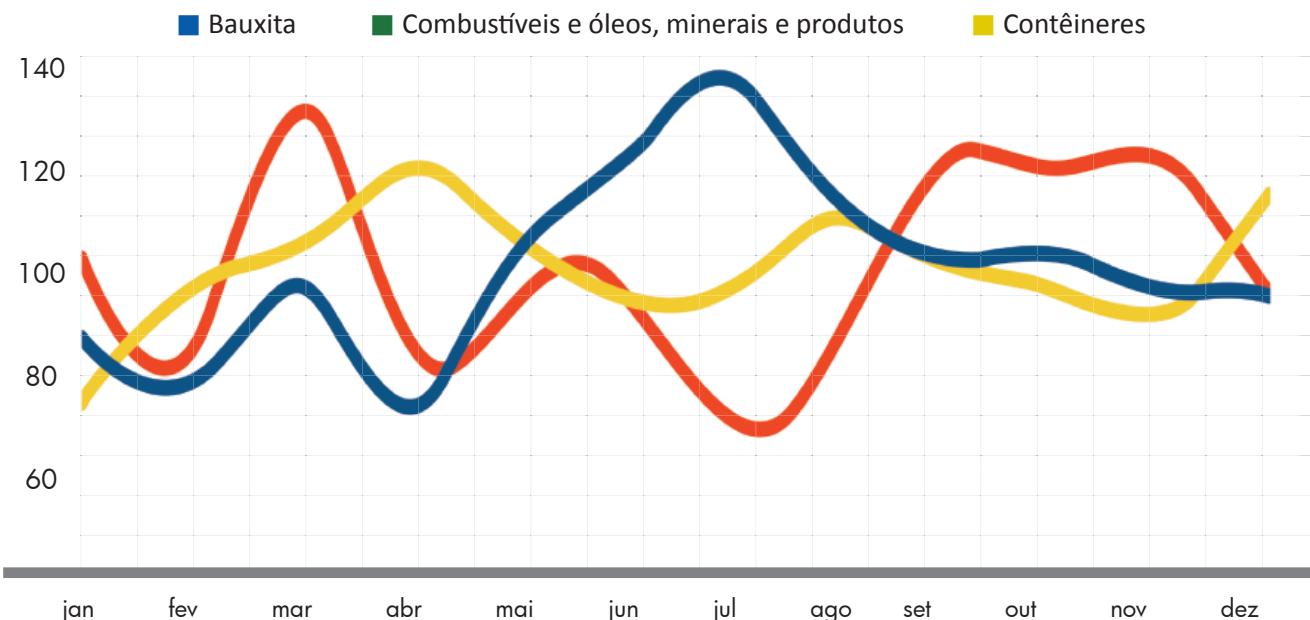
Na navegação de cabotagem em vias interiores, dois grupos de mercadorias, bauxita e combustíveis e óleos minerais, correspondem a aproximadamente 90% do total transportado em 2010, sendo que a bauxita isoladamente representou 64,45% do total. O transporte

destes grupos de mercadorias destacaram-se principalmente na Região Hidrográfica da Amazônia e na Hidrovia Tocantins-Araguaia. O transporte de bauxita por cabotagem em vias interiores foi mais intenso nos meses de junho a agosto.

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR GRUPO DE MERCADORIA, NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM EM VIAS INTERIORES (MILHÕES T) - 2010



TRANSPORTE DE CARGAS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM EM VIAS INTERIORES, NO BRASIL, POR GRUPOS DE MERCADORIAS SELECIONADOS , JAN – DEZ 2010, ÍNDICE (MÉDIA DE 2010 = 100)

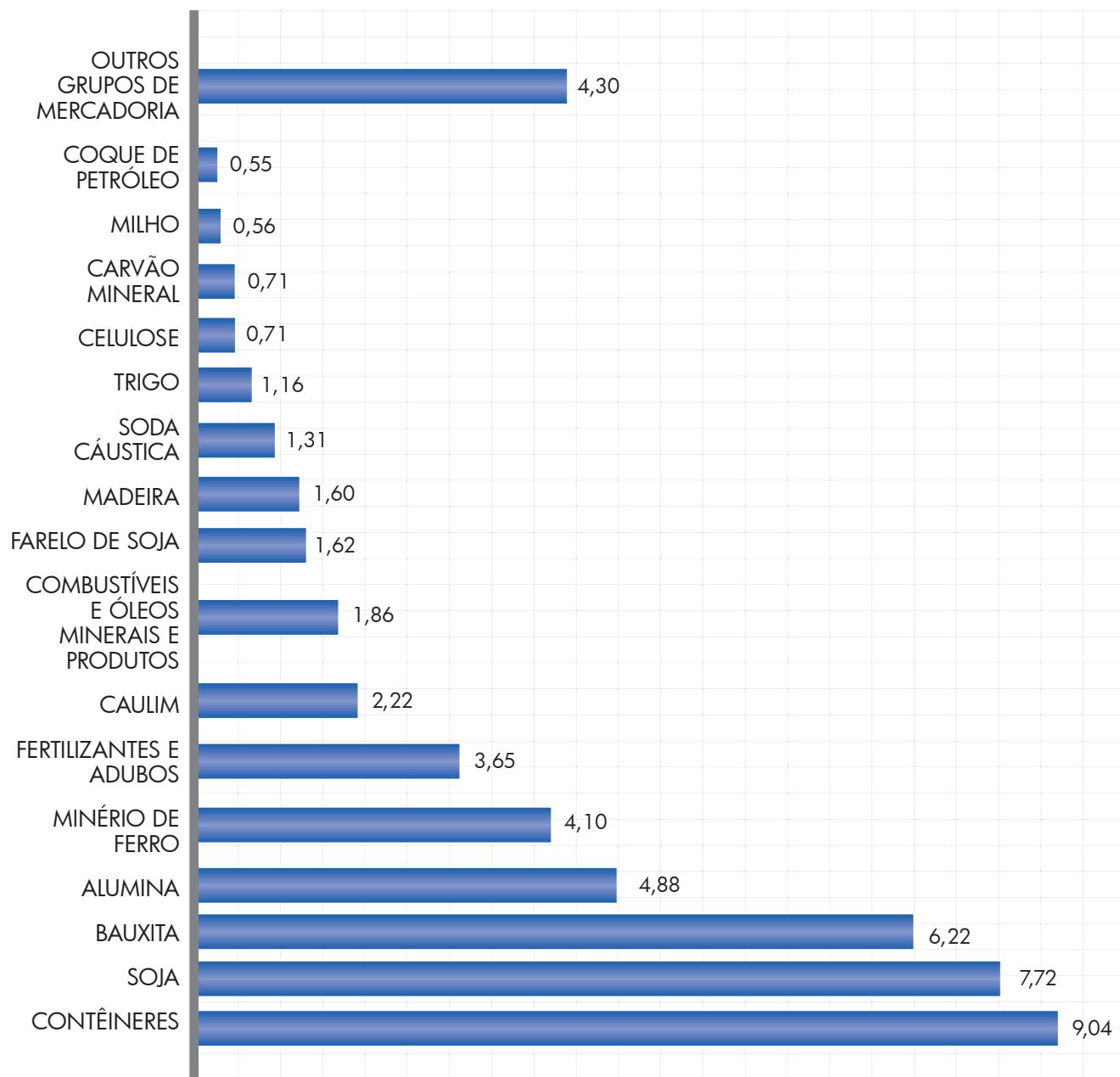


No que tange a utilização das hidrovias brasileiras pela navegação de longo curso, em 2010, dentre os grupos de mercadorias transportados destacaram-se (i) os contêineres, em especial na Hidrovia do Sul, (ii) a soja, principalmente na Hidrovia do Sul (foto) e na Região Hidrográfica da Amazônia, e (iii) a bauxita, com destaque para a Região Hidrográfica da Ama-

zônia. Foram movimentados mais de 9 milhões de toneladas de contêineres e aproximadamente 7,7 milhões de toneladas do grupo de mercadoria soja (que engloba soja para semeadura, farinha de soja, farelos e outros resíduos), mostrando a participação significativa da navegação interior nas exportações dessa importante commodity agrícola.



TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR GRUPO DE MERCADORIA, NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO EM VIAS INTERIORES (MILHÕES DE T) - 2010

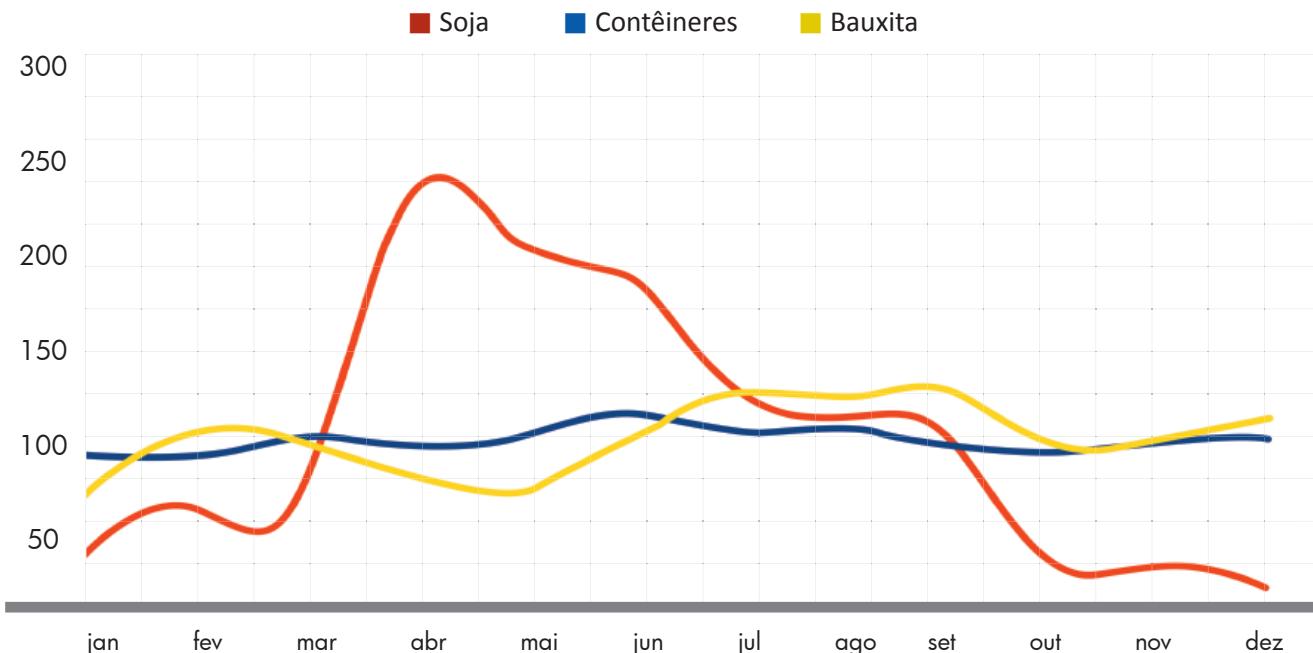


O gráfico a seguir apresenta o volume transportado por mês, na navegação de longo curso em vias interiores, dos três principais grupos de mercadorias: contêiner, soja e bauxita, no ano de 2010. Verifica-se que o transporte de bauxita e contêiner apresentaram um comportamento bastante uniforme ao longo do ano, ao passo que a soja apresentou um perfil de demanda mais irregular, ocupando as hidrovias de forma pouco intensiva nos primeiros meses do ano, seguido de rápido incremento nos meses de fevereiro e março, chegando ao ápice entre abril e junho e

posterior queda gradativa até o final do ano.

Quanto a origem e destino das cargas transportadas pela navegação de longo curso em vias interiores, verifica-se que o Pará foi o estado que mais originou cargas (mais de 16 milhões de toneladas), principalmente para a América do Norte (mais de 6,7 milhões de toneladas) e Europa (6,1 milhões). Já o Rio Grande do Sul foi o estado que mais recebeu cargas (7,7 milhões de toneladas), sendo a América do Norte a principal origem de cargas (3,7 milhões de toneladas, aproximadamente).

TRANSPORTE DE CARGAS NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO EM VIAS INTERIORES, NO BRASIL, POR GRUPOS DE MERCADORIAS SELECIONADOS , JAN – DEZ 2010, ÍNDICE (MÉDIA DE 2010 = 100)



MATRIZ ORIGEM-DESTINO DO TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR UF E CONTINENTES, NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO EM VIAS INTERIORES – 2010

ORIGEM	África	América Central	América do Norte	América do Sul	Ásia	Europa	Oceania	Não identificado	Total
PA	304.874	274.915	6.786.842	1.220.817	1.244.880	6.130.235	84	464.001	16.426.648
RS	942.312	387.220	672.452	793.672	7.458.875	3.759.387	5.247	210	14.019.375
RO	-	-	-	1.111	-	-	-	-	1.111
AM	242.074	87.879	4.939	169.960	573	-	14	-	2.140.578
SP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1.489.259	750.015	7.630.307	2.185.560	13.059.587	11.956.434	5.346	464.211	37.540.718

MATRIZ ORIGEM-DESTINO DO TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL, POR CONTINENTES E UF, NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO EM VIAS INTERIORES – 2010

ORIGEM	AM	AP	MS	PA	RO	RS	Total
ÁFRICA	9.435	3.304	-	3.009	-	1.820.846	1.836.594
AMÉRICA CENTRAL	254.957	-	-	109.226	-	159.618	523.801
AMÉRICA DO NORTE	846.701	-	-	1.673.037	-	743.577	3.263.316
AMÉRICA DO SUL	69.171	-	-	970.771	-	1.869.744	2.909.686
ÁSIA	2.154.958	-	-	170.380	64.600	1.233.355	3.623.294
EUROPA	269.997	-	-	243.102	-	1.846.529	2.359.628
OCEANIA	-	-	-	-	-	33.648	33.648
NÃO IDENTIFICADO	-	-	-	94.757	-	32.922	127.679
TOTAL	3.605.220	3.304	-	3.264.282	64.600	7.740.240	14.677.646

Fonte: ANTAQ.

Sinais convencionais utilizados

- Dado não existente ou não se aplica.

Frota Mercante

As empresas que operam na navegação interior no transporte longitudinal de cargas, de passageiros e em travessias, em percurso interestadual ou internacional estão sujeitas à outorga de autorização da ANTAQ. Para obter a autorização a empresa encaminha à Agência documentos comprobatórios da sua frota. A ANTAQ cadastrava e homologava as embarcações aptas à prestação de serviço.

A frota de embarcações de bandeira brasileira das empresas autorizadas pela ANTAQ na Navegação Interior é composta por 1.549 embarcações próprias ou afretadas. Desse total, 84% (1.308 embarcações) operam no transporte longitudinal de cargas, 13% (199 embarcações) no transporte de travessia e 3% (42 embarcações) no transporte longitudinal de passageiros e misto.

No transporte longitudinal de cargas predominam embarcações do tipo balsa, barcaça e chata, que são comumente utilizadas na formação de comboios. Juntas, essas embarcações têm capacidade de transporte de 1,1 milhão de toneladas de porte bruto, aproximadamente, o que indica o potencial desse tipo de transporte para a movimentação de cargas na navegação interior.

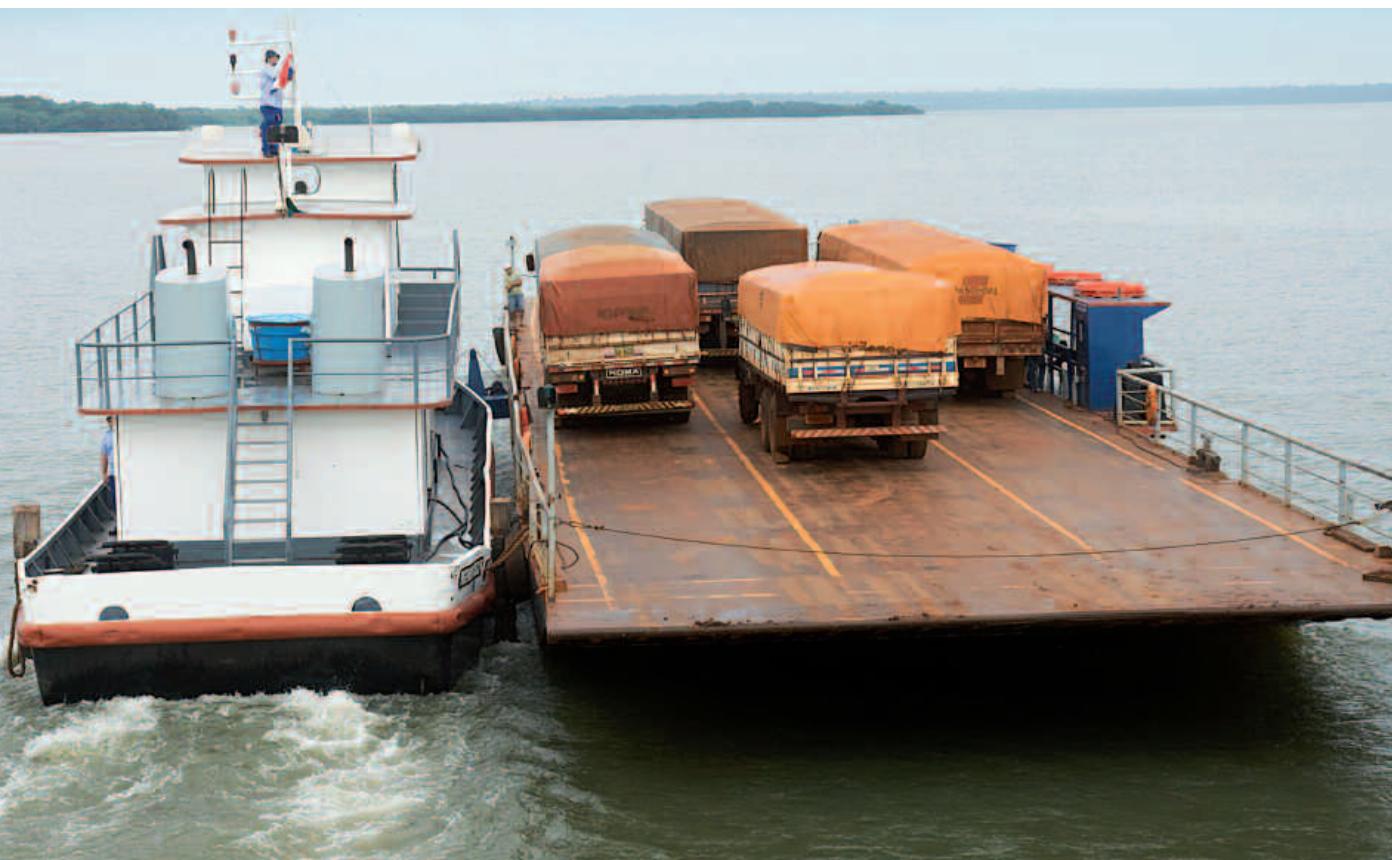
No transporte de passageiros e misto (passageiros e carga) as embarcações têm a menor média de idade, 11 anos. Ao todo, há capaci-

dade para transportar 8,3 mil passageiros por viagem; sendo 6,8 mil (82,2%) em embarcações do tipo passageiro/carga geral. Esse é o tipo de transporte típico da região amazônica.

A frota das empresas do transporte de travessia é a mais antiga da navegação interior. A média de idade das embarcações é de 18 anos. Nesse tipo de transporte, as embarcações mais frequentes são do tipo rebocador/empurrador (95 embarcações) e balsa/chata/barcaça (66 embarcações). Em se tratando de travessia, o conjunto empurrador-barcaça é utilizado principalmente para o transporte de veículos e caminhões.

Em nível regional, a frota das empresas autorizadas pela ANTAQ da navegação interior está concentrada na região amazônica (1.129 embarcações). Além de concentrar toda a frota do transporte longitudinal de passageiros (42 embarcações), 80% (1.071 embarcações) da frota do transporte de carga operam nessa região. Vale ressaltar que nesses números não está incluída a frota das empresas que prestam serviço de transporte aquaviário de percurso estadual, pois essas não são de competência da Agência.

Já a frota do transporte de travessia está distribuída em seis regiões hidrográficas, com destaque para a região do Parnaíba (63 embarcações) e do Tocantins-Araguaia (40 embarcações).



FROTA DAS EMPRESAS AUTORIZADAS PELA ANTAQ NO TRANSPORTE LONGITUDINAL DE CARGAS, POR TIPO DE EMBARCAÇÃO – 2010

Tipo de embarcação	Número de embarcações	%	TPB total (t)	%	Média de idade
BALSA, BARCAÇA E CHATA	799	61,1%	1.098.991	88,7%	16
REBOCADOR/EMPURRADOR	435	33,3%	18.424	1,5%	17
GRANELEIRO	27	2,1%	69.517	5,6%	17
OUTROS GRANEIS LÍQUIDOS	23	1,8%	46.012	3,7%	3
LANCHAS	6	0,5%	403	0,0%	17
FERRY BOAT	3	0,2%	789	0,1%	8
CARGUEIRO	2	0,2%	168	0,0%	22
FRIGORÍFICO	2	0,2%	39	0,0%	8
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	1	0,1	3.224	0,3%	42
GASES LIQUEFEITOS	1	0,1%	1.024	0,1%	40
OUTRAS EMBARCAÇÕES	2	0,2%	...	...	29
EMBARCAÇÕES ATÍPICAS AO TRANSPORTE DE CARGA ¹	7	0,5%	903	0,1%	18
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	1.308	100,0%	1.239.494	100,0%	16

FROTA DAS EMPRESAS AUTORIZADAS PELA ANTAQ NO TRANSPORTE LONGITUDINAL DE PASSAGEIROS E MISTO, POR TIPO DE EMBARCAÇÃO – 2010

Tipo de embarcação	Número de embarcações	%	TPB total (t)	%	Total de pessoas	%	Média de idade
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	32	76,2%	5.041	84,6%	6.803	82,2%	12
PASSAGEIROS	4	9,5%	407	6,8%	907	11,0%	6
LANCHAS	3	7,1%	33	0,6%	387	4,7%	7
FERRY BOAT	2	4,8%	468	7,9%	129	1,6%	14
CHATA	1	2,4%	9	0,2%	50	0,6%	8
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	42	100,0%	5.958	100,0%	8.276	100,0%	11

FROTA DAS EMPRESAS AUTORIZADAS PELA ANTAQ NO TRANSPORTE DE TRAVESSIA, POR TIPO DE EMBARCAÇÃO – 2010

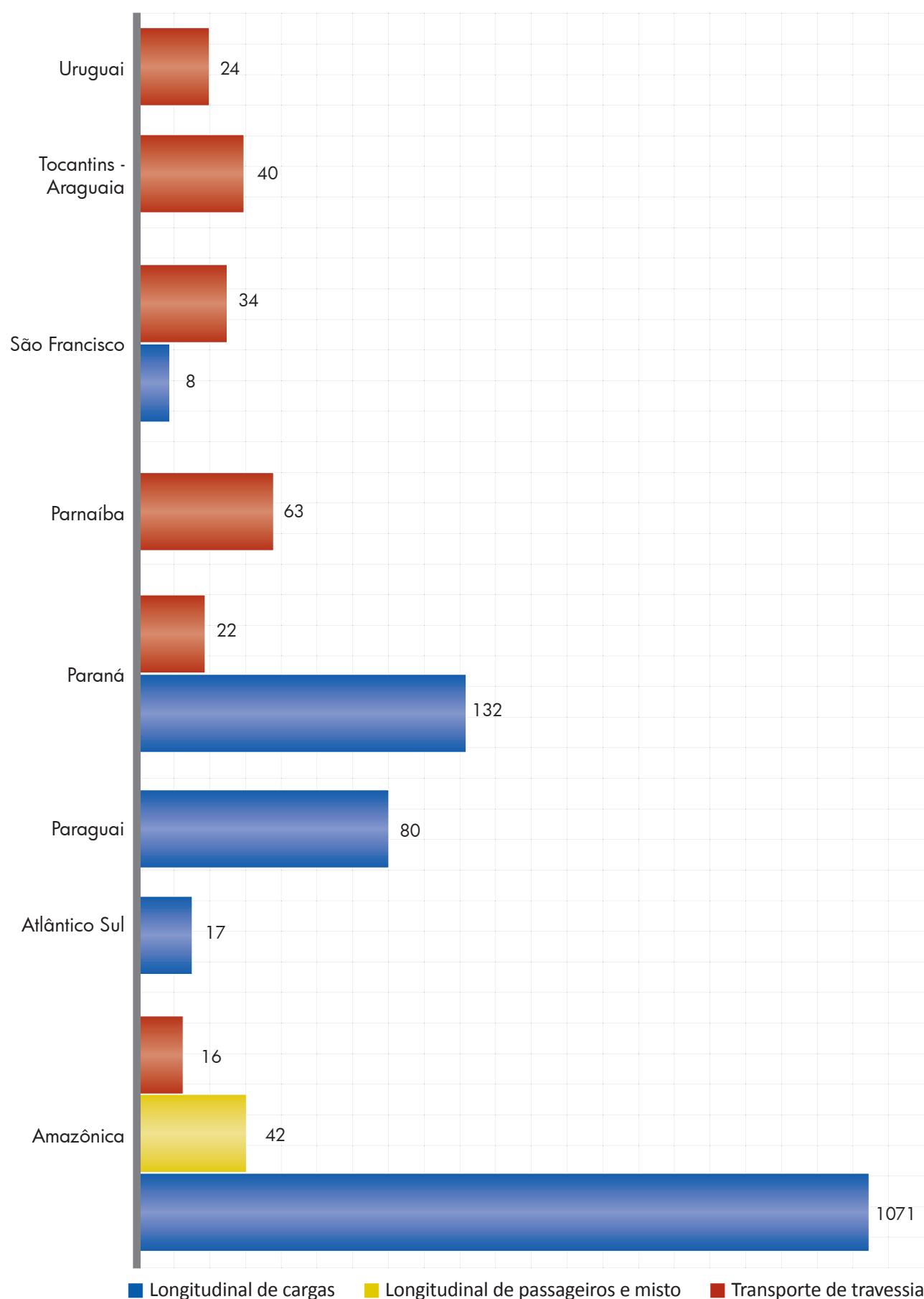
Tipo de embarcação	Número de embarcações	%	TPB total (t)	%	Média de idade
REBOCADOR/EMPURRADOR	95	47,7%	1.061	8,3%	17
BALSAS, CHATAS, BARCAÇAS	66	33,2%	10.647	83,0%	16
LANCHAS	32	16,1%	262	2,0%	30
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	2	1,0%	126	1,0%	11
FERRY BOAT	1	0,5%	30	0,2%	4
OUTRAS EMBARCAÇÕES	2	1,0%	4	0,0%	17
EMBARCAÇÕES ATÍPICAS	1	0,5%	700	5,5%	3
TOTAL/MÉDIA PONDERADA	199	99,5%	12.830	94,5%	18

Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ. Posição em 31/12/10.

Notas: (1) Embarcações atípicas ao transporte de carga são aquelas utilizadas com apoio ao transporte ou que são utilizadas em outro tipo de transporte não regulado pela ANTAQ (ex: transporte longitudinal de cargas de percurso estadual).

(...) dado não disponível

DISTRIBUIÇÃO DA FROTA DAS EMPRESAS AUTORIZADAS PELA ANTAQ NA NAVEGAÇÃO INTERIOR POR REGIÃO HIDROGRÁFICA - 2010



Afretamento de embarcações

A regulação da ANTAQ para o afretamento de embarcações na Navegação Interior seguiu os termos da Portaria GM nº 412/1997 até 4 de novembro de 2010. A partir dessa data passou a vigir a Resolução nº 1.864-ANTAQ, que aprovou a Norma para Disciplinar o Afretamento de Embarcação para Operar na Navegação Interior. Em comparação com a Portaria, a nova norma expõe de forma mais detalhada os procedimentos a serem adotados.

A prestação de serviço de transporte na navegação interior para o transporte de passageiros, cargas ou ambos, de percurso nacional sómente poderá ser realizada por embarcação de bandeira brasileira e, exclusivamente nos casos previstos na Resolução e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos, por emba-

cação de bandeira estrangeira afretada por empresa brasileira de navegação (EBN).

O afretamento de embarcação estrangeira subdivide-se em três modalidades: viagem, tempo e a casco nu. Uma embarcação pode ser afretada mais de uma vez ao ano, desde que para cada afretamento ela possua uma autorização. O documento que formaliza a autorização do afretamento é o Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) emitido pela ANTAQ.

Em 2010, foram emitidos 11 CAAs a quatro empresas solicitantes. Eles são referentes a cinco catamarãs que operaram no transporte de passageiros na Baía da Guanabara – RJ e seis para navios-tanque que operaram no transporte de granéis líquidos na Região Hidrográfica do Sul.



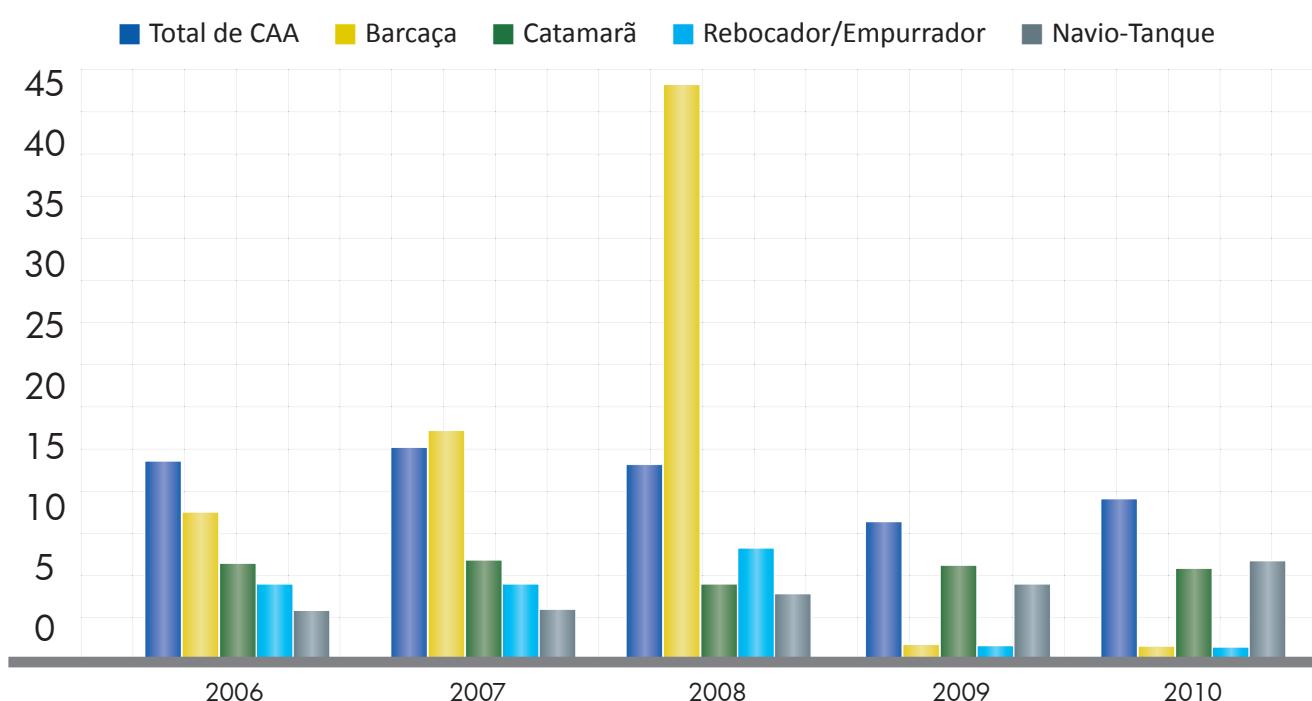
AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS AUTORIZADOS – 2010

EMPRESA AFRETADORA	Trecho	Nome da embarcação	Tipo de embarcação	Objeto de transporte	Tipo de afretamento	Período
TRANSTUR	Baía de Guanabara-RJ	Jumbo Cai I	Catamarã	Passageiros	A casco nu	10/02/10 a 09/02/11
TRANSTUR	Baía de Guanabara-RJ	Jumbo Cai II	Catamarã	Passageiros	A casco nu	10/02/10 a 09/02/11
BARÇAS S.A TRANS. MARÍT.	Baía de Guanabara-RJ	Express Brasil	Catamarã	Passageiros	A casco nu	01/08/10 a 31/01/11
BARÇAS S.A TRANS. MARÍT.	Baía de Guanabara-RJ	Express Macaé	Catamarã	Passageiros	A casco nu	01/08/10 a 31/07/11
BARÇAS S.A TRANS. MARÍT.	Baía de Guanabara-RJ	Avatares	Catamarã	Passageiros	A casco nu	02/10/10 a 01/10/11
NAVEGAÇÃO GUARITA S.A	Bacia do Sul	NT Zeugman	Navio Tanque	Granéis Líquidos	Por tempo	16/06/10 a 20/06/10
NAVEGAÇÃO GUARITA S.A	Bacia do Sul	NT Zeugman	Navio Tanque	Granéis Líquidos	Por tempo	19/04/10 a 03/06/10
NAVEGAÇÃO GUARITA S.A	Bacia do Sul	NT Zeugman	Navio Tanque	Granéis Líquidos	Por tempo	21/06/10 a 31/07/10
NAVEGAÇÃO GUARITA S.A	Bacia do Sul	NT Zeugman	Navio Tanque	Granéis Líquidos	Por tempo	01/09/10 a 28/02/11
LAÇADOR NAVEGAÇÃO LTDA.	Bacia do Sul	Tanquer Fortunato	Navio Tanque	Granéis Líquidos	Por viagem	01/10/10 a 12/10/10
LAÇADOR NAVEGAÇÃO LTDA.	Bacia do Sul	Tanquer Fortunato	Navio Tanque	Granéis Líquidos	Por viagem	14/10/10 a 13/10/11

EVOLUÇÃO DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS AUTORIZADOS, 2006 – 2010

EMPRESA/TIPO DE EMBARCAÇÃO	2006	2007	2008	2009	2010
Número de empresas solicitantes	5	4	4	4	4
Número de autorizações emitidas (CAAI)	14	15	14	9	11
Barcaça	9	17	44	0	0
Catamarã	5	5	3	5	5
Rebocador/Empurrador	3	3	7	0	0
Navio Tanque	3	3	4	4	6

EVOLUÇÃO DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS, 2006 – 2010



Regulação

Norma de afretamento

Foi aprovada em 4 de novembro de 2010 a Resolução nº 1864 – ANTAQ para disciplinar o afretamento de embarcação para operar na navegação interior por empresa brasileira de navegação. Até então a ANTAQ não havia editado uma Norma própria para regular o afretamento na navegação interior, e continuava a aplicar o disposto na Portaria nº 412 de 16/09/97, do Ministério dos Transportes.

Além de estabelecer um marco regulatório próprio da instituição, a nova norma tem o intuito de esclarecer aos regulados os procedimentos a serem adotados quando do pedido

de autorização para afretamento, buscando transparência e maior segurança para os usuários, no mesmo espírito que motiva a revisão das demais normas elaboradas pela Superintendência de Navegação Interior.

Em relação à norma aplicada anteriormente, cabe destacar os seguintes aspectos: a) Estrutura organizada; b) A previsão da hipótese de bloqueio parcial pela empresa que tenha condições de atender parcialmente o objeto da consulta; c) Estabelecimento de diretrizes claras para a decisão sobre o pedido de afretamento; d) Prazos mais condizentes com a realidade da navegação interior; e) Previsão das infrações.

Fiscalizações

As fiscalizações programadas na navegação interior para 2010, conforme o Plano de Fiscalização Anual de 2010 da Superintendência de Navegação Interior (PAF/2010-SNI), buscaram aferir a prestação do serviço de transporte aquaviário interior em percursos longitudinais (cargas, passageiros e misto) e transversais (travessias), bem como a regularização das empresas, tendo por base o arcabouço legal e normativo vigente, zelando pela prestação do serviço adequado e coibindo as práticas irregulares, foram de três tipos, sendo dois de fiscalização – inspeção e averiguação - e um educativo, descritos a seguir:

a) Inspeção: corresponde ao exame ou conferência da conformidade aos dispositivos legais e normativos vigentes, atinentes à autorização para operar (requisitos técnicos, econômicos, financeiros, jurídicos e fiscais) e à prestação do serviço, conforme normas específicas. Configuram-se como inspeção as ações de fiscalização progra-

mada, dirigidas a um operador autorizado específico e que pode ter lugar na sede da empresa ou local da prestação do serviço. Após a realização da inspeção sempre será dada ciência ao prestador de serviço do relatório de fiscalização.

b) Averiguação: é a ação de fiscalização da operação, contemplando especificamente a verificação das condições de prestação de serviço adequado, conforme definido nos dispositivos legais e normativos vigentes, no momento de sua efetivação, envolvendo mais de um prestador de serviço. Será realizada por linha ou por local da prestação do serviço e será computada como apenas um procedimento de fiscalização. No caso de verificação de irregularidades, deverão ser elaborados relatórios de fiscalização específicos, vinculando, individualmente, apenas os prestadores de serviço que tiverem incorrido em infração, aos quais será dada ciência dos respectivos relatórios.

c) Campanha: visam garantir e implementar

os direitos e deveres previstos na legislação vigente, relacionados aos operadores e usuários do transporte aquaviário, de caráter educativo, contemplando especialmente a gratuidade do idoso, o passe livre, etc.

No período de janeiro a dezembro de 2010, a ANTAQ, por meio da SNI, fiscalizou 340 empresas sendo 145 do transporte de travessias, 126 do percurso longitudinal de passageiros e misto e 69 de cargas, distribuídos em 284 procedimentos de fiscalização, sendo 190 por previsão do PAF e 94 de caráter eventual, a saber:

● Operadores sem autorização

Quanto ao transporte Longitudinal de Passageiros e Misto, a SNI, por intermédio de suas UARs da região Norte, buscou a regularização do setor, realizando ao longo de 2008 e 2009 ações educativas que objetivaram a regularização do transporte perante a Agência, ficando registrado em todos os procedimentos de fiscalização os esforços dispendidos pelas equipes, como notificações, intimações e campanhas, no sentido de viabilizarem a regularização dos operadores irregulares.

Considerando a metodologia de realização de procedimentos de fiscalização educativos do Plano Anual de Fiscalização da SNI – PAF/09, bem como a prática dos operadores sem autorização de não atenderem às notificações para a correção das irregularidades, a SNI optou por estratégias de ações repressivas sobre estes operadores, para que suas atividades de transporte fossem interditadas.

Por outro lado, o Plano de Interdição do Transporte Longitudinal de Passageiros e Misto foi elaborado com vistas a evitar que as interdições causassem prejuízos aos usuários por descontinuidade do serviços, sendo priorizado nas linhas com operadores autorizados ou que tivessem grandes possibilidades de obtenção de autorização, bem como nas características operacionais e técnicas da empresa e histórico de fiscalizações e notificações.

Nesse sentido, as propostas do Plano basearam-se em critérios objetivos que buscaram minimizar os riscos de prejuízos que poderiam ser causados aos usuários pela interdição das operações irregulares, como a queda na oferta do serviço de transporte e aumento no preço da passagem.

Até dezembro de 2010, o Plano de Interdição da SNI reprimiu a atividade de 41 empresas que

atuavam no Transporte Longitudinal de Passageiros e Misto. Desse total, cerca de 27% (11 empresas) retornaram a atividade por obterem Autorização da ANTAQ para operar. Esses totais representam a interdição de 46 embarcações, sendo que 11 voltaram a operar por conseguirem a regularização, contribuindo para o aumento dos percentuais de regularização do setor.

Com relação aos Planos de Interdições dos Transportes de Travessias e Longitudinal de Cargas e, considerando as diretrizes impostas no PAF/10, relativamente à interdição de operadores não-autorizados, destaca-se a previsão acerca da avaliação dos impactos sociais e econômicos advindos das eventuais paralisações do serviço, considerando os aspectos regulatórios pertinentes.

Os critérios para a interdição das atividades contemplam basicamente o seguinte:

- empresas que não responderam as notificações para apresentar requerimento de solicitação de outorga;
- empresas que apresentaram requerimento de solicitação de outorga em atendimento às notificações, contudo de forma parcial, e não atenderam aos ofícios de aviso para sanarem as pendências geradas, tendo sido sustado, pelas áreas competentes, o trâmite de avaliação da solicitação;
- empresas que operem em rota na qual exista outra empresa autorizada em atuação regular ou, ainda que, operem em regime de exclusividade, haja alternativa viável de transporte e abastecimento às regiões por elas atendidas, considerando para todos os casos, as especificidades do serviço prestado, como por exemplo a natureza, o volume das cargas e pessoas transportadas, o desenvolvimento e o abastecimento regional.

● Apuração e correção de irregularidades

No ano de 2010, no âmbito da navegação interior, foram abertos 55 Processos Administrativos Contenciosos Simplificados (PAS), sendo que sete já foram encerrados. Das irregularidades observadas nas fiscalizações, a SNI entendeu pela celebração de 13 Termos de Ajuste de Conduta (TAC) com as empresas interessadas. No mesmo período, foram também instaurados sete Processos Administrativos Contenciosos (PAC) que, pelas disposições da Resolução nº 987/08, são da competência julgadora da diretoria ou superintendência.

FISCALIZAÇÕES PROGRAMADAS / PAF – JANEIRO A DEZEMBRO DE 2010

TIPO DE TRANSPORTE	Nº previstos de procedimentos	Nº de procedimentos realizados	%
Travessias	74	74	100
Long. de Passageiros e Misto	51	51	100
Longitudinal de Cargas	65	65	100

FISCALIZAÇÕES EVENTUAIS – JANEIRO A DEZEMBRO DE 2010

TIPO DE TRANSPORTE	Nº previstos de procedimentos
Travessias	52
Longitudinal de Passageiros e Misto	38
Longitudinal de Cargas	4
Total	94

Nº DE PROCESSOS CONTENCIOSOS E TACS – 2010

PROCESSOS E TACS	Quantidade
Cumprindo TAC	13
Processos Administrativos Simplificados (PAS) instaurados	55
Processos Administrativos Simplificados (PAS) encerrados	7
Processos Administrativos Contenciosos (PAS)	7



Outorga

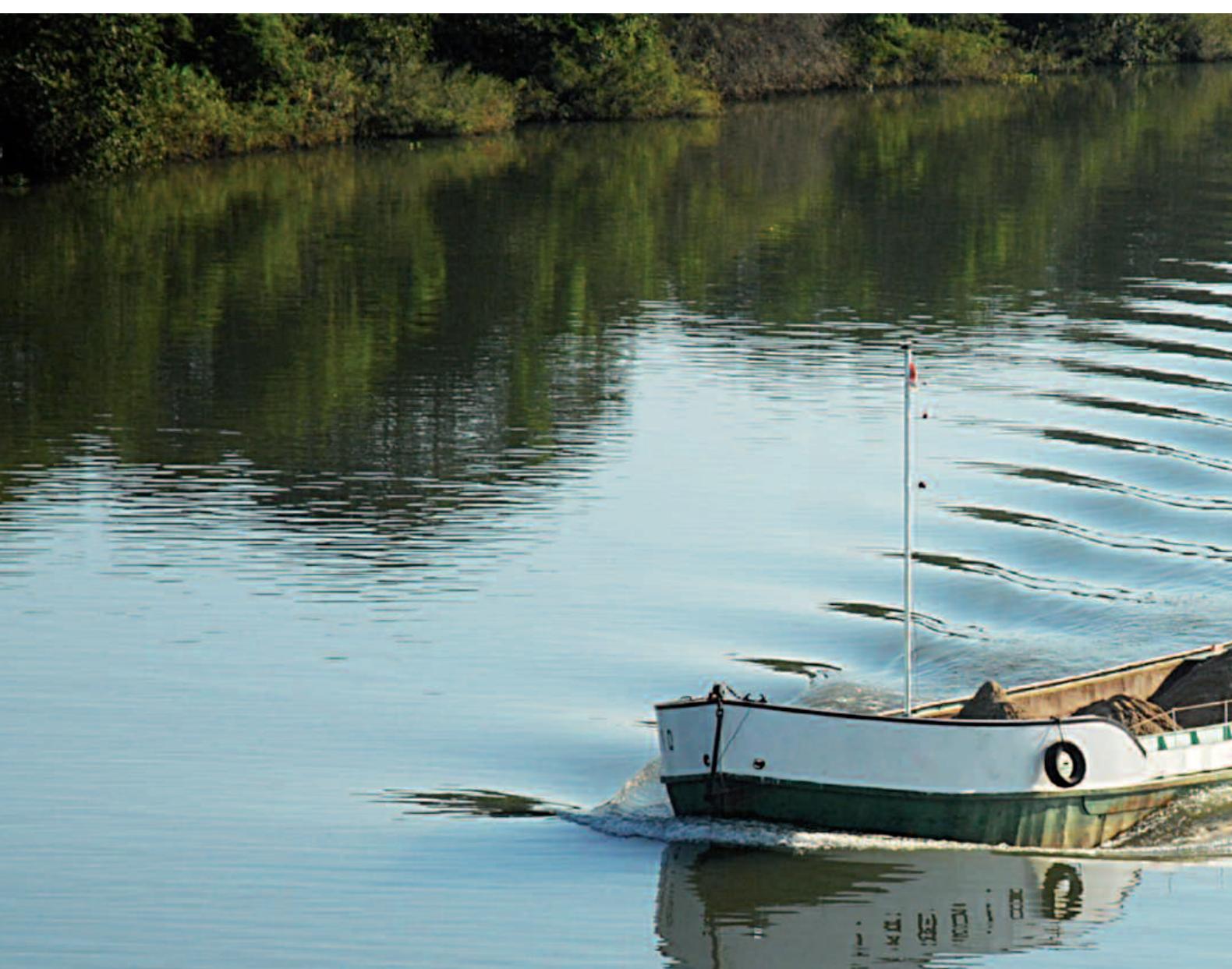
A outorga de autorização se constitui num instrumento importante para o desenvolvimento da Navegação Interior, porque além de comprovar a habilitação legal da empresa de navegação pode ser utilizada também, junto a outros órgãos, no fomento da navegação interior como, por exemplo, possibilitar às empresas o acesso a financiamentos de embarcações através dos recursos do Fundo de Marinha Mercante – FMM e, no caso das empresas que operam no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, a receberem o benefício do resarcimento de parcela do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.

A atividade de outorga e extinção da autorização, também, é uma das formas de regulação do mercado aquaviário, pois permite a entrada e a permanência em operação, apenas das em-

presas/empresários que reúnam as condições de prestar serviço adequado, nos termos da lei, aos seus usuários.

O documento que formaliza a autorização para a prestação de serviços de transporte na navegação interior é o Termo de Autorização (T.A) emitido pela ANTAQ. Em 2010, foram emitidos 70 autorizações, entre novos termos e aditamentos. Desse número, 26 foram para o transporte longitudinal de carga, 30 para o transporte longitudinal de passageiros e misto e 14 para o transporte de travessia.

A extinção de um Termo de Autorização é motivada, principalmente, pela mudança da atividade do operador ou quando este passa a atuar apenas no transporte estadual. Em 2010, foram extintos 12 Termos de Autorização, sendo seis no transporte de travessia, cinco no longitudinal de passageiros e misto e um no transporte de cargas.

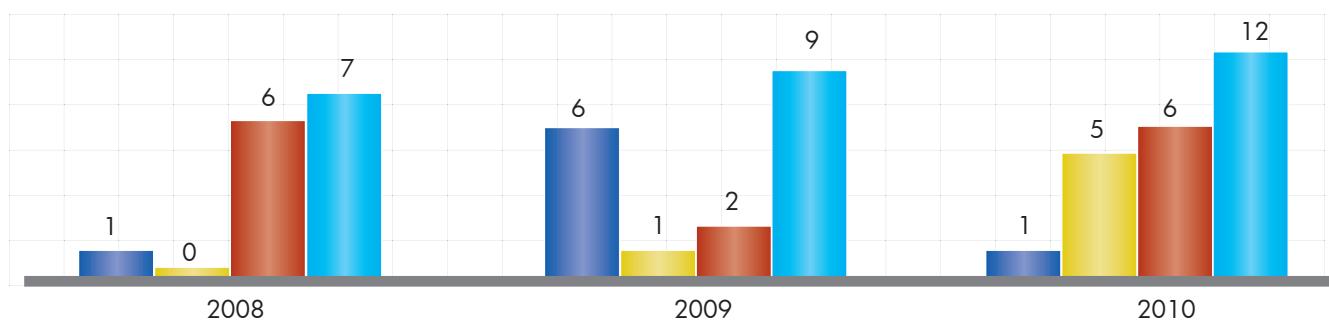


Evolução do Número de Autorizações Emitidas, 2002 - 2010

TIPO DE TRANSPORTE	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Longitudinal de Cargas	2	5	7	11	17	23	10	18	26
Longitudinal de Passageiros e Misto	-	-	-	1	-	-	6	14	30
Transporte de Travessia	3	-	3	8	1	13	25	36	14
TOTAL	5	5	10	20	18	36	41	68	70

Autorizações Extintas, 2008 – 2010

█ Longitudinal de Cargas █ Longitudinal de Passageiros e Misto █ Transporte de travessia █ Total





MEIO AMBIENTE

Avaliação da gestão ambiental portuária

A gestão ambiental de portos e áreas portuárias compreende a organização funcional de atividades e operações direcionadas especificamente para atingir elevados padrões de proteção ambiental e o objetivo do desenvolvimento sustentável. Uma efetiva gestão ambiental demanda dados técnico-científicos para a tomada de decisões, a identificação de indicadores-chave de performance para demonstrar conquistas e o monitoramento apropriado para avaliar tanto a eficácia da gestão quanto a qualidade ambiental.

Em diversos países, questões relacionadas com o gerenciamento de resíduos, emissões atmosféricas e mudanças climáticas, geração de poeira, poluição marinha, prevenção de acidentes, resposta à emergências ambientais e aspectos da relação porto-cidade têm recebido cada vez mais atenção dos gestores portuários.

A evolução do desempenho ambiental dos portos tem sido contínua e resulta da soma de um conjunto de fatores, dentre eles a entrada em vigor de novas diretrizes e exigências legais; compromissos internacionais assumidos pelo Estado do porto; procura cada vez maior da sociedade por produtos e serviços ambientalmente sustentáveis; utilização de novas tecnologias mais limpas e eficientes nas operações portuárias; contratação de profissionais capacitados a tratar adequadamente as questões ambientais pelas Autoridades Portuárias; e atuação mais participativa por parte dos órgãos reguladores ambientais no processo de construção e implementação de um modelo de gestão ambiental portuária.

No Brasil, desde 2003 a ANTAQ vem aprimorando o Sistema Integrado de Gestão Ambiental – SIGA, que consiste no trabalho de acompanhamento e avaliação da gestão am-

biental dos portos públicos brasileiros. Nesse trabalho, a Agência tem observado não só o cumprimento de exigências legais, mas também como as administrações portuárias lidam com uma diversidade complexa de aspectos que podem influenciar o desempenho ambiental dos portos, como questões de segurança das instalações portuárias, de saúde dos trabalhadores e das comunidades ao redor do porto, bem como a proteção ambiental.

A ANTAQ entende que a adequação das atividades portuárias à legislação ambiental passa pela implantação de uma série de instrumentos de gestão ambiental, numa sequência e ordem que proporcionem um melhor resultado no tratamento das questões ambientais nos portos organizados e demais instalações. Nesse sentido, é imperativo que os portos possuam indicadores que retratem, de forma clara e objetiva, as suas interações com o meio ambiente.

Para aprimorar o trabalho que vem sendo realizado através do SIGA, a ANTAQ e a Fundação Universidade de Brasília iniciaram em janeiro de 2011 um termo de cooperação cujo objeto é o desenvolvimento de uma metodologia para cálculo de um índice de qualidade de gestão ambiental em portos organizados. O objetivo deste trabalho é permitir à ANTAQ, no âmbito de suas atribuições, avaliar de forma mais objetiva os esforços das autoridades portuárias em reduzir os impactos ambientais das atividades realizadas em suas áreas de jurisdição, com vistas a uma adequação eficiente à legislação ambiental e ao uso mais racional dos recursos naturais.

O desenvolvimento da metodologia está sendo conduzido por uma equipe de pesquisadores do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes – Ceftru, da Universidade de Brasília (UnB). No âmbito desse trabalho, coube à Ge-

rencia de Meio Ambiente (GMA) da ANTAQ oferecer suporte técnico ao Ceftru sobre os aspectos ambientais e operacionais do universo portuário nacional, de forma a subsidiar a definição de conceitos e para a escolha de indicadores ambientais adequados ao cálculo do índice de qualidade da gestão ambiental.

O plano de trabalho contempla a realização de visita da equipe do Ceftru a um porto, bem como a realização de entrevistas a especialistas

e representantes de instituições e autoridades intervenientes no processo de gestão ambiental portuária. A vigência do termo de cooperação é de sete meses a contar da publicação do seu extrato no DOU (04/01/2011), podendo ser prorrogado mediante acordo entre as partes. Após a conclusão dos trabalhos, a ANTAQ pretende colocar o produto em consulta pública para obtenção de contribuições por parte dos possíveis interessados.

Gestão ambiental avança nos portos

ANTAQ promoveu mais uma rodada da avaliação da gestão ambiental dos portos públicos brasileiros. Os resultados foram obtidos em visitas realizadas pelas equipes da Gerência de Meio Ambiente (GMA) da Agência a 30 portos, no período 2009/2010.

Os resultados comparativos à avaliação realizada no período 2006/2007, englobando igual quantidade de portos, mostram um avanço na gestão ambiental dos portos, com um maior atendimento das diversas conformidades ambientais (exigências), compulsórias ou não.

Em relação ao núcleo ambiental do porto, que trata das questões ambientais, deve-se ressaltar a publicação da Portaria da Secretaria de Portos nº 104/2009, que passou a exigir a obrigatoriedade de uma área específica para tratar das questões ambientais, de segurança e saúde nos portos e terminais marítimos, subordinada à alta direção, além de estabelecer uma equipe mínima e a multidisciplinaridade dos profissionais que devem compor o setor.

Uma visão simplificada do resultado pode dar uma falsa impressão de que houve um retrocesso no atendimento dessa exigência (existência de um núcleo ambiental no porto), mas isso é reflexo da publicação dessa recente portaria, que trouxe uma nova formatação para o núcleo, o qual ainda não se encontra plenamente implantado nos portos.

Em relação à regularização ambiental dos portos, por meio da obtenção da licença de operação (LO), observou-se que mais três portos atenderam plenamente esse quesito.

Sobre o Plano de Emergência Individual (PEI) para derramamento de óleo e hidrocarbonetos,



preconizado na Lei nº 9.966/2000 e na resolução CONAMA nº 398/2009, também constatou-se uma maior proporção de atendimento pleno pelos portos. Igual resultado pode ser observado quanto ao correto gerenciamento de resíduos sólidos.

Com relação ao gerenciamento de resíduos sólidos, recentemente foi publicada a Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Essa Política trata da obrigatoriedade da redução da geração dos resíduos e da elaboração de um plano para trata-

mento específico da questão.

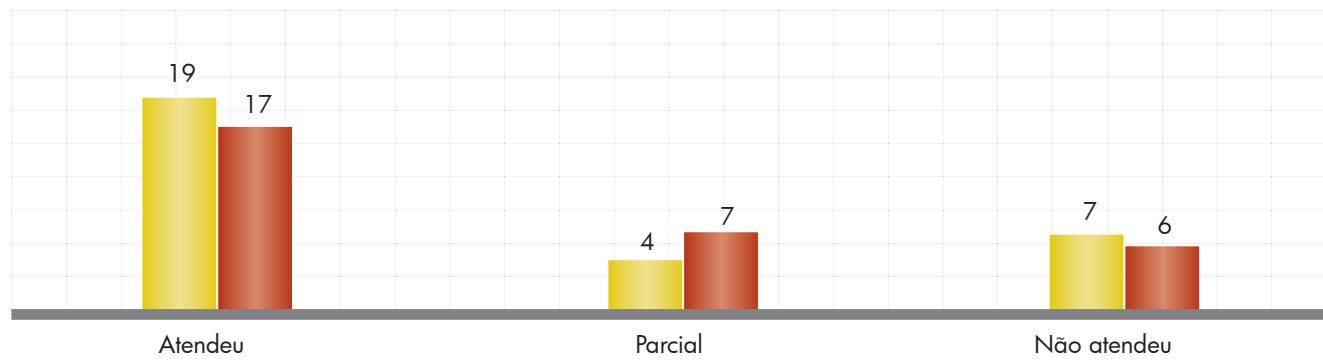
A auditoria ambiental compulsória, regrada pela resolução CONAMA nº 306/2002, deixou de ser realizada de forma correta em alguns portos. Muito provavelmente isso é devido à pequena quantidade de auditores qualificados para realizá-la ou ainda pela não observância do porto em atualizá-la de dois em dois anos, como manda a regra. Trata-se de um item que precisa ser objeto de uma ação mais específica para que também possa avançar.





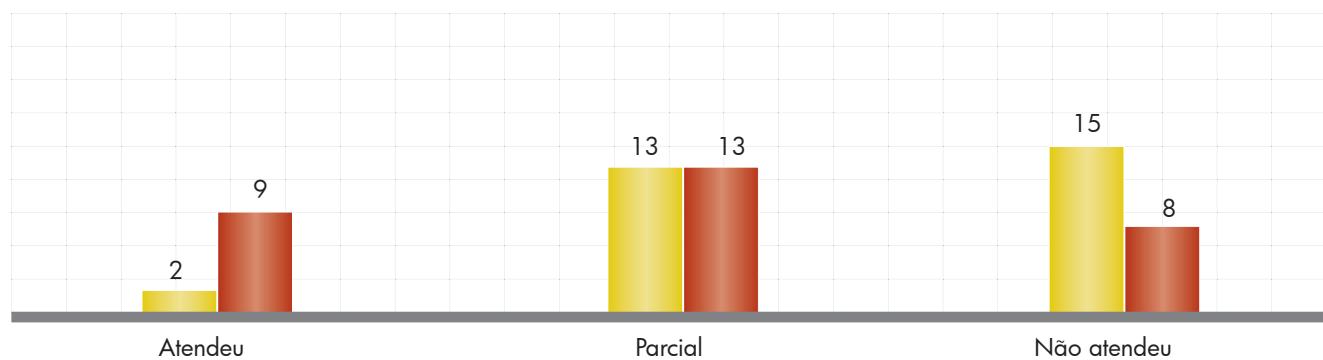
NÚCLEO AMBIENTAL

■ Longo curso ■ Apoio marítimo



QUALIFICAÇÃO DO NÚCLEO AMBIENTAL

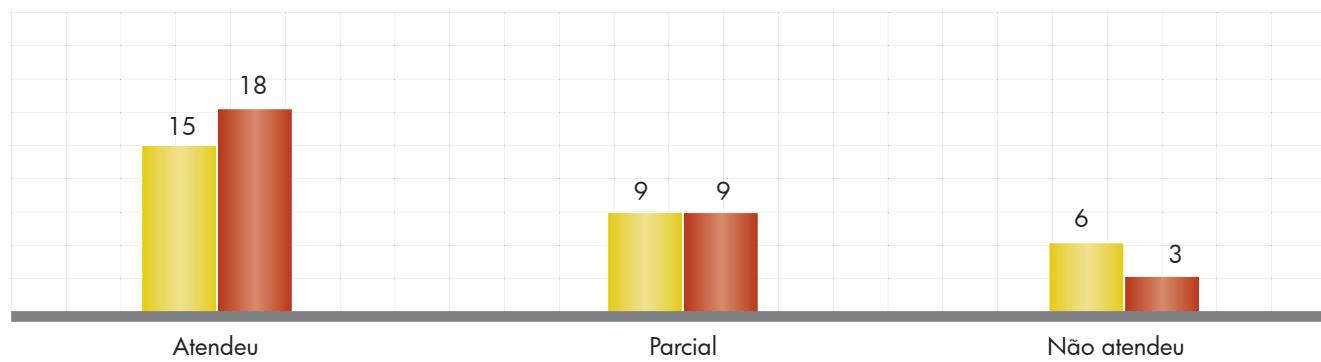
■ Longo curso ■ Apoio marítimo





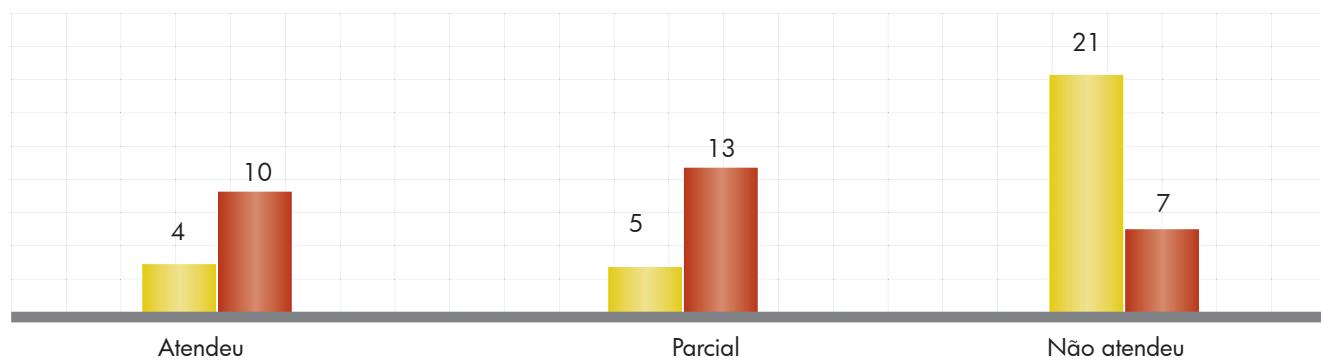
LICENCIAMENTO

■ Longo curso ■ Apoio marítimo



PEI

■ Longo curso ■ Apoio marítimo





Agenda Ambiental Institucional

AAgenda Ambiental Institucional é um instrumento voluntário à disposição da Administração Portuária. Mesmo não sendo um dispositivo da lei, constitui-se numa “lei” da organização, quando se origina de uma ação incisiva do seu corpo dirigente. É a vontade daquele colegiado que a torna imperativa, materializando-a. Ela agrupa a vontade do seu corpo dirigente em promover a qualidade ambiental da sua atividade. Trata-se, dessa forma, de um fator indutor de um processo de mudança radical na organização, cuja recompensa é a imagem da empresa associada à proteção e valorização do seu meio ambiente.

A Administração Portuária, como qualquer outra organização, deve se voltar não só para o cumprimento da regulamentação ambiental, mas, também, considerar todas as conformidades ambientais, focando-se sempre na qualidade ambiental total.

A Agenda Ambiental Institucional não é um instrumento a ser constituído isoladamente. Ela está inserida no contexto de dois outros instrumentos de mesma natureza, também não compulsórios, como a Agenda Ambiental Local (do Porto) e a Agenda Ambiental Portuária (federal). Deve, portanto, estar em consonância com esses outros instrumentos de gestão.

● Elaboração da Agenda

A elaboração da Agenda Ambiental Institucional deve ser precedida de uma visão estratégica de se ocupar um espaço no “mercado” das instituições portuárias ambientalmente orientadas. Hoje, a sociedade cobra de todos indistintamente uma atitude mais respeitosa com o meio ambiente. Essa atitude mais proativa em relação às questões ambientais traz um retorno econômico, social e, obviamente, ambiental. A organização reduz de imediato parte dos seus custos sociais, que mascaram seus custos privados de produção. Caso a regulação, legislação ou medidas de mercado a obrigasse a incorporar parcialmente ou plenamente suas externalidades (custos sociais), ela, certamente, teria dificuldades em colocar seu produto no mercado.

Uma Agenda Ambiental adequadamente estruturada atende o ambiente externo à organização e o ambiente interno da organização. O primeiro diz respeito à relação da or-

ganização com a sociedade no sentido mais amplo, e com a comunidade portuária, considerando o ambiente mais próximo. Neste caso, ultrapassa o atendimento simples das conformidades legais, incorporando o discurso de sustentabilidade da atividade, entendida em seus aspectos social, econômico, cultural e ambiental.

No âmbito interno da organização, é importante que as ações em prol da sustentabilidade incorporem o discurso externado à sociedade. Para que isso ocorra, ela deve se valer dos elementos estruturantes da Agenda, os quais precisam ser claros e bem definidos. Cada um desses elementos tem como função tornar realidade a visão estratégica da organização.

Nesse processo, alguns produtos devem ser bem compreendidos por todo o corpo da Administração Portuária. Eles são referências ou marcos do avanço do processo em curso, o que inclui uma mudança no comportamento da empresa sob a ótica ambiental.

ESTRUTURA DA AGENDA AMBIENTAL INSTITUCIONAL/ORGANIZACIONAL

ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA

VISÃO ESTRATÉGICA

-
- Missão**
 - Política**
 - Objetivos estratégicos**
 - Objetivos específicos**
 - Diretrizes**
 - Metas**
 - Planos e programas**
 - Sistema de gestão ambiental**
 - Índice de qualidade ambiental**

Os produtos associados a esse processo são: melhoria da imagem da organização; melhoria da eficiência na prestação dos serviços; redução de custos; melhoria da competitividade; atração de novos mercados consumidores; redução dos riscos ambientais; aumento da confiabilidade da organização; e melhoria da qualidade do ambiente interno da organização.

Hoje não se espera mais na atividade portuária atitudes refratárias às questões ambientais. Até mesmo porque a legislação vigente é rigorosa no combate a esse tipo de comportamento. E muito embora ainda não se tenha tantas atitudes proativas como esperado, se considerarmos que seu marco ini-

cial é a Agenda Ambiental Portuária de 1998, hoje há muito mais atitudes reativas das instituições portuárias, que são respostas mais atuais das organizações diante das demandas ambientais.

O processo de adoção de uma Agenda Ambiental pela organização, seja ela portuária ou outra qualquer, conduz a uma mudança de paradigma, quando a matéria ambiental passa a ser um produto da organização como outro qualquer. Ela, assim, deixa de ser um “ônus” para ser um ganho no mercado portuário ou do transporte aquaviário. Vale lembrar que esse ganho é plenamente mensurável pela redução do custo social produzido pela atividade.

POLÍTICAS AMBIENTAIS DAS ORGANIZAÇÕES

**POLÍTICA AMBIENTAL
REATIVA**

**MÉTODOS
CORRETIVOS**

**POLÍTICA AMBIENTAL
PROATIVA**

**MÉTODOS
PREVENTIVOS**

● De que depende o seu sucesso?

Além da vontade dos seus dirigentes, o sucesso de uma Agenda Ambiental Institucional depende de uma boa gestão da Agenda. Esse é um processo a ser conduzido politicamente na empresa. Sua implantação depende das diretrizes a serem seguidas pelo corpo da organização, de metas passíveis de serem alcançadas e prazos factíveis, dos planos e programas realistas. Esse último elemento depende da existência de recursos adequados.

Outro fator importante é a capacitação da organização para sua principal missão: a sustentabilidade da atividade portuária naqueles quesitos social, econômico, cultural e ambiental.

A capacidade de executar essa macro tarefa está vinculada ao conhecimento daquilo com que se vai trabalhar, assim como possuir respostas adequadas para as demandas contemporâneas da assunção dessa missão.

Do ponto de vista do funcionamento interno da Administração Portuária, algumas mudanças obtidas a partir da execução da Agenda são o valor agregado à imagem da organização; o desenvolvimento de lideranças mais conscientes e socialmente responsáveis; melhora do clima organizacional; melhora da satisfação e motivação dos funcionários; aumento da autoestima de todos os participantes e reconhecimento e orgulho pela participação em projetos sociais.



Tratamento dos Ativos Ambientais no PDZ

O porto organizado possui uma ferramenta de planejamento de suas atividades que pode e deve ser utilizada como instrumento de sustentabilidade ambiental. Trata-se do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento. O PDZ responde pela configuração da atividade portuária, moldando-a a partir da situação presente com vistas a uma evolução desta atividade. O que ocorrerá no futuro com a atividade irá depender da validade das premissas de desenvolvimento consideradas naquele Plano.

Por muito tempo, esse instrumento procurou atender as demandas conjunturais por instalações portuárias, a maioria especializada. A única obrigação depois de confeccionado era levá-lo para a aprovação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Bastava a apresentação e aceitação daquele Conselho que o Plano estava em vigor.

Contudo, na prática, o resultado era outro. Nem sempre as premissas consideradas na elaboração do PDZ se confirmavam ao longo do tempo. O crescimento projetado não era correspondido pelo fluxo de cargas. Ao con-

trário, em muitos casos sua revisão tornava-se imperativa antes mesmo do término do seu prazo de vigência.

Na essência, o PDZ organiza os fluxos ou trânsito de cargas pelo porto. Em alguns deles, ele incorporava inclusive atividades de transformação de cargas na própria área do porto organizado. Nesse aspecto, ele fornecia indicações acerca da infraestrutura necessária para a consecução do desenvolvimento planejado. Para qualquer cenário, ele deveria moldar o espaço portuário de forma a obter o possível da atividade. Hoje, espera-se mais do que isso ou que se considere que ele seja ambientalmente correto.

Ao tratar do espaço portuário, o PDZ deve organizá-lo, em especial seu uso, de modo que sejam minimizadas as intervenções projetadas para que elas não venham a desvalorizar os ambientes em que serão realizadas.

Projetar o espaço portuário implica disciplinar o seu uso. Tendo em vista que a implantação dos empreendimentos nele previstos se configura um “consumo” de meio

ambiente, a apropriação de recursos naturais deve ser feita com critério, de modo a eliminar o custo social desnecessário.

Para gerir adequadamente o meio ambiente, o gestor portuário deve contar com um Plano que contenha os adequados estudos ambientais. Dois estudos são imprescindíveis: um inventário do meio ambiente natural e antrópico (ambientes nos quais a atividade portuária interfere), e um estudo de localização de cargas segundo o menor impacto ambiental.

A realização desses dois estudos dá ao gestor portuário condições adequadas de alcançar a valorização do seu ambiente portuário a partir da implantação de uma atividade com qualidade ambiental.

Qualquer que seja a atividade a ser implantada e desenvolvida, ela deve observar o princípio da sustentabilidade. Neste caso, significa uma apropriação justa dos recursos naturais em termos de aspectos eco-sociais e ambientais e culturais. Qualquer atividade portuária é sempre modificadora do seu meio ambiente em menor ou maior grau, dependendo do tipo de atividade. Algumas dessas

alterações são substancialmente impactantes. Em muitos casos, exige-se por causa delas uma compensação ambiental.

A adoção do inventário ambiental no PDZ tem como vantagem preparar o porto para o licenciamento ambiental de suas instalações. Sempre que há proposta de uma nova instalação portuária ou a ampliação de alguma existente, o órgão licenciador faz uma avaliação do empreendimento e, quando necessário, solicita um estudo de impacto ambiental pertinente. Na fase de licenciamento, o agente portuário terá a sua disposição a caracterização do seu meio ambiente numa determinada escala. Assim, poderá atender nesse particular o órgão ambiental. Mesmo que o impacto da instalação futura seja de grande escala, ele já terá todo seu ambiente caracterizado.

Portanto, se o PDZ já considerar a relação agente impactante e ambiente impactado, será mais fácil obter a licença ambiental pretendida. Trata-se de um investimento inicial de certa monta, mas que será amortizado ao final da implantação dos empreendimentos projetados no PDZ.

INTERVENÇÕES E IMPACTOS AMBIENTAIS

Fatores e Impactos	Empreendimentos	Operação
Principais fatores causadores de impacto ambiental	Implantação de obras de abrigo e de novas frentes de atracação, dragagens de berço e canais de acesso e derrocamentos, aterros, enrocamentos, infraestrutura de armazenagem, edificações em geral, acessos terrestres e outros.	Manuseio e armazenagem da carga, tráfego de veículos, manutenção de infraestrutura, reparo e abastecimento de embarcações, reparo de máquinas, equipamentos e veículos em geral, serviços administrativos e outros.
Principais impactos causados pela atividade portuária	Alteração da linha de costa, supressão de vegetação, modificação no regime dos corpos d'água, agressão a ecossistemas, poluição dos recursos naturais água, solo, subsolo, ar etc.	Geração de resíduos sólidos e líquidos, lançamento de efluentes em corpos d'água, poluição do ar, por emissão de gases e partículas sólidas, da água, do solo e do subsolo, pertubações diversas por trânsito de veículos pesados, alteração da paisagem etc.

● Inventário do meio ambiente

O objetivo desse estudo é delinear os ambientes naturais e antrópicos existentes na área do porto e no seu entorno (próximo), com suas características e capacidade de suporte presente e futura à atividade do porto organizado, visando à gestão ambiental adequada.

O delineamento do meio ambiente deve considerar os passivos ambientais, caso existam, e as áreas com significativa perda de qualidade ambiental e que, portanto, preci-

sam ser imediatamente valorizadas por meio de sua recuperação.

Os principais elementos desse inventário são as características e a qualidade do meio ambiente natural antrópico, em especial os passivos e conflitos existentes e de possível ocorrência; a capacidade de suporte presente e futura do ambiente à atividade portuária e à gestão dessa capacidade; as fragilidades do meio ambiente portuário às atividades nele desenvolvidas e possibilidade e formas de compensação.



● Os ecossistemas

Para se tratar no PDZ as questões ambientais convenientemente, há que se buscar uma escala adequada. O PDZ deve trazer estudos ambientais numa dimensão macro. Esses estudos devem considerar o conjunto de atividades portuárias no tempo e no espaço.

Nesse sentido, o estudo ambiental nele considerado, referente à atividade, deve ater-se aos ecossistemas presentes na área do porto organizado e no seu entorno.

Dessa forma, dá-se ao PDZ uma dimensão sistêmica, voltada para a gestão do espaço portuário, apontando como o conjunto de atividades existentes naquele espaço funcionará ou não em harmonia com aquele espaço.

Impreterivelmente, o estudo ambiental do PDZ deve apontar as principais interferências das atividades portuárias projetadas nos ecossistemas existentes, considerando as suas fragilidades para as atividades que deverão suportar. É conveniente que se faça uma hierarquização dos impactos segundo seu potencial de agressão ambiental.

Para tanto, o estudo deve incluir a caracterização dos principais ecossistemas na área do porto organizado e adjacência, detalhando seus atributos, suas funções e seus produtos.

São alguns dos principais ecossistemas presentes nas zonas portuárias as baías, os estuários e deltas; manguezais; lagunas; marismas; praias e costões; restingas; falésias; recifes de coral; dunas; e florestas.

A pertinência dessa abordagem consiste no fato de ser o meio ambiente um fator de produção da atividade portuária, algo do que ela se apropria. No conceito de sustentabilidade, isso deve ser feito de forma justa, do ponto de vista eco-socioambiental. Como fator de produção da atividade, o meio ambiente

deve ser usado com racionalidade e economicidade, priorizando-se as fontes renováveis. Esses devem ser os atributos de uma atividade ambientalmente correta.

● Avaliação de riscos

A principal meta do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto organizado é estruturar a atividade portuária presente e futura, sendo o planejamento da disposição das cargas no espaço portuário um dos seus principais objetivos.

Nesse sentido, o estudo em questão não se restringe apenas à área do porto organizado, àquela instituída por Decreto. Mas ele engloba também a sua área adjacente, denominada entorno, em razão da sua interferência ou interação com esse espaço mais próximo. Os efeitos da atividade não se limitam à área do porto organizado, mas alcançam a área de entorno. Essa interação é muitas vezes vital, quando o porto depende fortemente dela para o seu funcionamento.

O estudo de localização deve abordar possíveis conflitos e fragilidades dos ambientes portuários naturais e antrópicos, propondo uma disposição de cargas que vise a minimizar essas situações. Nesse sentido, as cargas devem ser alocadas dentro da área do porto segundo critérios técnicos de modo a se produzir o mínimo de transtorno tanto dentro da área do porto como em seu entorno.

É importante considerar que, mesmo para as cargas adequadamente dispostas, há situações de risco de acidentes ambientais envolvendo cargas portuárias, potencializando os conflitos ambientais. O risco é inerente à atividade portuária e deve ser minimizado, sendo que há uma série de dispositivos para prevenir e remediar tais acidentes.



Impactos das Mudanças Climáticas

A principal questão com relação às mudanças climáticas não é tanto saber se essas alterações se devem exclusivamente a ações antrópicas com emissão de gases de efeito estufa ou não. Essa é uma discussão em que se têm envolvido de forma apaixonada alguns atores de relevância de nossas sociedades, particularmente cientistas, agentes públicos e sociedades civis organizadas.

O que é importante nesse caso é que o fenômeno de aumento da temperatura média da Terra é inquestionável, comprovado por diversas evidências, como a perda da camada de cobertura de gelo em todo o Planeta, do Ártico até à Antártida. Esse aumento tem-se acentuado após a era industrial. Nesse final de século experimentamos algumas das médias de temperatura mais elevadas comparadas com aquelas registradas há dezenas de anos passados. As ocorrências são alarmantes. Muitas catástrofes que estamos assistindo hoje não podem ser atribuídas às mudanças climáticas, mas com relação ao furacão na costa litorânea do Estado de Santa Catarina fica difícil de explicar sem recorrermos a esse fenômeno.

Portanto, esse é um fenômeno atestado científicamente e com evidências incontestáveis, que irá modificar substancialmente o

clima da Terra.

Independente de o homem ser ou não o principal responsável por esse fenômeno, sabe-se que o provoca por meio de atividades em que são emitidos gases de efeito estufa. São eles fundamentais para esse aumento de temperatura ao aprisionarem parte do calor que retornaria ao espaço na forma de radiação infravermelha, após ser refletida pela superfície da Terra. Se há outro fenômeno natural que contribua mais do que os gases de efeito estufa, ele ainda não foi encontrado.

As alterações do clima são evidentes, se observarmos atentamente alguns fenômenos da natureza e analisarmos perturbações em várias regiões do Planeta, em particular na Zona Costeira, onde está a maioria das instalações portuárias. Alguns fenômenos e perturbações são mais citados do que outros. Alterações nos regimes de ventos, nas temperaturas, no regime de chuvas e de correntes e a elevação do nível dos oceanos são presenças marcantes nas publicações científicas. Essa última, ostensivamente citada, não é a mais importante para a atividade portuária. Todas são relevantes, dependendo dos aspectos da atividade a serem considerados.

A Zona Costeira será substancialmente cas-

tigada pelas mudanças climáticas. Vale lembrar que nela está a maioria das instalações portuárias e grande parte dos fluxos de navegação. E as instalações portuárias, certamente, não estão preparadas para seus novos regimes ambientais.

Tempestades, furacões, alteração nas ondas e níveis dos oceanos e nas corretes, entre outros fatores, modelarão um novo ambiente portuário. Nos países desenvolvidos, já há uma série de ações voltadas para cenários dessa natureza. Aqui, ainda carecemos de pelo menos algumas delas.

As ações que precisamos programar podem ser divididas segundo três grupos para facilitar sua compreensão e discussão: planejamento, gestão e operacionais.

Com relação ao planejamento, trata-se de pensar a atividade portuária segundo novos parâmetros ambientais. Até ontem, construir portos na linha de costa era o mais adequado sob diversos aspectos socioeconômicos, por exemplo. Os portos mais interiores em relação a essa mesma linha de costa, possuíam limitações operacionais, como profundidades, acessos marítimos etc, que os tornavam menos vantajosos, se comparados com os primeiros. Com essas alterações climáticas, esses últimos serão sobrevalorizados em razão das boas condições de abrigo naturais.

Obter as mesmas condições de abrigo para

os portos na linha de costa, em função das alterações climáticas, poderá ser algo muito dispendioso. A situação mais desvantajosa ficará com aqueles portos localizados em avanço ao mar. Esses serão muito mais dispendiosos do que qualquer um dos tipos anteriores.

Quanto mais expostos aos regimes de ventos mais intensos, ondas mais fortes e mais condições desfavoráveis essas instalações portuárias sofrerão. É possível que, em determinadas ocasiões, suas atividades venham a ser paralisadas. Para as mesmas condições climáticas, aquelas instalações mais abrigadas poderão ainda operar, mesmo que precariamente. Também é provável que os acessos a instalações portuárias tenham que ser repensados e redesenhados para que fiquem mais imunes às mudanças climáticas, quando haverá situações mais adversas tanto em terra como no mar. Os serviços de dragagem serão muito mais solicitados para a manutenção das mesmas condições de segurança da navegação.

São algumas novas condições de engenharia portuária: novos leiautes; melhores abrigos; mais infraestrutura de proteção; e melhores acessos terrestres.

Sob o aspecto da gestão, é primordial que os agentes portuários possuam uma boa base de dados de suas infraestruturas e ambientais para enfrentarem essas novas ad-





versidades. As estruturas existentes não foram calculadas para os esforços que se sucederão. Outras já carecem de reforços, independente dos adicionais que virão com as mudanças climáticas. Esses dados possibilitam fazer planos e programar ações para tempos mais desfavoráveis.

Com relação ao ambiente natural e antrópico em que as instalações portuárias estão inseridas, também é preciso dispor de uma boa base de dados para gestão desses ambientes. Neste caso, os agentes portuários não devem e nem conseguirão construir essa base de dados sozinhos. É preciso celebrar parcerias com instituições científicas e outras que já as possuem. Para tudo isso é preciso recursos. Como se capitalizar para essas mudanças? Essa é uma outra grande questão gerencial.

As questões operacionais convergirão para um plano de contingência, que deverá englobar o funcionamento das instalações segundo condições futuras mais adversas. Esse Plano terá, portanto, que ser concebido para situações extremas como paralisações que possam vir a ocorrer. Se ocorrerem, elas serão por quanto tempo? Para onde irão as cargas nesse período de conturbação? E o que fazer com as embarcações? Que outros portos poderão recebê-las? O Porto de Itajaí teve recentemente suas atividades quase que totalmente paralisadas, uma vez que sua infraestrutura foi destruída pelas chuvas intensas na região. E se acontecerem com maior amplitude?

Essas perturbações não são algo que não se possa administrar. Mas é necessário estar preparado para agir no momento certo e de forma adequada. Nesse caso, é preciso começar agora para estar apto mais adiante. Começar estudando como podem ser as novas forças da natureza. Esse trabalho não irá começar do zero. Há inúmeros estudos que já traçam os cenários futuros na zona costeira e interior do país para as mudanças climáticas. Há algumas bases de dados ambientais que já poderiam ser consultadas. Alguns outros dados, como os referentes às infraestruturas portuárias (condições de dimensionamento, estado físico, funcionalidade etc), precisam ser levantados. Certamente, outras bases precisam ser iniciadas.

O primeiro passo nesse processo de construção de informações gerenciais seria montar uma rede de agentes públicos e privados fatalmente intervenientes em situações de emergências climáticas, que pudessem se comunicar imediatamente, tratando dessas emergências futuras. A partir dessa conversa, poder-se-ia nivelar o conhecimento sobre essas contingências. Nesse momento, por meio dessa rede em funcionamento, seria feita a partilha de dados existentes e estabelecidas as necessidades para confecção e incorporação à rede de novos dados. A construção dessa rede de "inteligência" seria, certamente, o ponto inicial das ações no contexto do plano de contingência. Mas outras ações já se tornam necessárias.

Como segundo passo, é importante internalizar esses conhecimentos nas organizações portuárias para que elas respondam com ações imediatas, de médio e longo prazos, estabelecidas em planos de contingência voltados para prevenir e combater desastres. Algumas estruturas de contingência hoje existentes poderiam ser utilizadas ou preparadas em apoio ao referido plano, como os Planos de Ajuda Mútua (PAM), de Emergência Individual (PEI) e de Controle de Emergência (PCE), entre outros já em funcionamento e atendendo a conformidades ambientais correspondentes. Mas eles precisam ser discutidos quanto a essa possibilidade.

Um dos aspectos positivos dessa internalização é dar início à análise e validação de dados acerca das infraestruturas portuárias existentes, segundo as necessidades geradas pelas mudanças climáticas. Seriam dados atuais nos ambientes portuários costeiros.

Em resumo, os fenômenos naturais que temos visto na mídia servem como ferramentas de entendimento acerca do que temos que enfrentar. Tais acontecimentos faz-nos compreender como lidar com os ambientes naturais e seus comportamentos. Assim, esses alarmes servem para reduzir a nossa inércia para as demandas decorrentes. Muitas dessas estruturas portuárias que serão expostas a fatores ambientais mais adversos são gerenciadas por agentes públicos, cujas estruturas organizacionais possuem uma dinâmica própria que precisa ser considerada no tempo de resposta às mudanças climáticas.

Nesse contexto, cabe lembrar o importante papel que exerce o planejamento territorial na zona costeira. A destinação do solo para uso urbano, industrial e outros permitirá melhores condições de atuação em situações de emergências climáticas.

Emergências em vias aquaviárias interiores

Como resultado do crescimento expressivo da movimentação de pessoas e cargas, os gestores do segmento de transportes aquaviários se deparam com novos desafios, além das suas atividades rotineiras. Para o setor, conciliar a atividade de transporte com um efetivo controle de emergências em saúde pública nos fluxos de passageiros e cargas é um dos grandes desafios a serem enfrentados.

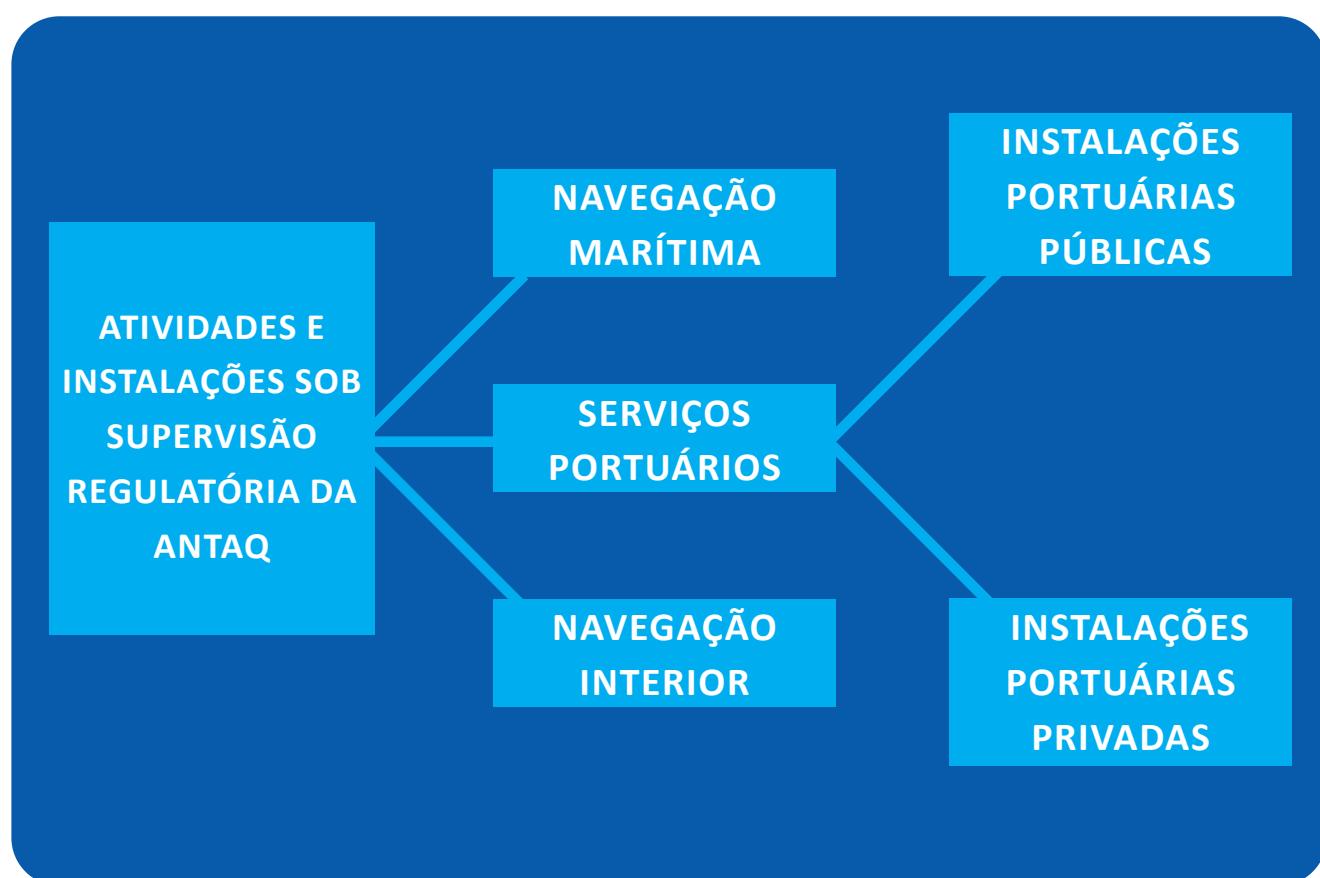
O Regulamento Sanitário Internacional – RSI (2005), instituído pela Organização Mundial de Saúde, determina as capacidades básicas dos portos, aeroportos e passagens de fronteiras terrestres designadas que cada estado-parte deve possuir e define que essa adequação ao Regulamento expirará em 15 de junho de 2012. Essas capacidades Básicas estão demonstradas no diagrama, elaborado pela ANVISA, Agência responsável pela implementação do RSI.

Em 2005, por meio de decreto presidencial de 24 de outubro, foi instituído no âmbito do Ministério da Saúde o Grupo Executivo Interministerial (GEI), integrado por 16 mi-

nistérios e pela ANVISA, tendo contado também com a participação da ANTAQ e demais agências relacionadas com o controle de passageiros e cargas, como a ANAC, VIGA-GRO e ANTT, com o objetivo de delinear ações de combate a uma possível pandemia de influenza aviária.

Para consecução das ações setoriais do GEI, foi constituído um Grupo de Trabalho que elaborou o Plano de Contingência Brasileiro para a Pandemia de Influenza. Inicialmente, o Plano visava a prevenção da pandemia de influenza aviária em território brasileiro.

Em 2009, com o surgimento de um novo vírus de influenza, o H1N1, mais conhecido como gripe suína, o foco do Plano foi ampliado para prevenções de qualquer tipo de influenza. Foi então elaborado o Plano Geral de Preparação para uma Pandemia de Influenza em Portos, complementado por um Protocolo que descreve as atribuições dos órgãos envolvidos, especificando procedimentos, limites de atuação, normas de conduta técnica para os portos e os subsídios para a





elaboração por eles dos Planos Específicos de Contingência à Influenza.

Em 2010, o Plano foi aperfeiçoado e passou a ser designado de Plano de Preparação Brasileiro para o Enfrentamento de uma Pandemia de Influenza, passando a abranger toda diversidade de modalidades de influenzas.

O objetivo geral do Plano é fortalecer a infraestrutura do país para lidar com situações de emergência epidemiológica para impedir a entrada no Brasil das formas mais graves da doença, reduzindo o impacto de uma pandemia de influenza em termos de morbidade e mortalidade, retardando a disseminação e suas repercussões na economia e no funcionamento dos serviços essenciais.

O vírus Influenza mostrou-se de rápida expansão no mundo e tem alta patogenicidade. Desde a implementação do Regulamento Sanitário Internacional - RSI pela Organização Mundial da Saúde (OMS), esta organização tem sido notificada de casos de emergência de saúde pública em diferentes partes do mundo. A nova regulamentação da OMS visa

não apenas ajudar os países a gerenciar a propagação de doenças, como os diversos tipos de pandemias, monitorando os diferentes meios de transporte, mas também, por meio de acordos entre os diferentes países, especifica os direitos e deveres de cada país quanto à propagação de doenças infecciosas.

Uma pandemia de influenza pode ser descrita como um evento epidemiológico caracterizado pela circulação mundial de um novo subtipo de um vírus influenza ao qual a população apresenta pouca ou nenhuma imunidade; ou de um vírus que cause morbidade e mortalidade que excedem significativamente as taxas médias registradas nos países em surtos e epidemias sazonais e que tenha abrangência mundial. Considerando que os surtos de gripe ocorrem regularmente, é extremamente importante ter a capacidade de avaliar se tais surtos podem atingir proporções epidêmicas graves e converter-se em pandemias.

As pandemias de gripe podem ter consequências graves para a saúde pública e para a economia. Não há estimativas mundiais

precisas sobre o número de casos e óbitos relacionados à influenza. Contudo, pandemias parecem ocorrer a cada dez ou 20 anos (cinco pandemias foram registradas desde 1889) e epidemias e surtos regionais podem ocorrer em intervalos que variam de um a três anos. A maior pandemia já registrada ocorreu entre os anos de 1918 e 1919, a chamada "Gripe Espanhola", com estimativa da ocorrência entre 20 a 40 milhões de óbitos no mundo.

A ameaça de uma pandemia, com suas repercussões sociais, econômicas e de ordem pública, obriga os países a estar em alerta e a desenvolver planos de preparação que indiquem como atuar em situações de emergência.

A população urbana cresceu, há maior contingente de doentes crônicos e idosos, houve aumento da pobreza e iniquidade em algumas regiões. A maior rapidez alcançada

nos deslocamentos pelos transportes também é um fator que facilita a circulação de patógenos ao redor do mundo.

No caso do Brasil, a extensa rede de vias navegáveis nacionais e internacionais e grandes extensões territoriais são fatores extremamente favoráveis à rápida penetração de possíveis vetores de alastramento do vírus e de disseminação de focos de Influenza. Devido às suas características geográficas, a Região Amazônica, por exemplo, é uma das áreas mais sensíveis à contingência de uma pandemia de influenza. Esse cenário agrava-se diante da fragilidade que a Região apresenta, considerando-se a carência de infraestrutura de prevenção e de recursos disponíveis para mitigação de eventuais emergências.

Em 2010, para acompanhar a execução das ações de preparação e enfrentamento de emergências em saúde pública, o governo fe-



Fonte: ANVISA

deral instituiu o Grupo Executivo Interministerial de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional-Internacional (GEI-ESPII). O Grupo foi concebido com foco no setor de saúde e também abordará ações em diversos outros setores, inclusive junto à população, os quais terão que desempenhar importantes papéis por ocasião de uma pandemia na fase de contenção e de mitigação.

A ANTAQ participa de grupo de trabalho, constituído no âmbito do Ministério dos Transportes, cujo objetivo é propor medidas emergenciais ao GEI-ESPII visando o planejamento e execução das ações estratégicas relacionadas à capacitação dos agentes portuários e daqueles que atuam em embarcações destinadas à navegação nas vias interiores da Região Amazônica.

Assim, estão em andamento estudos que envolvem a identificação de portos fluviais e rotas concentradoras de significante movimento.

mentação de pessoas nos diversos meios de transporte na Amazônia. Os estudos terão como objetivo classificar os portos públicos, os terminais hidroviários e lacustres interiores de uso privativo, conforme o risco de disseminação da pandemia de influenza, para orientar o estabelecimento de planos específicos de contingência de influenza pandêmica, por tipo de instalações existentes.

Esses e outros trabalhos farão parte de um sistema georreferenciado para disponibilizar e disseminar informações entre os gestores e técnicos da área de saúde, do transporte hidroviário de passageiros e de transporte hidroviário de cargas, acerca dos possíveis veatores (fluxos) de alastramento do vírus e de focos de Influenza; além de ser confeccionado material para capacitar os agentes indicados, bem como para auxiliá-los na divulgação do assunto, de acordo com a necessidade de cada tipo de instalação e público.



Unidades da ANTAQ

BRASÍLIA - DF

Endereço: SEPN Qd. 514 – Cj. E – Ed. ANTAQ
CEP: 70760-545 – Brasília – DF
Telefone: (61) 2029-6500
Fax: (61) 2029-6592

RIO DE JANEIRO - RJ

Endereço: Rua Rodrigo Silva,
nº 26, 11º andar – Centro
CEP: 20011-040 – Rio de Janeiro – RJ
Telefones: (21) 2101-2460 / 2101-2470

SÃO PAULO - SP

Endereço: Rua Sampaio Viana, 277- 4º andar
Edifício Albatroz – Bairro Paraíso
CEP: 04004-000 – São Paulo – SP
Telefone: (11) 2102-8880
Fax: (11) 2102-8859

FLORIANÓPOLIS - SC

Endereço: Avenida Rio Branco, 691
Centro Executivo Atlantis
Salas 101 e 102 – Centro
CEP: 88015-203 – Florianópolis – SC
Telefone: (48) 3202-8050
Fax: (48) 3202-8054

BELÉM - PA

Endereço: Avenida Conselheiro Furtado, nº 2865
Edifício Síntese 21 Inteligente Business Tower
Sobreloja – São Braz
CEP: 66063-060 – Belém – PA
Telefone: (91) 3202-5140
Fax: (91) 3202-5132

PORTO VELHO – RO

Endereço: Rua Carlos Gomes, 513 – Centro
CEP: 78900-030 – Porto Velho – RO
Telefones: (69) 3229-5563 / 3229-7310
Fax: (69) 3229-1917

RECIFE – PE

Endereço: Avenida Lins Petit, 320
Salas 901/902 – Boa Vista
CEP: 50070-230 – Recife- PE
Telefone: (81) 3202-8450
Fax: (81) 3202-8451

CORUMBÁ – MS

Endereço: Rua América, nº 1646
CEP: 79332-060- Corumbá – MS

MANAUS - AM

Endereço: Avenida Eduardo Ribeiro,
nº 520, Salas 1504 a 1507
Edifício Manaus Shopping Center
Centro – CEP: 69010-901
Manaus – AM
Telefones: (92) 3234-9764 / 3234-9617
Fax: (92) 3234-9057

PORTO ALEGRE – RS

Endereço: Travessa Francisco de Leonardo
Truda – nº 40, 9º andar – Cjs. 92 a 94
Edifício FORMAC – Centro
CEP: 90010-050 – Porto Alegre – RS
Telefone: (51) 2117-8450
Fax: (51) 2117-8451

PARANAGUÁ – PR

Endereço: Rua Gabriel D'Lara – nº 716 – Centro
CEP: 83203-550 – Paranaguá – PR
Telefone: (41) 3721-8450 – Fax: (41) 3721-8451

FORTALEZA - CE

Endereço: Av. Santos Dumont, nº 1789
Salas 111 a 115
Ed. Potenza Centro de Negócios – Aldeota
CEP: 60150-160 – Fortaleza – CE
Telefone: (85) 3308-8162 / 3308-8159
Fax: (85) 3308-8164

VITÓRIA – ES

Endereço: Av. João Batista Parra – nº 673
Salas 1201 e 1202
Edifício Enseada Tower – Praia do Suá
CEP: 29052-120 – Vitória – ES

SÃO LUÍS – MA

Endereço: Av. Carlos Cunha, nº 01
Quadra 7 – 1º andar
Salas 101 a 103, 107 a 109
Edifício Medical Jaracaty Center – Bairro Jaracaty
CEP: 65076-820 – São Luís – MA
Telefone: (98) 2108-0550

SALVADOR - BA

Endereço: Rua José Peroba – s/n – Lote 34
Salas 101 a 104, 109 e 110
Edifício Atlanta Empresarial
Bairro Stiep
CEP: 41770-235 – Salvador – BA
Telefone: (71) 3413-7205



Ministério dos
Transportes

