



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Volume 5 - maio de 2010



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ
Volume 5 - maio de 2010

EXPEDIENTE

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

Tiago Pereira Lima
Diretor

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

José Alex Botelho de Oliva
Superintendente de Navegação Interior

Giovanni Paiva
Superintendente de Portos

Wilson Alves de Carvalho
Superintendente de Administração e Finanças

Produção:

Assessoria de Comunicação Social – ANTAQ
Cláudia Resende – Chefe da Assessoria de Comunicação Social
Jorge Lúcio de Carvalho Pinto – Jornalista
Rodrigo Duhau – Jornalista
Rodrigo Vasconcelos – Jornalista
Fabiana Carvalho – Publicidade
Inês Albuquerque – Relações Públicas

Tiragem: 5 mil exemplares

Criticas 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

ÍNDICE

Apresentação	05
PORTOS	
• Movimentação nos portos e terminais privativos em 2009	06
• Granel líquido	08
• Granel sólido	09
• Comércio Exterior	10
• Conteinerização	11
• Movimentação total de cargas nos portos e terminais privativos em 2009	12
• Região Norte	16
• Região Nordeste	18
• Região Sudeste	20
• Região Sul	22
• Movimentação de Mercadorias 2009 - Contêineres	24
• Soja (grãos e farelos)	28
• Trigo	32
• Fertilizantes	36
• Indicadores de atratividade	40
MEIO AMBIENTE	
• Avaliação ambiental dos portos organizados	46
• Avaliação da governança ambiental	49
• Agenda Ambiental Portuária	50
• Programa de Capacitação	51
• Convenção sobre água de lastro	54
NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	
• Introdução	57
• Regulação	59
• Fiscalização	63
• Frota Mercante	66
• Outorga	71
• Afretamento de Embarcações	73
• Gastos com afretamentos 2009 por empresas de navegação	82
NAVEGAÇÃO INTERIOR	
• Fiscalizações	85
• Regularização das empresas	87
• Plano Nacional de Integração Hidroviária	90



SC-200

SC

Apresentação



Para a tomada de decisões, sobretudo as de investimento, é fundamental conhecer bem não só a conjuntura econômica como um todo, mas especialmente a do setor em que se quer investir. Na sua quinta edição, o Panorama Aquaviário consolidou-se como uma publicação de referência para os atores envolvidos no setor de transporte e logística.

Os números trazidos pela quinta edição do Panorama Aquaviário revelam que a crise econômica internacional afetou a movimentação total de carga e os gastos com afretamentos em 2009, em relação ao ano anterior. Entretanto, é preciso “quebrá-los” em dois momentos: o primeiro e o segundo semestres de 2009. No segundo, registrou-se uma nítida recuperação, com melhoria dos indicadores em todos os segmentos. A despeito da queda relativa em 2009, há nítida evolução dos indicadores no quinquênio 2005-2009, como os do comércio exterior, por exemplo.

A movimentação total de cargas em 2009 caiu 4,6% em relação ao ano anterior, ao passo que subiu expressivamente no segundo semestre do ano em relação aos seis primeiros meses: a alta

foi de 18,2%. Na série quinquenal, o crescimento foi de 12,8%.

Entretanto, nem todos os segmentos registraram queda em 2009. A movimentação de granéis líquidos cresceu 1,2% em relação ao ano anterior, 7,8% no segundo em comparação com o primeiro semestre de 2009 e 20,9% na série quinquenal.

O ano de 2009 também foi um bom período para a cabotagem. Foi a única modalidade de navegação que cresceu em 2009, ao registrar alta de 1,73% em relação a 2009. Cresceu também expressivamente no segundo semestre, se comparado ao primeiro (13,3%). O desenvolvimento da cabotagem tende a acelerar nos próximos anos, impulsionado pela retomada da construção naval brasileira.

Um tanto de crise, quanto de oportunidades, é a melhor definição para 2009. A julgar pelos indicadores do segundo semestre de 2009, como também pelos primeiros dados colhidos em 2010, podemos esperar por indicadores ainda melhores na sexta edição do Panorama Aquaviário.

PORTOS

Movimentação nos portos e terminais privativos em 2009

Carga geral

O Portocel, terminal privativo da Fibria (Aracruz Celulose e Votorantim) e Cenibra, no Espírito Santo, liderou o ranking das dez instalações portuárias que mais movimentaram carga geral solta em 2009, com 8,35 milhões de toneladas ou 22,8% do total de 36,6 milhões. Essa movimentação é 9,8% maior que as 7,6 milhões de 2008. A movimentação no Portocel é 31,5% maior que a do segundo colocado, o terminal da Praia Mole, administrado pela Vale no Espírito Santo. Praia Mole registrou em 2009 movimentação de 6,3 milhões de toneladas ou 17,3% do volume nacional, queda de 11,4% em relação aos 7,1 milhões movimentados em 2008.

Em terceiro lugar, o porto de Paranaguá (PR) movimentou 3,7 milhões de toneladas de carga geral solta ou 10,2% do total de 2009, queda de 14,1% na comparação com o ano anterior, quando a movimentação foi de 4,35 milhões de toneladas. Com volume quase idêntico, Santos ficou em quarto lugar, movimentando 3,47 milhões de toneladas ou 9,5% do total, desempenho 8,4% melhor que em 2008, quando o porto santista movimentou 3,2 milhões de toneladas.

O terminal da Aracruz na Bahia movimentou 1,57 milhão de toneladas ou 4,3% do volume em 2009, volume 16% maior que o alcançado em 2008, quando o terminal movimentou 1,35 milhão de toneladas. O terminal ficou à frente do porto do Rio de Janeiro, que respondeu por apenas 3,9% do volume total em 2009, movimentando 1,41 milhão de toneladas de carga geral solta.

O terminal marítimo da Belmonte (BA) e o porto de Vitória tiveram movimentação parecida em 2009: o volume movimentado foi de 950,6 mil (2,6%) e 903,6 mil toneladas (2,47%), respectivamente. A Belmonte não constou do



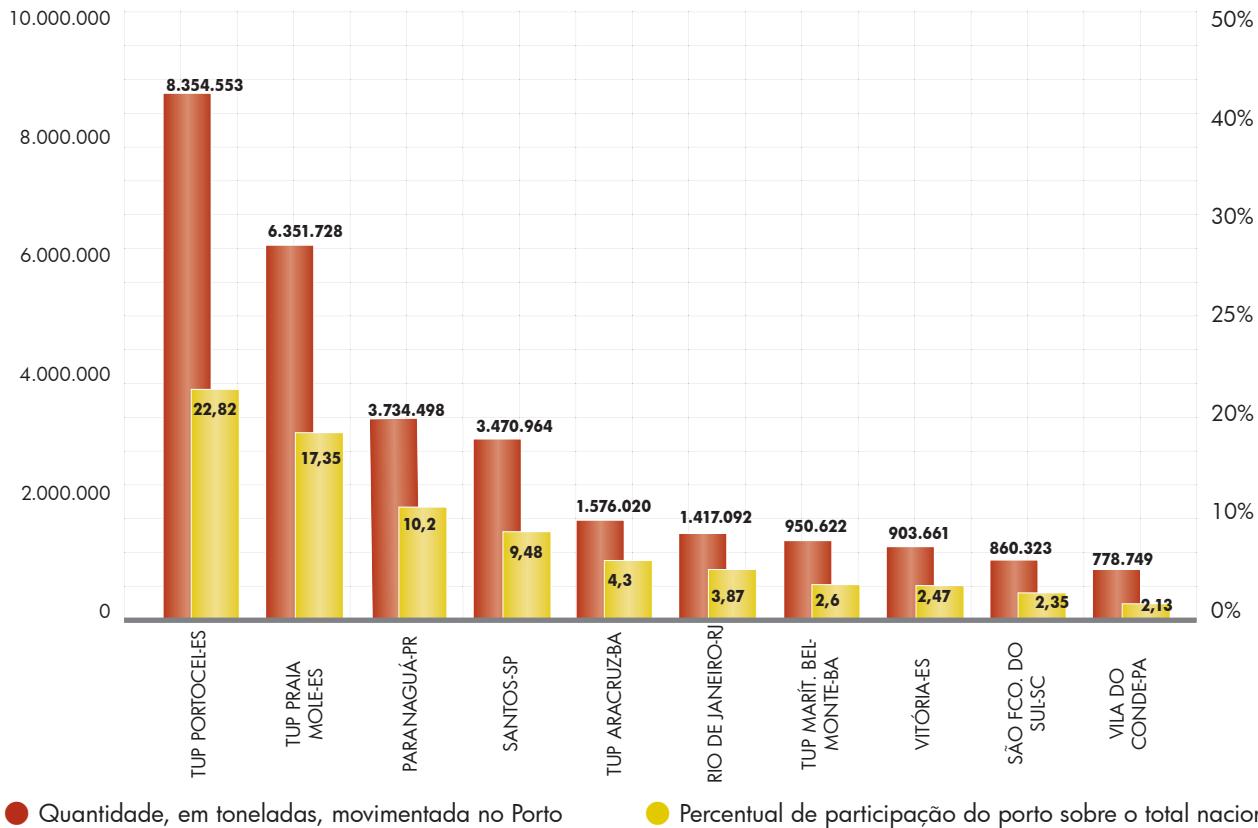
ranking dos dez portos e terminais que mais movimentaram em 2008. Já o porto capixaba movimentou menos 53,2% do que em 2008, quando alcançou o volume de 1,93 milhão de toneladas de carga geral solta.

Em nono e décimo lugares, os portos de São Francisco do Sul (SC) e Vila do Conde (PA) movimentaram, respectivamente, 860,3 mil (2,35%) e 778,7 mil toneladas (2,13%), o equivalente a menos 19,3% e menos 46,8% que o volume movimentado pelos dois portos em 2008, que foi de 1 milhão e de 1,46 milhão de toneladas.

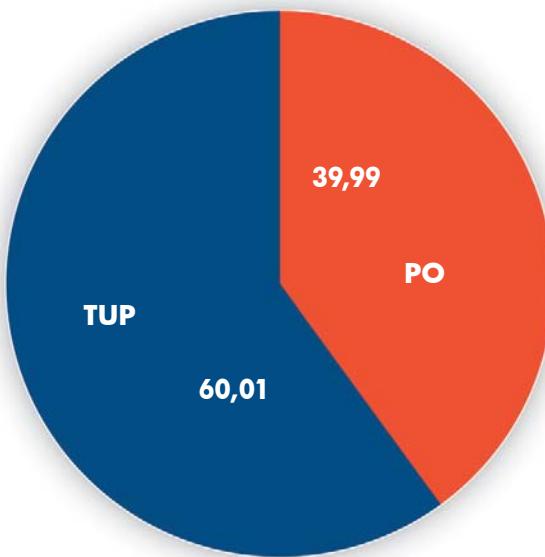
Os terminais privativos movimentaram 60% do total da carga geral solta movimentada no Brasil. Os portos públicos movimentaram os restantes 40%.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE CARGA GERAL SOLTA PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - 2009

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - CARGA GERAL SOLTA (%)



Granel líquido

Os terminais privativos da Transpetro, braço logístico da Petrobras, respondem por 138,9 milhões de toneladas ou 70,2% do total de 198 milhões. Esta é a soma das movimentações dos sete terminais seguintes: Almirante Barroso, em São Sebastião (25% ou 49,5 milhões de toneladas); Almirante Maximiano Fonseca, em Angra dos Reis (17,9% ou 35,4 milhões); Madre de Deus, no homônimo município baiano (7,9% ou 15,6 milhões); Almirante Soares Dutra, em Osório, no litoral gaúcho (6,2% ou 12,2 milhões); Ilha d'Água, na capital fluminense (5,4% ou 10,6 milhões); São Francisco do Sul, em Santa Catarina (4,9% ou 9,7 milhões) e, por fim, Manaus, (2,9% ou 5,7 milhões).

A movimentação de granel líquido nos terminais da Transpetro subiu 2,6% em relação a 2008, quando foram movimentadas 135,4 milhões de toneladas. O terminal de Almirante Barroso registrou 4,4% de alta em relação a 2008, quando movimentou 47,4 milhões. A movimentação no Almirante Fonseca teve alta de 17,6% na comparação com 2008, quando registrou 30,1 milhões de toneladas. Em Madre de Deus, queda de 28,4% no período ou 6,2 milhões de

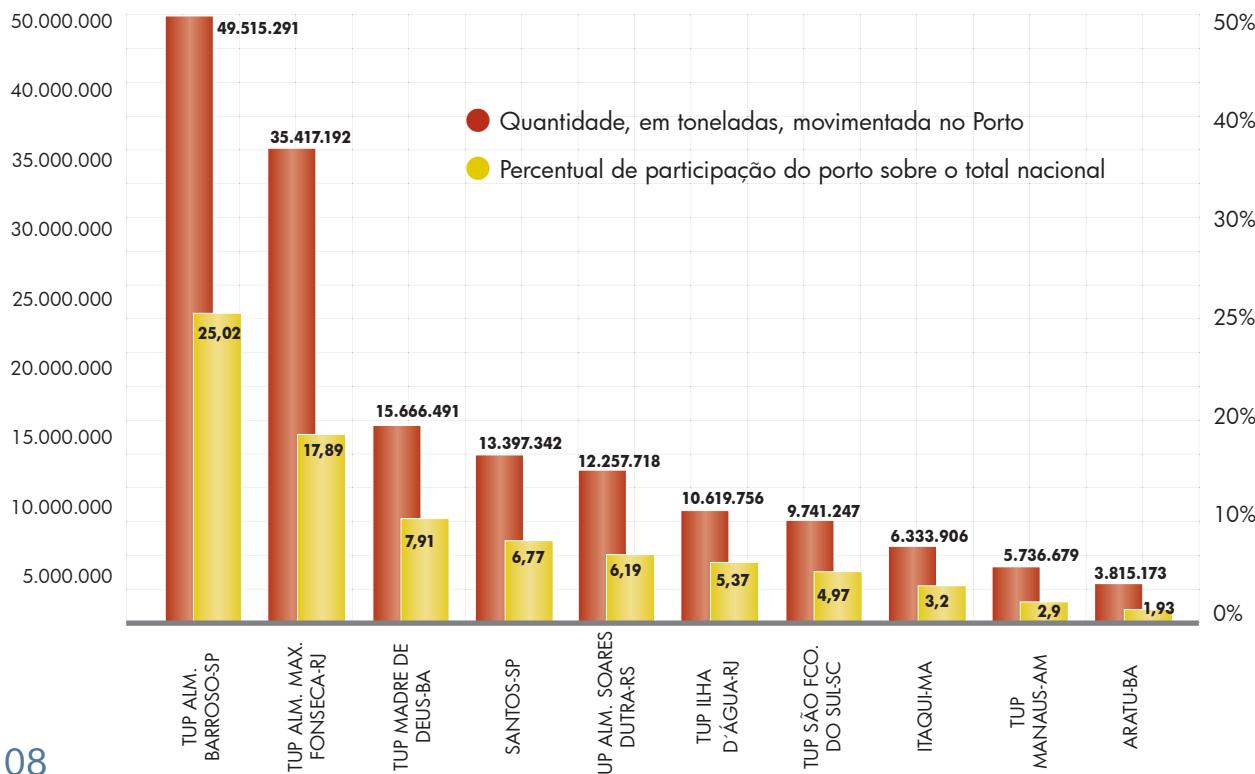
toneladas a menos em 2009 na comparação com o ano anterior. No Almirante Soares Dutra, em Osório, aumento de 15% na movimentação, que em 2008 foi de 10,6 milhões. Em Ilha d'Água, a movimentação manteve-se no mesmo patamar. Já em São Francisco do Sul, houve alta de 5,4%, pois a movimentação cresceu 500 mil toneladas em relação a 2008. Em Manaus, alta de 3,6% ou 200 mil toneladas a mais em 2009 na comparação com o ano anterior.

Santos, Itaqui e Aratu são os únicos portos que aparecem entre os dez principais movimentadores de granel líquido, respondendo respectivamente por 6,7% (13,4 milhões de toneladas), 3,2% (6,3 milhões) e 2% (3,8 milhões). Santos e Itaqui movimentaram, respectivamente, 3,8% e 1,6% a mais do que os 12,9 milhões e 6,2 milhões de toneladas de 2008. Aratu não aparecia no ranking dos dez portos e terminais que mais movimentaram granel líquido em 2008.

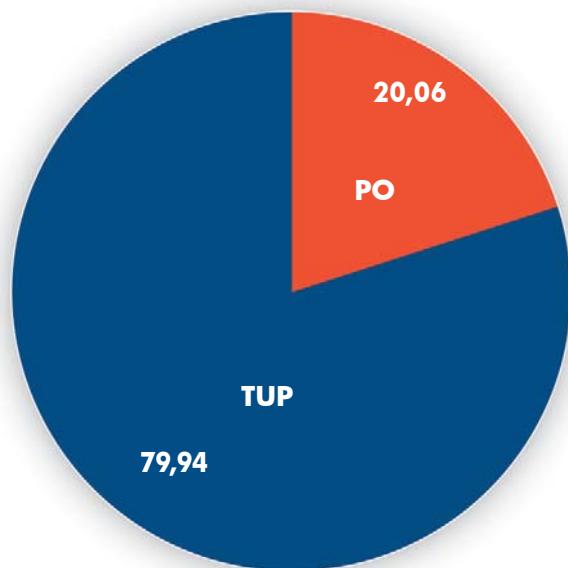
Os terminais privativos responderam por 80% da movimentação de granel líquido, dos quais 70 pontos percentuais foram a participação dos terminais da Transpetro, enquanto os portos públicos movimentaram os 20% restantes.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL LÍQUIDO PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - 2009

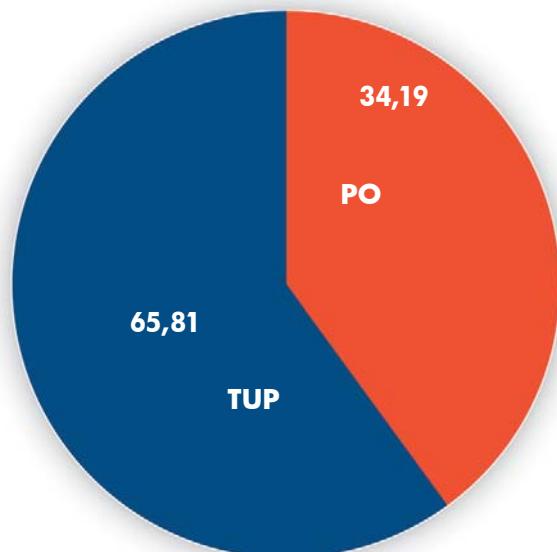
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - GRANEL LÍQUIDO (%)



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - GRANEL SÓLIDO (%)



Granel sólido

Os terminais privativos de Ponta da Madeira (próximo ao Porto de Itaqui, no Maranhão) e Tubarão (localizado no Espírito Santo), ambos pertencentes à mineradora Vale, movimentaram sozinhos 39,4% do total de granel sólido em 2009 ou 170,5 milhões milhões de toneladas (87,7 milhões, em Ponta da Madeira e 82,8 milhões, em Tubarão).

A movimentação em Ponta da Madeira foi 1% maior do que em 2008, quando o terminal movimentou 86,9 milhões de toneladas de granel sólido. No terminal de Tubarão, houve queda de 18,8%, já que o terminal havia movimentado em 2008 quase 98,5 milhões de toneladas.

Em terceiro lugar ficou o porto fluminense de Itaguaí, que movimentou 10,7% do total ou 46,3 milhões de toneladas em 2009, alta de 7,6% em comparação com os 43 milhões registrados no ano anterior. Em seguida, o terminal da mineradora MBR, com 8,5% ou 36,6 milhões, queda de 2,8% em relação aos 37,67 milhões movimentados em 2008.

Em quinto lugar, o porto de Santos movimentou 33,7 milhões de toneladas (7,3% do total), 15,8% a mais que os 29,1 milhões de toneladas de granel sólido movimentadas em 2008. Na sequência, o porto de Paranaguá movimentou 19,5 milhões (4,5% do total),

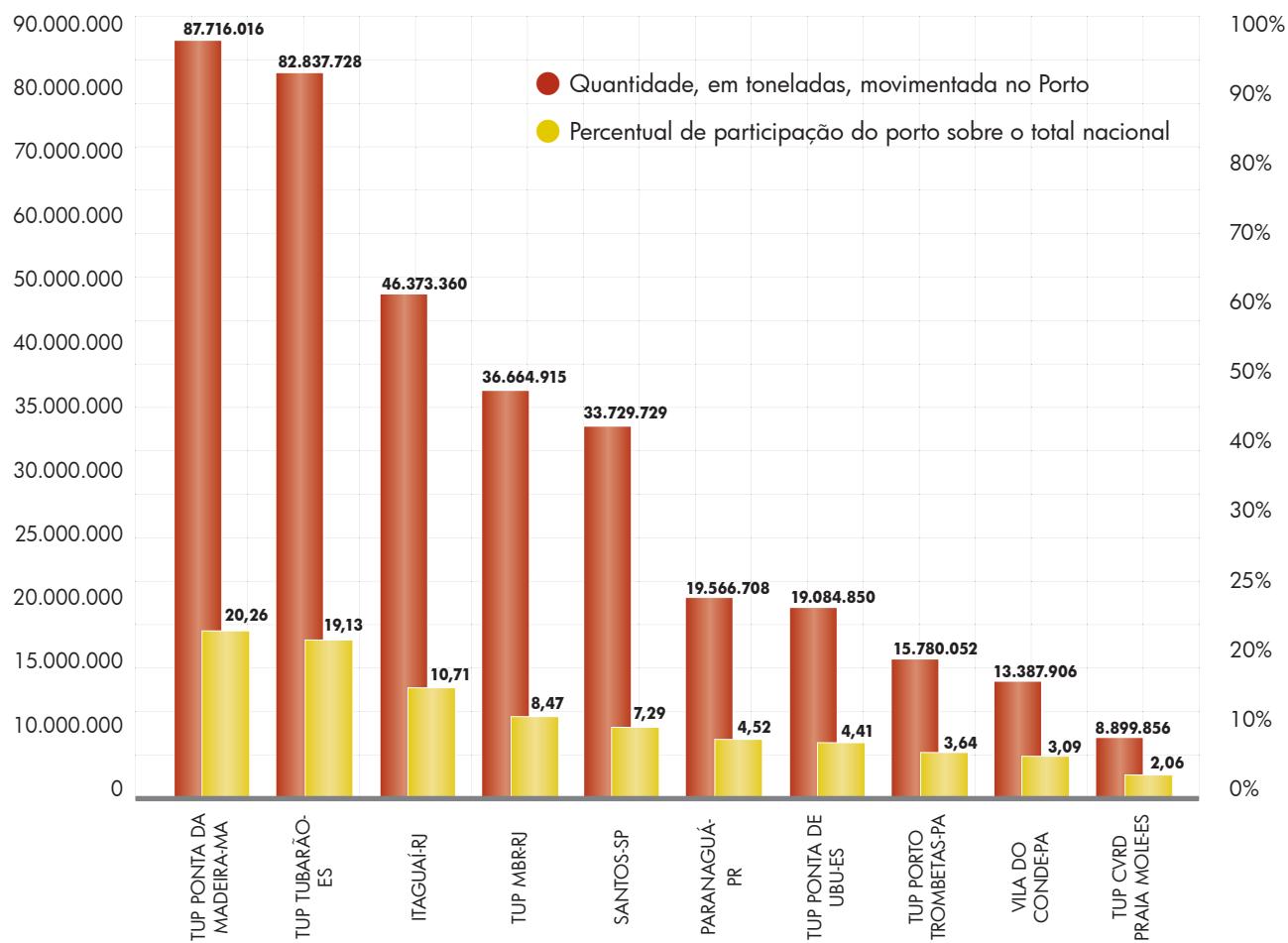
queda de 3,4% em relação aos 20,2 milhões de toneladas, em 2008. Em sétimo lugar, o terminal da Samarco (sociedade entre Vale e BHP Billiton) em Ubu, no Espírito Santo, com 19 milhões ou 4,4% do total – alta de 8% em relação aos 17,6 milhões registrados em 2008.

Nas três últimas posições, o terminal da Mineração Rio Norte (controlada pela Vale) em Porto Trombetas, que movimentou 15,7 milhões de toneladas de granel sólido (3,6% do total em 2009), queda de 13,2% em comparação com os 18,1 milhões de 2008; o porto de Vila do Conde, com 13,4 milhões (3% do total em 2009), quase 7% a menos que os 14,4 milhões movimentados em 2008 e o terminal de Praia Mole, no Espírito Santo, também administrado pela Vale, que movimentou 8,9 milhões de toneladas de granel sólido em 2009 (2% do total), volume 33% inferior aos 13,3 milhões registrados no ano anterior.

Os terminais de uso privativo foram responsáveis por 65,8% do total de granel líquido movimentado em 2009.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL SÓLIDO PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - 2009

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



Comércio Exterior

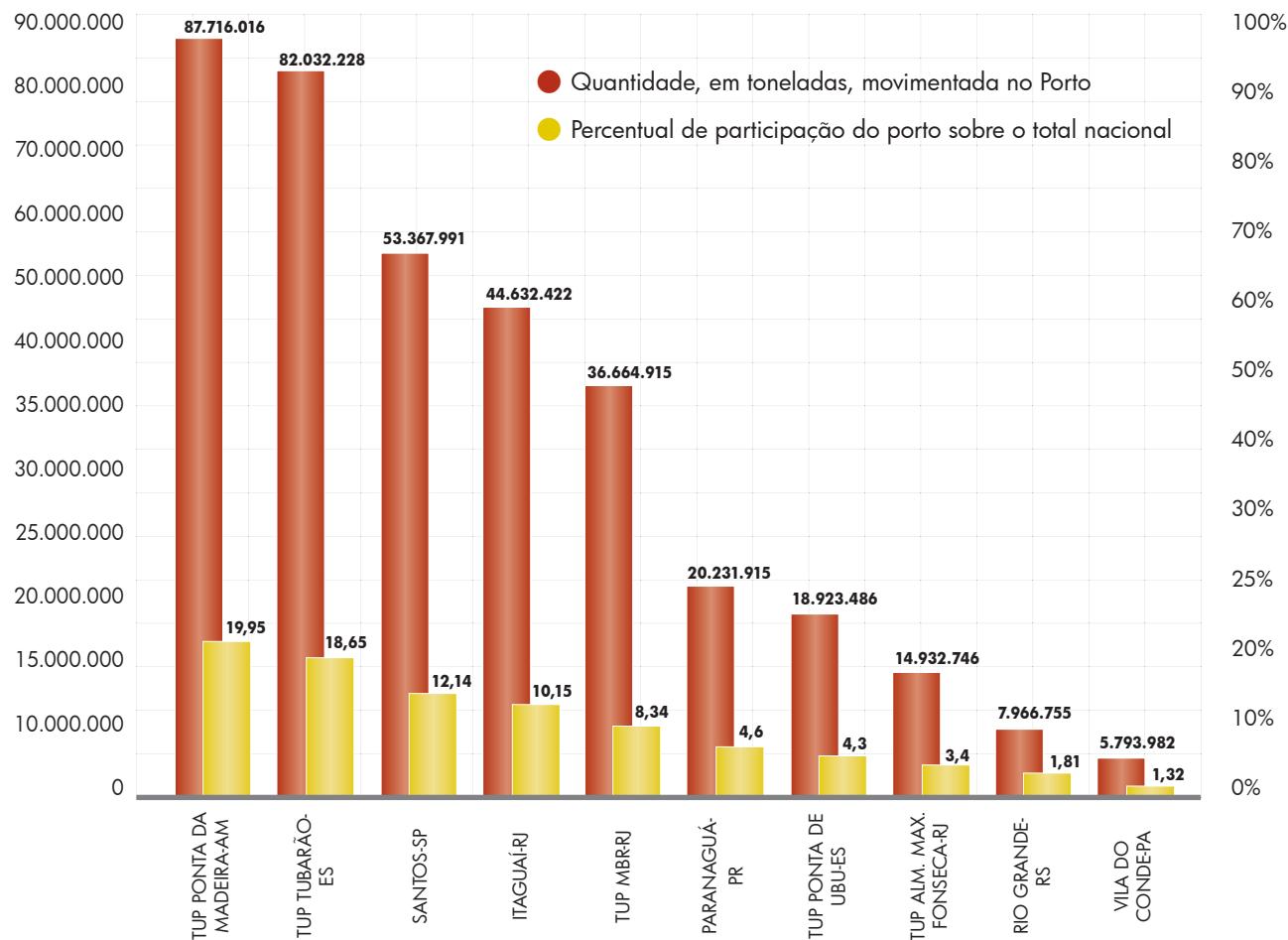
Em 2009, a movimentação de cargas no longo curso, vinculadas ao comércio exterior, obteve total de 531.277.169 t, decréscimo de 6,68% comparado ao ano anterior. As cargas exportadas representaram total de 439.771.431 t, e as importadas de 91.505.738 t, retrocedendo a valores próximos ao ano de

2006 (412.908.583 t e 90.010.736 t). As importações representaram 17,22% do total, contra 20,15% (2008), 19,89% (2007) e 17,90% (2006), período em que, com a valorização do real em relação ao dólar, houve grande aumento no desembarque de mercadorias vindas do exterior.

ANO	IMPORTAÇÃO	VARIAÇÃO ANUAL	EXPORTAÇÃO	VARIAÇÃO ANUAL	TOTAL	VARIAÇÃO ANUAL
2005	82.974.736 t	-13,16%	390.082.685 t	10,95%	473.057.421 t	5,80%
2006	90.010.736 t	8,48%	412.908.583 t	5,85%	502.919.319 t	6,31%
2007	111.208.520 t	23,55%	447.837.373 t	8,46%	559.045.893 t	11,16%
2008	114.696.055 t	3,14%	454.629.292 t	1,52%	569.325.347 t	1,84%
2009	91.505.738 t	-20,22%	439.771.431 t	-3,27%	531.277.169 t	-6,68%

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE EXPORTAÇÃO PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - 2009

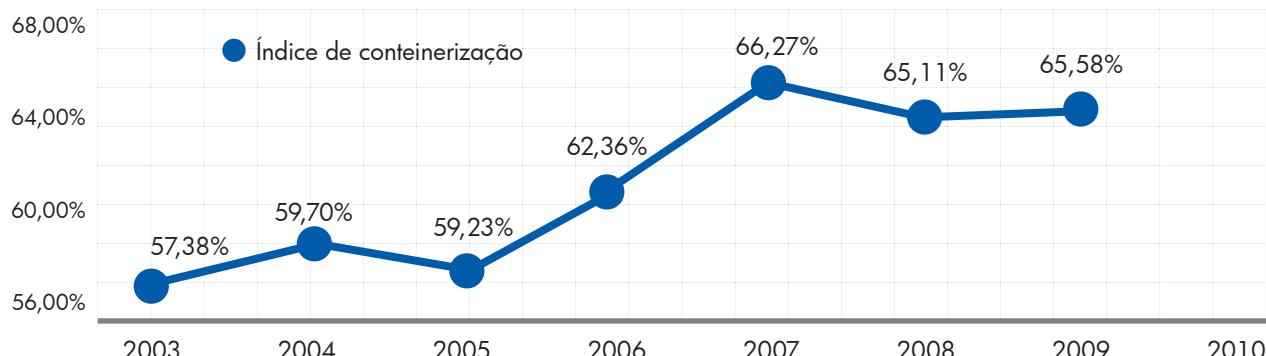
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



Conteinerização

Apesar da redução da movimentação de contêineres (em toneladas) em 2009 na comparação com 2008, o índice de conteinerização subiu para 65,58%. Ressalte-se que há uma tendência natural à redução deste crescimento e à futura estagnação, pois determina-

das cargas não se viabilizam transportadas por contêineres, por sua natureza, como certas cargas de projeto, que possuem formas e tamanhos diferenciados, os quais exigem operações específicas de carga.





Movimentação total de cargas nos portos e terminais privativos em 2009

No segundo semestre de 2009, os portos e terminais brasileiros movimentaram um total de 397.006.247 toneladas, alta de 18,2% em relação ao semestre anterior, quando o volume nacional foi de 335.924.894 toneladas.

Em 2009, a movimentação total foi de 732.931.141, queda de 4,6% em relação a 2008, quando alcançou 768.323.550 toneladas. Na série quinquenal, houve crescimento de 12,8%.

Por natureza da carga, a movimentação de granéis sólidos foi 23,1% maior no segundo em comparação com o primeiro semestre de 2009, subindo de 194.015.929 (57,8% do total) para 238.969.457 toneladas (61,1% do total). Em 2009, a movimentação de granel sólido atingiu 432.985.386 toneladas (59% do total), queda de quase 6% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 460.184.343 toneladas (59,9% do total). Na série quinquenal, a movimentação de granel sólido cresceu 10,2%.

Na operação de granéis sólidos, destacamos a movimentação do minério de ferro, que em 2009, foi 4,18% inferior a de 2008, registrando

268 milhões de toneladas. A commodity começou o ano com forte queda na movimentação graças aos altos estoques chineses e à retração da produção industrial, que levaram o preço do minério de ferro a cair dos US\$ 140,60 em dezembro de 2008 para US\$ 101,00 em janeiro de 2009. Contudo, a movimentação do 4º Trimestre de 2009 foi 21,03% superior ao mesmo período de 2008, o que podemos atribuir à retomada da demanda pela commodity, impulsionada pelo reaquecimento da economia mundial.

Outro grupo de mercadoria que contribuiu para a queda na operação de granéis sólidos foram os fertilizantes. O decréscimo no ano foi de 20,42%, fortemente influenciado pela movimentação do primeiro trimestre do ano, que foi 78,36% menor, quando comparamos com o mesmo período de 2008. Com a crise mundial, os altos estoques e a queda dos preços, as importações de fertilizantes quase pararam nos primeiros meses de 2009, chegando à incrível redução de 87,6% de janeiro a fevereiro, em comparação com o mesmo período do ano de 2008.

A movimentação de granéis líquidos foi 7,8% maior no segundo semestre de 2009, em relação ao semestre anterior, subindo de 95.234.730 toneladas (28,3% do total) para 102.699.910 toneladas (25,8% do total). Em 2009, a movimentação de granel líquido alcançou 197.934.640 toneladas (27% do total), alta de 1,2% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 195.637.355 toneladas (25,4% do total). Na série quinquenal, a movimentação de granel líquido cresceu 20,9%.

O incremento da movimentação nacional de granéis líquidos em 2009, foi sustentado pelo aumento da operação de combustíveis e óleos minerais e produtos, que foi 18,90% maior do que a de 2008. O aumento da produção de petróleo de 6,3%, bem como dos seus derivados, impulsionou as operações, principalmente no desembarque do produto oriundo da navegação de cabotagem, que teve aumento de 11,26%. Essa operação contempla o trecho plataforma-contínuo, isto é, as operações em que as empresas transportam para os terminais portuários, o petróleo extraído nas plataformas.

A movimentação de carga geral subiu 14,2% no segundo semestre de 2009, em relação ao anterior, saindo de 17.092.302 toneladas (5% do total) para 19.525.148 toneladas (4,9% do total). Em 2009, a movimentação de carga geral foi de 36.617.450 toneladas (5% do total), queda de 6,7% em relação ao ano anterior. Na série quinquenal, a movimentação de carga geral caiu 3,2%.

A movimentação de contêineres cresceu 21% no segundo semestre se comparado com o primeiro de 2009, subindo de 29.581.933 toneladas (8,8% do total) para 35.811.732 toneladas (9% do total). Em 2009, a movimentação de contêineres foi de 65.393.655 toneladas (8,9% do total), queda de 4,6% em relação a 2008. Na série quinquenal, a movimentação de contêineres subiu 20%.

A importação e exportação de contêineres em 2009, sofreram redução de 16,58% e 7,56% respectivamente. Além da crise mundial, atribuímos a retração da importação de contêineres à desvalorização cambial (em agosto de 2008, a taxa de câmbio – R\$/US\$ – estava em 1,6123, elevando-se até 2,3138 em março de 2009) que tornou os produtos importados mais caros comparados aos produtos nacionais.

Porém, não foi registrada somente queda nas movimentações. A exemplo dos combustíveis, óleos minerais e produtos, destaca-se ainda o incre-



mento na movimentação de açúcar de 43,12%. O responsável por esse aumento foi a alta no preço do produto. Em janeiro de 2009 o preço do Açúcar VHP Exportado era de US\$ 12,65 (saco de 50Kg), chegando em dezembro do mesmo ano ao valor de US\$ 17,34, alta de 37%). Esse aumento foi ocasionado pela alta da demanda do produto no mercado internacional, devida à quebra da safra Indiana. A Índia, que até então era exportadora, passou a importadora de açúcar, e o Brasil foi o único produtor capaz de suprir a demanda extra.

Por tipo de navegação, a movimentação do longo curso cresceu 19% na comparação entre o segundo e o primeiro semestres de 2009, subindo de 242.541.731 toneladas (72,2% do total) para 288.735.438 (72,7% do total). Em 2009, a movimentação no longo curso foi de 531.277.169 toneladas (72,5% do total), queda de 6,53% em relação a 2008. Na série quinquenal, houve alta de 12,3%.

A movimentação na cabotagem aumentou 13,3% entre o primeiro e o segundo semestre de 2009, subindo de 79.798.581 toneladas (23,8% do total) para 90.453.970 toneladas (22,8% do total). Em 2009, a movimentação na cabotagem foi de 170.252.551 toneladas (23,2% do total), alta de 1,73% em relação a 2008. Na série quinquenal, houve alta de 13,4%.

A navegação interior teve uma movimentação 31% maior no segundo semestre de 2009, em relação ao primeiro, subindo de 13.584.582 toneladas (4% do total) para 17.816.839 toneladas (4,5% do total). Em 2009, a navegação interior soube 31.401.421 toneladas (4,3% do total), queda de 3,6% em relação a 2008. Na série quinquenal, houve alta de 19,6%.

EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

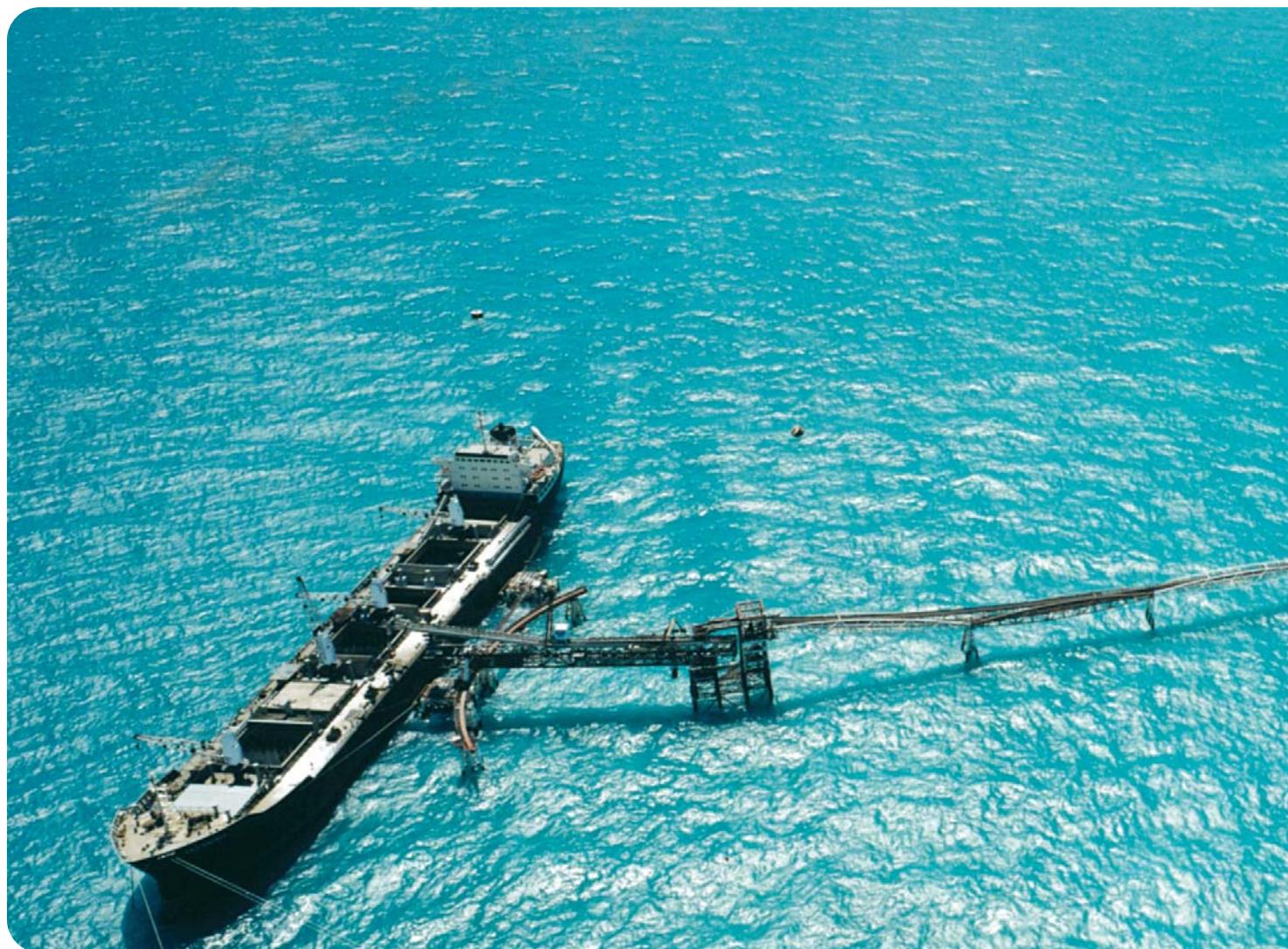
Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2005	392.903.932	163.717.494	37.833.211	54.964.144	649.418.781
2006	415.727.739	175.541.324	38.225.648	63.338.757	692.833.468
2007	457.435.373	194.598.576	34.760.346	67.922.360	754.716.655
2008	460.184.343	195.637.355	39.253.621	73.248.231	768.323.550
2009	432.985.386	197.934.640	36.617.450	65.393.665	732.931.141

EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Período	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
1º Sem. de 2008	194.015.929	95.234.730	17.092.302	29.581.933	335.924.894
1º Sem. de 2009	238.969.457	102.699.910	19.525.148	35.811.732	397.006.247



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

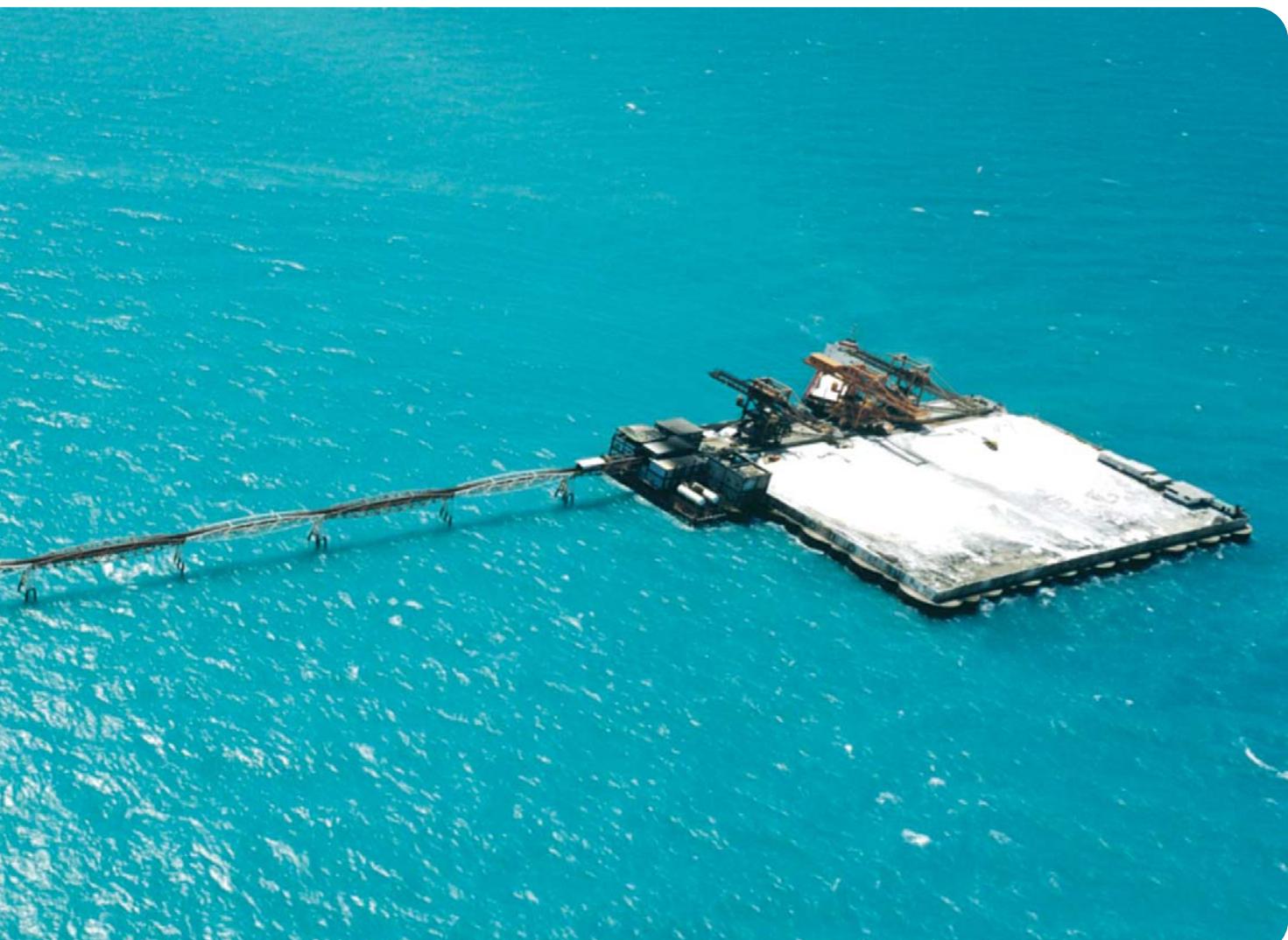
Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
2005	473.057.421	150.112.048	26.249.312	649.418.781
2006	502.919.319	163.520.202	26.393.947	692.833.468
2007	559.045.893	168.455.583	27.215.179	754.716.655
2008	568.404.889	167.342.279	32.576.382	768.323.550
2009	531.277.169	170.252.551	31.401.421	732.931.141

EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Período	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
1º Sem. de 2008	242.541.731	79.798.581	13.584.582	335.924.894
1º Sem. de 2009	288.735.438	90.453.970	17.816.839	397.006.247





Região Norte

Em 2009, os portos e terminais da Região Norte movimentaram 63.166.841 toneladas (8,6% do volume nacional), queda de 1% em relação a 2008, quando a movimentação alcançou 63.793.657 toneladas. Na série quinquenal, houve alta de 23,4%.

Por tipo de carga, a movimentação de granel sólido em 2009 alcançou 41.873.094 toneladas (66,3% do total regional e 9,67% do total de granel sólido movimentado no Brasil), queda de 3,3% em relação a 2008, quando foram registrados 43.329.418 toneladas de granel sólido movimentadas na Região Norte. Houve alta de 18,5%, na série quinquenal.

A movimentação de granel líquido foi de 14.142.824 toneladas (22,4% do total regional e 7,15% do total de granel líquido movimentado no Brasil), aumento de 15% em relação a 2008, quando a movimentação chegou a 12.293.218 toneladas. Houve alta de 27,4%, na série quinquenal.

Em 2009, a movimentação de carga geral foi de 4.121.530 toneladas (6,5% do total regional e 11,26% do volume nacional de carga geral), queda de 6,27% em relação a 2008, quando foram movimentadas 4.397.308 toneladas na Região Norte. Houve alta de 26,7%,

na série quinquenal.

A movimentação de contêineres registrou 3.029.393 toneladas em 2009 (4,8% do total regional e 4,63% da movimentação nacional de contêineres), queda de 19,7% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 3.773.713 toneladas. Na série quinquenal, a alta foi de 101,8%.

Por tipo de navegação, o longo curso movimentou 21.819.102 toneladas (34,5% do total regional e 4,11% do total do longo curso no Brasil) na Região Norte, queda de 11,7% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 24.731.259 toneladas. Houve alta de 25,2%, na série quinquenal.

Em 2009, a cabotagem movimentou 21.539.280 toneladas (34% do total regional e 12,65% do volume nacional da cabotagem), queda de 11,2% em relação a 2008, quando a Região Norte movimentou 24.269.040 toneladas na cabotagem. A alta foi de 9,7%, na série quinquenal.

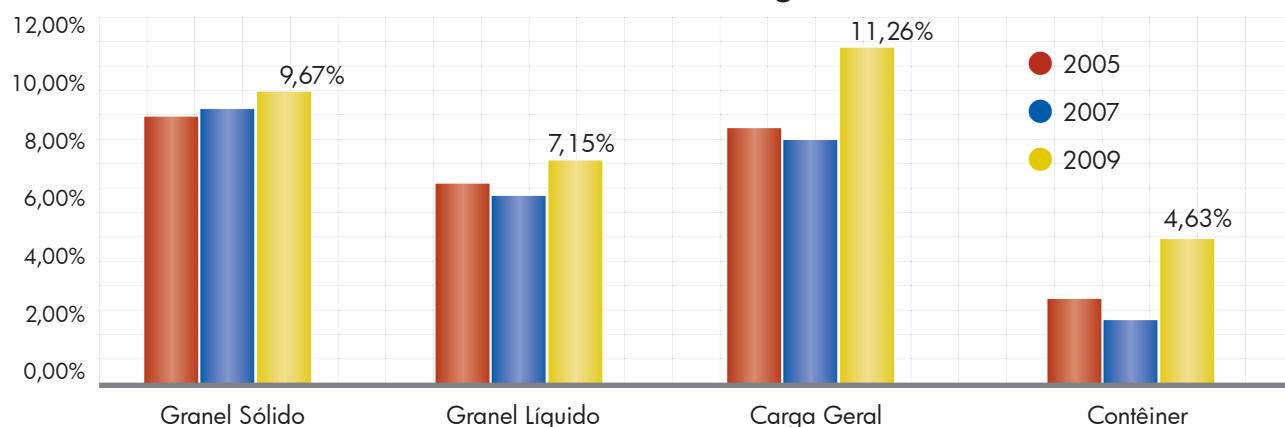
A navegação interior movimentou 19.808.459 toneladas (31,3% do total regional e 63,08% do volume nacional da navegação interior), alta de 33,9% em relação a 2008, quando a movimentação alcançou 19.808.459 e de 100%, na série quinquenal.

EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

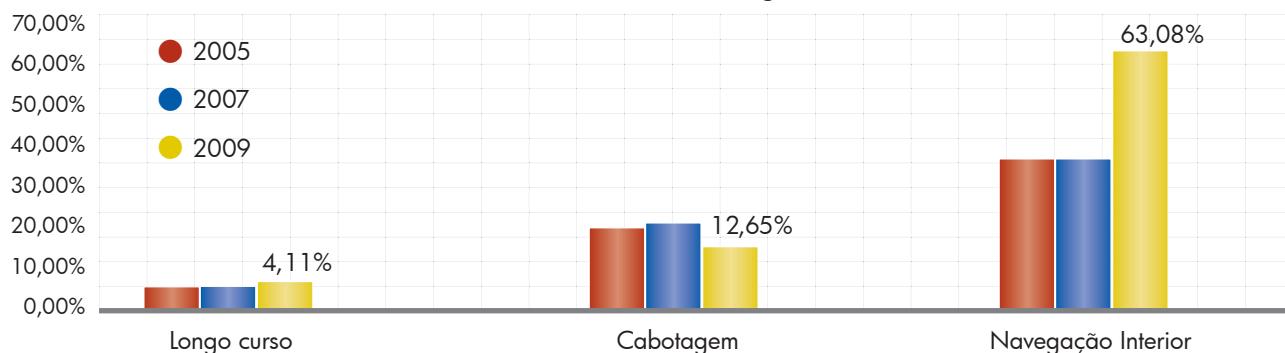
Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2005	35.324.423	11.099.143	3.251.678	1.501.246	51.176.490
2006	41.558.600	11.766.389	3.131.075	2.067.520	58.523.584
2007	41.304.061	12.086.457	2.864.512	1.581.820	57.836.850
2008	43.329.418	12.293.218	4.397.308	3.773.713	63.793.657
2009	41.873.094	14.142.824	4.121.530	3.029.393	63.166.841

Participação da Região Norte na Movimentação do Brasil Por Natureza da Carga



Participação da Região Norte na Movimentação do Brasil Por Tipo de Navegação



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
2005	17.424.538	23.853.854	9.898.098	51.176.490
2006	18.649.534	30.108.111	9.765.939	58.523.584
2007	19.635.045	27.929.276	10.272.529	57.836.850
2008	24.731.259	24.269.040	14.793.358	63.793.657
2009	21.819.102	21.539.280	19.808.459	63.166.841



Região Nordeste

Em 2009, a movimentação total na Região Nordeste foi de 165.350.600 toneladas (22,5% do volume nacional), queda de 6,27% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 176.424.179 toneladas. Houve alta de 13,2% na série quinquenal.

Por tipo de carga, a movimentação de granel sólido na Região Nordeste foi de 113.089.778 toneladas (68,4% do total regional e 26,12% do volume nacional de granel sólido), queda de 3% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 116.635.887 toneladas. Registrou-se alta de 18,5% na série quinquenal.

Em 2009, a movimentação de granel líquido foi de 40.369.477 toneladas (24,4% do total regional e 20,4% do volume nacional), queda de 15,6% em relação a 2008, quando foram movimentadas 47.865.036 toneladas. Alta de 6,2% na série quinquenal.

A movimentação de carga geral na Região Nordeste foi de 4.476.932 toneladas (2,7% do total regional e 12,23% do volume nacional), queda de 10,8% em relação a 2008, quando a Região Nordeste movimentou 5.021.054 toneladas de carga geral. Registrou-se alta de 48,2% na série quinquenal.

A movimentação de contêineres na Região Nordeste em 2009 alcançou 7.414.413 toneladas (4,5% do total regional e 11,34% do volume nacional), alta de 7,4% em relação a 2008, quando a movimentação alcançou 6.902.202 de toneladas. Alta de 61,3% na série quinquenal.

Por tipo de navegação, o longo curso movimentou na Região Nordeste 119.237.815 toneladas (72,1% do total regional e 22,44% do volume nacional no longo curso), queda de 6,3% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 127.339.438 toneladas. Alta de 17,4% na série quinquenal.

A cabotagem movimentou 44.297.746 toneladas (26,8% do total regional e 26,02% do volume nacional), queda de 6,2% em relação a 2008, quando a Região Norte movimentou 47.237.459 toneladas na cabotagem. Houve alta de 5,1% na série quinquenal.

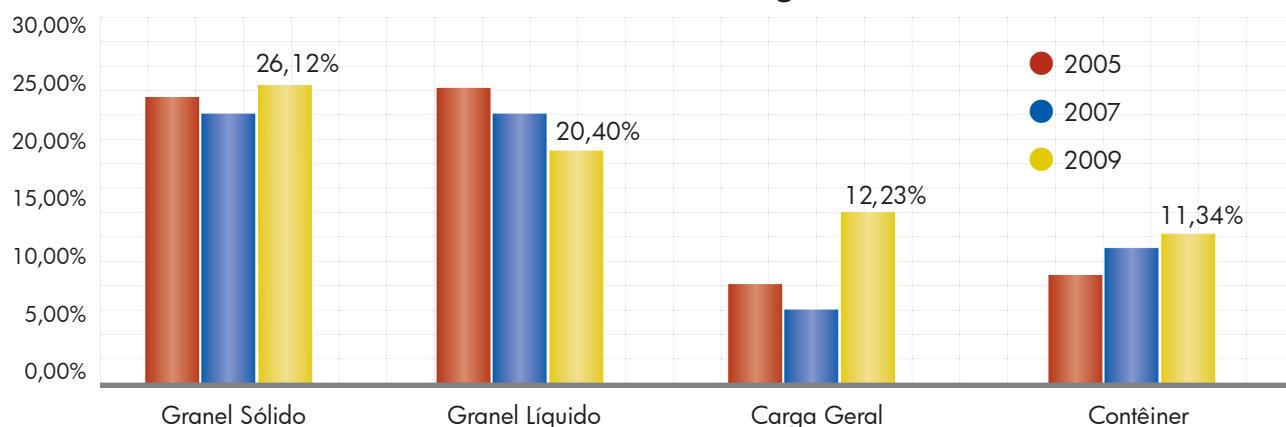
Em 2009, a navegação interior movimentou 1.815.039 toneladas (1% do total regional e 5,78% do volume nacional), queda de 1,7% em relação a 2008, quando foram movimentadas 1.847.282 toneladas. Alta de 21,2% em relação a 2005.

EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

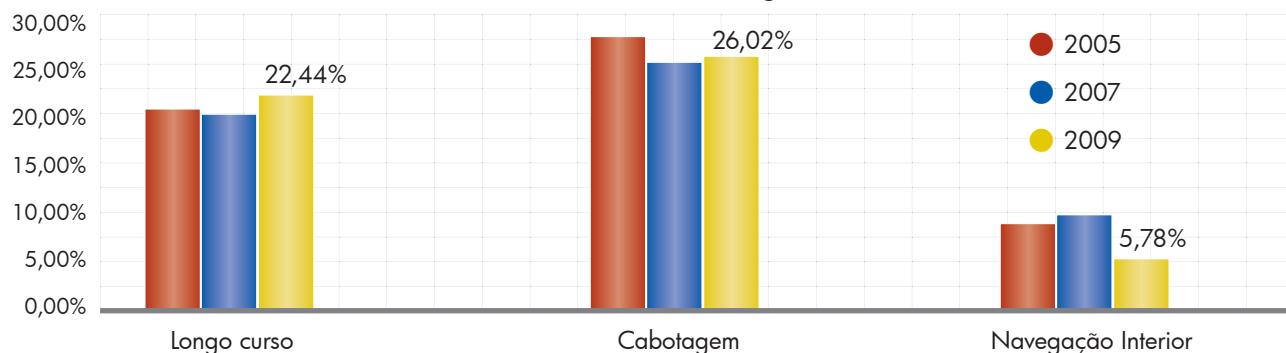
Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2005	95.371.684	43.038.867	3.019.461	4.595.287	146.025.299
2006	102.626.924	44.926.330	2.249.514	5.564.846	155.367.614
2007	106.987.844	46.770.782	1.751.151	7.347.751	162.857.528
2008	116.635.887	47.865.036	5.021.054	6.902.202	176.424.179
2009	113.089.778	40.369.477	4.476.932	7.414.413	165.350.600

Participação da Região Nordeste na Movimentação do Brasil Por Natureza da Carga



Participação da Região Nordeste na Movimentação do Brasil Por Tipo de Navegação



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
2005	101.580.195	42.140.599	2.304.505	146.025.299
2006	109.136.211	44.173.738	2.057.665	155.367.614
2007	116.569.066	43.715.251	2.573.211	162.857.528
2008	127.339.438	47.237.459	1.847.282	176.424.179
2009	119.237.815	44.297.746	1.815.039	165.350.600



Região Sudeste

Em 2009, os portos e terminais da Região Sudeste movimentaram 404.67.832 toneladas (55,2% do volume nacional), queda de 4,7% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 424.671.832 toneladas. Na série quinquenal, houve alta de 10,8%.

A movimentação de granel sólido na região em 2009 foi de 234.254.483 toneladas (57,8% do total regional e 54,1% do volume nacional de granel sólido), queda de 7,7% em relação a 2008, quando foram movimentadas 253.803.646 toneladas. Houve alta de 3,73% na série quinquenal.

A Região Sudeste movimentou 113.574.074 toneladas de granel líquido em 2009 (28% do total regional e 57,38% da movimentação nacional de granel líquido), alta de 1% em relação a 2008, quando foram movimentadas 106.041.422 toneladas. Em relação a 2005, a alta foi de 34,6%.

A movimentação de carga geral em 2009 na Região Sudeste atingiu 22.122.391 toneladas (5,4% do total regional e 60,41% da movimentação nacional de carga geral), queda de 6,5% em relação a 2008, cuja movimentação foi de 23.657.847 toneladas. Houve queda de 3,9% em relação a 2005.

A movimentação de contêineres em 2009 na

região foi de 34.720.884 toneladas (8,5% do total regional e 53,1% da movimentação nacional de contêineres), queda de 15,3% em relação aos 41.003.629 toneladas movimentados em 2008. Na série quinquenal, houve alta de 9%.

Por tipo de navegação, o longo curso registrou movimentação de 319.683.198 toneladas em 2009 na Região Sudeste (79% do total regional e 60,17% do volume nacional movimentado no longo curso), queda de 6,5% em relação a 2008, quando foram movimentadas 341.951.426 toneladas. Houve alta de 10% em relação a 2005.

A cabotagem movimentou 84.952.594 toneladas em 2009 (21% do total regional e 49,9% da movimentação nacional na cabotagem), alta de 7,8% em relação ao ano anterior, quando foi registrada movimentação de 78.808.201 toneladas. Houve alta de 17,6% na série quinquenal.

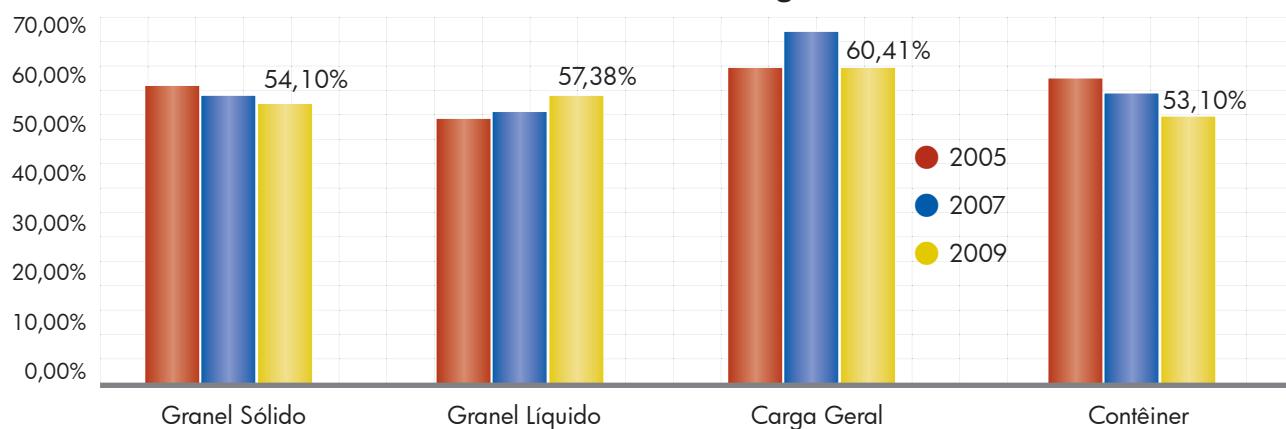
Em 2009, a navegação interior movimentou na Região Sudeste apenas 36.040 toneladas (participação percentual insignificante na movimentação total da região e no volume movimentado nacionalmente na navegação interior). Não há registro de movimentação significativa na navegação interior em 2008. Na série quinquenal, houve queda de 77,6%.

EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

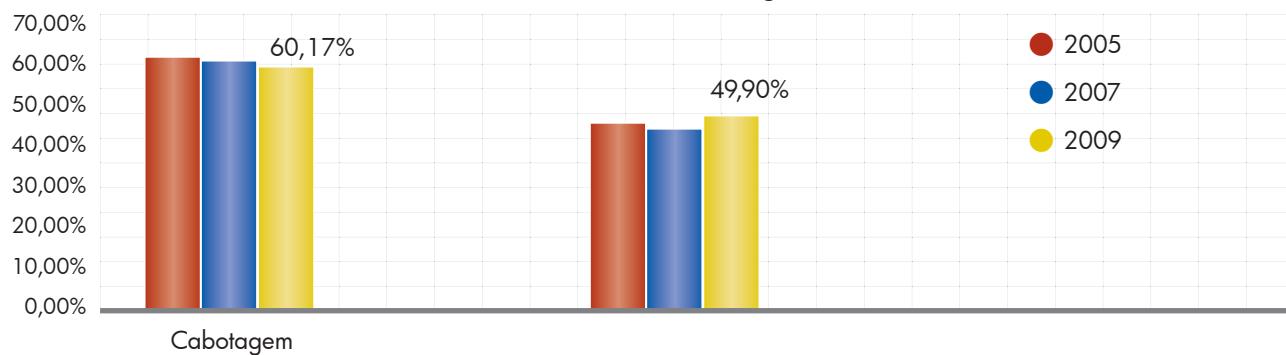
Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2005	225.822.417	84.346.019	23.021.346	31.857.526	365.047.308
2006	227.577.132	91.876.077	25.851.187	36.525.878	381.830.274
2007	257.196.970	106.210.336	23.545.636	37.946.862	424.899.804
2008	253.803.646	106.041.422	23.657.847	41.003.629	424.506.544
2009	234.254.483	113.574.074	22.122.391	34.720.884	404.671.832

Participação da Região Sudeste na Movimentação do Brasil Por Natureza da Carga



Participação da Região Sudeste na Movimentação do Brasil Por Tipo de Navegação



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
2005	290.450.897	72.231.614	160.995	362.843.506
2006	305.256.535	74.002.356	92.150	379.351.041
2007	342.019.497	79.570.557	5.216	421.595.270
2008	341.951.426	78.808.201	-	420.759.627
2009	319.683.198	84.952.594	36.040	404.671.832



Região Sul

Em 2009, os portos e terminais da Região Sul movimentaram 96.955.896 toneladas (13,2% do volume nacional), queda de 2,3% em relação a 2008, quando a movimentação foi de 99.254.790 toneladas. Na série quinquenal, houve alta de 14,6%.

A movimentação de granel sólido na região em 2009 foi de 41.005.699 toneladas (42,3% do total regional e 9,47% do volume nacional de granel sólido), queda de 2,5% em relação a 2008, quando foram movimentadas 42.074.321 toneladas. Houve alta de 21% na série quinquenal.

A Região Sul movimentou 29.845.716 toneladas de granel líquido em 2009 (30,8% do total regional e 15,08% da movimentação nacional de granel líquido), alta de 1,4% em relação a 2008, quando foram movimentadas 29.437.679 toneladas. Em relação a 2005, a alta foi de 18,2%.

A movimentação de carga geral em 2009 na Região Sul atingiu 6.053.762 toneladas (6,2% do total regional e 16,53% da movimentação nacional de carga geral), queda de 19,3% em relação a 2008, cuja movimentação foi de 7.504.882 toneladas. Houve queda de 17,8% em relação a 2005.

A movimentação de contêineres em 2009 na

região foi de 20.050.719 toneladas (20,6% do total regional e 30,66% da movimentação nacional de contêineres), queda de 1% em relação aos 20.237.908 toneladas movimentados em 2008. Na série quinquenal, houve alta de 17,8%.

Por tipo de navegação, o longo curso registrou movimentação de 70.537.054 toneladas em 2009 na Região Sul (72,7% do total regional e 13,28% do volume nacional movimentado no longo curso), queda de 5,17% em relação a 2008, quando foram movimentadas 74.382.766 toneladas. Houve queda de 10,9% em relação a 2005.

A cabotagem movimentou 18.840.082 toneladas em 2009 (19,4% do total regional e 11,07% da movimentação nacional na cabotagem), alta de 10,6% em relação ao ano anterior, quando foi registrada movimentação de 17.026.980 toneladas. Houve alta de 42,8% na série quinquenal.

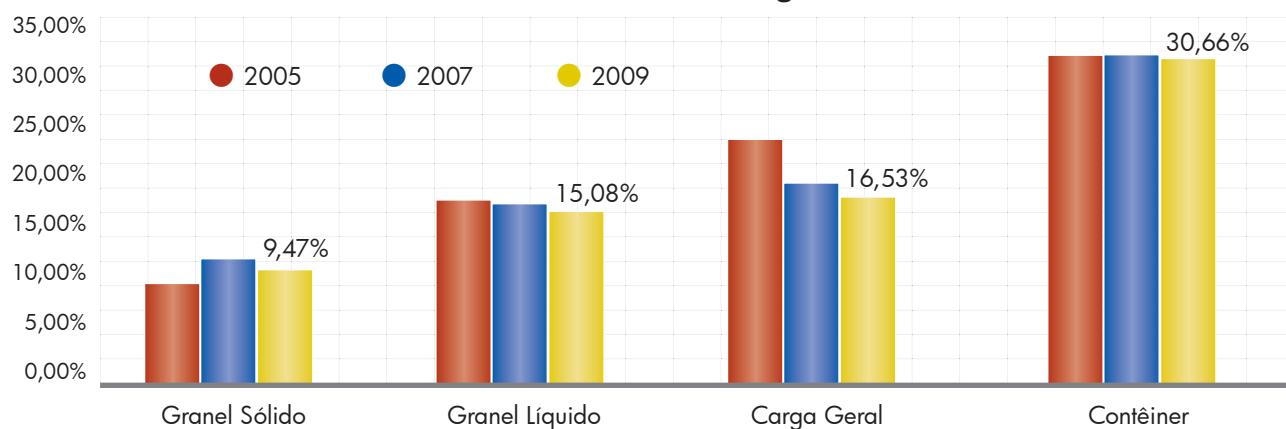
Em 2009, a navegação interior movimentou na Região Sul 7.578.760 toneladas (7,8% do total regional e 24,14% do volume nacional movimentado na navegação interior), queda de 3,4% em relação a 2008, quando foram movimentadas 7.845.044 toneladas. Na série quinquenal, houve queda de 2,9%.

EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

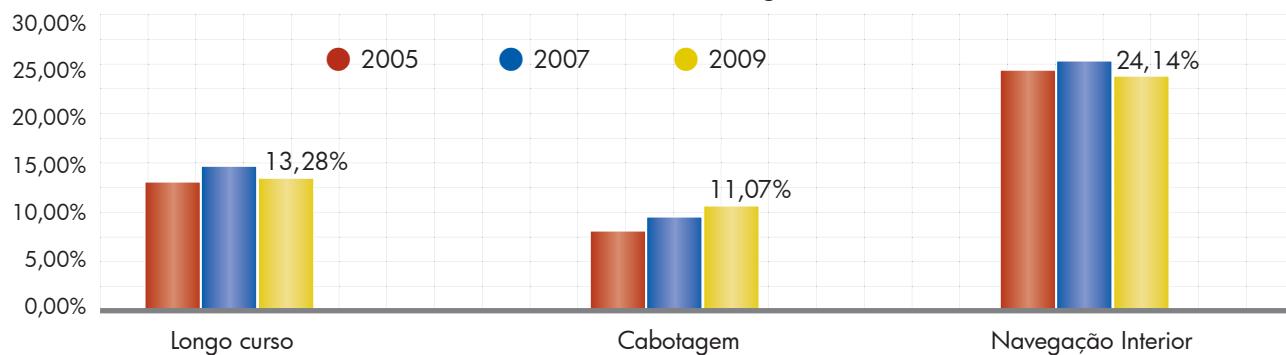
Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2005	33.874.360	25.233.465	8.476.412	17.010.085	84.594.322
2006	40.589.550	26.972.528	6.942.581	19.180.513	93.685.172
2007	49.353.050	29.531.001	6.591.676	21.045.927	106.521.654
2008	42.074.321	29.437.679	7.504.882	20.237.908	99.254.790
2009	41.005.699	29.845.716	6.053.762	20.050.719	96.955.896

Participação da Região Sul na Movimentação do Brasil Por Natureza da Carga



Participação da Região Sul na Movimentação do Brasil Por Tipo de Navegação



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
2005	63.601.791	13.187.139	7.805.392	84.594.322
2006	69.877.039	15.235.997	8.572.136	93.685.172
2007	80.822.285	17.240.499	8.458.870	106.521.654
2008	74.382.766	17.026.980	7.845.044	99.254.790
2009	70.537.054	18.840.082	7.578.760	96.955.896



Movimentação de Mercadorias 2009

Contêineres

O porto de Santos (SP) liderou o ranking dos portos públicos que mais movimentaram contêineres nos anos de 2008 e 2009, quando movimentou 385.833 unidades e 313.002 unidades, respectivamente, queda de 18,8% no período. Em segundo lugar também nos dois anos ficou o porto de Santo Francisco do Sul (SC), que movimentou 145.040 e 102.862 unidades, queda de 29%. Em terceiro, o porto de Fortaleza, com 37.947 unidades em 2008 e 35.208 unidades em 2009, queda de 7,2% no período.

O Tecon de Santos liderou o ranking dos terminais arrendados ou de uso privativo também nos dois anos, quando movimentou 731.439 unidades e 663.992 unidades, queda de 9,2%. Em segundo, o Tecon de Rio Grande, com 360.608 unidades em 2008 e 375.006 unidades em 2009, alta de 4% no período. Em terceiro, o TCP de Paranaguá, que movimentou 331.361 e 349.184 unidades, alta de 5,3%.

Quanto à prancha média, que determina o número de contêineres movimentados por hora, Santos foi o líder do ranking dos portos públicos em 2008 e 2009, quando movimentou, respectivamente, 21 e 23 unidades de contêineres por hora. Em segundo lugar ficou o porto de Imbituba

(SC), que movimentou 14 e 18 unidades por hora. Em terceiro lugar, uma posição abaixo em relação ao ranking de 2008, o porto de São Francisco do Sul movimentou 22 unidades/hora em 2008 e 17 unidades/hora em 2009.

O Tecon de Santos liderou também o ranking dos terminais arrendados ou de uso privativo que movimentaram mais unidades de contêiner por hora: movimentou 36 unidades/hora tanto em 2008 quanto em 2009. Os dois colocados seguintes também são terminais santistas: o T-37 movimentou 31 e 32 unidades/hora e o T-35, 25 e 30 unidades/hora, em 2008 e 2009.

Os portos de Belém, Santarém (PA), Natal, Vitória e Vila do Conde (PA) registraram tempo médio inferior a uma hora por navio e lideraram o ranking dos portos públicos, em 2009. Em sexto lugar ficou o porto de Maceió, onde os navios demoraram uma hora em média para atracar.

Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o terminal da Empat, em Maceió, registrou tempo médio inferior a uma hora. Em segundo lugar ficou o Tecondi de Santos, onde os navios esperaram 5 horas em média para atracar. Em terceiro, o T-37 registrou tempo médio de espera de 8 horas.

Cais Público – Contêiner – Quantidade (Em Unidades)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	Cais Público	385.833	313.002
São Fco do Sul	Cais Público	145.040	102.862
Fortaleza	Cais Público	37.947	35.208
Belém	Cais Público	28.767	25.477
Suape	Cais Público	8.492	18.443
Vila de Conde	Cais Público	14.169	16.772
Imbituba	Cais Público	14.660	16.069
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	7.503	9.689
Natal	Cais Público	9.513	8.008
Santarém	Cais Público	2.952	3.163
Maceió	Cais Público	3.189	3.056
Rio Grande	Cais Público	5.479	2.204
Salvador	Cais Público	4.533	648
Itaqui	Cais Público	493	577
Vitória	Cais Público (Capuaba)	100	540
Paranaguá	Cais Público (Corex)	1.688	378

Terminais Arrendados / TUP – Contêiner – Quantidade (Em unidades)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	TECON	731.439	663.992
Rio Grande	TECON	360.608	375.006
Paranaguá	TCP	331.361	349.184
Santos	T-35	316.389	290.216
Santos	T-37	224.870	172.511
Salvador	TECON	158.117	148.920
Suape	TECON	192.171	144.053
Itajaí	TECONVI	196.552	109.327
Vitória	TVV	196.717	91.845
Santos	TECONDI	86.466	33.147
São Fco do Sul	TESC	4.973	15.208
Maceió	EMPAT	868	600
Vitória	Peiú	1.046	306

Cais Público – Contêiner – Prancha Média (u/h)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	Cais Público	21	23
Imbituba	Cais Público	14	18
São Fco do Sul	Cais Público	22	17
Suape	Cais Público	13	14
Fortaleza	Cais Público	11	12
Belém	Cais Público	10	12
Rio Grande	Cais Público	07	12
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	12	11
Vila do Conde	Cais Público	03	11
Salvador	Cais Público	11	09
Maceió	Cais Público	05	09
Santarém	Cais Público	06	08
Natal	Cais Público	07	07
Paranaguá	Cais Público (Corex)	09	05
Vitória	Cais Público (Capuaba)	08	05
Itaqui	Cais Público	17	04

Terminais Arrendados / TUP – Contêiner – Prancha Média (u/h)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	TECON	36	36
Santos	T-37	31	32
Santos	T-35	25	30
Rio Grande	TECON	29	28
Salvador	TECON	28	26
Paranaguá	TCP	24	25
Itajaí	TECONVI	19	25
Vitória	TVV	27	20
Santos	TECONDI	20	20
Suape	TECON	20	18
Maceió	EMPAT	05	11
São Fco do Sul	TESC	06	09
Vitória	Peiú	08	06

Cais Público – Contêiner – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	Cais Público	0	0
São Fco do Sul	Cais Público	0	0
Fortaleza	Cais Público	03	0
Belém	Cais Público (Capuaba)	05	0
Suape	Cais Público	06	0
Vila de Conde	Cais Público	01	01
Imbituba	Cais Público	16	04
Paranaguá	Cais Público	04	06
Natal	Cais Público	06	06
Santarém	Cais Público	12	07
Maceió	Cais Público	18	10
Rio Grande	Cais Público	09	13
Salvador	Cais Público	08	17
Itaqui	Cais Público	21	20
Vitória	Cais Público (Corex)	16	30
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	19	34

Terminais Arrendados / TUP – Contêiner – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Maceió	EMPAT	03	0
Santos	TECONDI	07	05
Santos	T-37	19	08
Santos	T-35	19	08
Vitória	Peiú	05	09
Suape	TECON	11	10
Salvador	TECON	07	11
Santos	TECON	17	14
Rio Grande	TECON	13	20
Vitória	TVV	15	20
Itajaí	TECONVI	15	20
São Fco do Sul	TESC	25	21
Paranaguá	TCP	19	79

Soja (grãos e farelos)

Corex (público) de Paranaguá liderou o ranking dos cais públicos que mais movimentaram soja em 2009, quando movimentou 8.453.717 toneladas, alta de 7,4% em relação às 7.868.285 toneladas de 2008. Em segundo lugar, São Francisco do Sul movimentou 2.727.039 toneladas, 1,3% a mais que as 2.691.893 toneladas movimentadas em 2008. Em terceiro lugar, o Múltiplo Uso de Paranaguá, com 1.045.547 toneladas em 2009, queda de 15% em relação ao ano anterior, quando a movimentação foi de 1.230.660 toneladas.

No segmento dos terminais arrendados ou de uso privativo, o Corex de Santos liderou novamente o ranking em 2009, quando movimentou 6.371.972 toneladas de soja, crescimento de 29,8% em relação a 2009, quando a movimentação foi de 4.906.557 toneladas. Em segundo ficou o TUP Tubarão, com 4.101.874 toneladas, alta expressiva de 45,6%. Em terceiro, o Tergrasa de Rio Grande (RS) movimentou 2.801.597 toneladas, alta de 21,7% em relação a 2008.

Quanto à prancha média, que indica a tonelada por dia movimentada de soja, o porto de São Francisco do Sul registrou movimentação média de 15.993 toneladas por dia e liderou o ranking dos portos públicos em 2009, à frente do Corex de Paranaguá, com 15.104 toneladas por dia e do Múltiplo Uso, também de Paranaguá, com 7.653 toneladas/dia em 2009.

Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o TGG santista liderou o ranking, ao movimentar 24.898 toneladas/dia em 2009. Em segundo lugar ficou o Termasa, de Rio Grande, com 14.997 toneladas/dia. O Corex santista ficou em terceiro, ao movimentar, em média, 14.875 toneladas diárias em 2009.

Quanto ao tempo médio de espera, o menor foi registrado no porto de Ilhéus (BA), onde as embarcações demoraram menos de uma hora em média para atracar. O Múltiplo Uso de Paranaguá ficou em segundo lugar, com tempo médio de espera de 102 horas por navio. Em terceiro, o porto de São Francisco do Sul registrou 176 horas/navio, em média.

Entre os terminais arrendados, o menor tempo médio de espera foi registrado nos terminais privativos da Oleopolan e da Cargill, nos quais as embarcações demoraram menos de uma hora para atracar. Em terceiro lugar ficou o Tergrasa de Rio Grande, com 7 horas em média de espera por navio.





Cais Público – Soja – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2008	2009
Paranaguá	Cais Público (Corex)	7.868.285	8.453.717
São Fco do Sul	Cais Público	2.691.893	2.727.039
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	1.230.660	1.045.547
Ilhéus	Cais Público	129.581	134.223

Terminais Arrendados / TUP – Soja – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	Corex (ADM)	4.906.557	6.371.972
Tubarão	TUP Tubarão	2.817.556	4.101.874
Rio Grande	Tergrasa	2.302.052	2.801.597
Rio Grande	Bianchini	2.275.882	2.615.164
Santos	TGG	2.188.257	2.166.073
Santos	Cargill	2.336.365	1.982.372
Cotegipe	TUP Cotegipe	1.517.998	1.904.966
Rio Grande	Terminal Bunge	967.860	924.177
Santarém	Cargill	942.077	896.808
Rio Grande	Termasa	552.301	869.052
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	418.873

Cais Público – Soja – Prancha Média (t/d)

Porto	Terminal	2008	2009
São Fco do Sul	Cais Público	14.076	15.993
Paranaguá	Cais Público (Corex)	13.207	15.104
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	8.206	7.653
Ilhéus	Cais Público	4.177	5.593

Terminais Arrendados / TUP – Soja – Prancha Média (t/d)

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	TGG	22.143	24.898
Rio Grande	Termasa	12.397	14.997
Santos	Corex (ADM)	11.973	14.875
Santos	Cargill	13.782	13.652
Tubarão	TUP Tubarão	20.149	12.359
Rio Grande	Terminal Bunge	10.340	10.324
Oleoplán	TUP Oleoplán	-	9.674
Rio Grande	Tergrasa	9.265	9.296
Cotegipe	TUP Cotegipe	10.022	9.092
Santarém	Cargill	8.936	8.738
Rio Grande	Bianchini	6.615	7.144

Cais Público – Soja – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Ilhéus	Cais Público	0	0
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	97	102
São Fco do Sul	Cais Público	86	176
Paranaguá	Cais Público (Corex)	168	161

Terminais Arrendados / TUP – Soja – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Oleoplán	TUP Oleoplán	-	0
Santarém	Cargill	0	0
Rio Grande	Tergrasa	26	07
Rio Grande	Terminal Bunge	42	20
Rio Grande	Bianchini	47	35
Rio Grande	Termasa	31	64
Santos	Cargill	41	77
Santos	TGG	31	78
Cotegipe	TUP Cotegipe	83	117
Santos	Corex (ADM)	44	128
Tubarão	TUP Tubarão	57	210



Trigo

O porto de Fortaleza liderou por dois anos consecutivos o ranking dos portos públicos que mais movimentaram trigo: em 2008, foram 811.690 toneladas e, em 2009, a movimentação foi de 888.922 toneladas, alta de 9,5% no período. Em segundo, o porto de Santos movimentou 490.244 toneladas em 2008 e 834.328 toneladas, no ano seguinte, crescimento expressivo de 70,2%. O porto de Salvador ficou em terceiro lugar, com 365.050 toneladas em 2008 e 343.954 toneladas no ano seguinte, queda de 5,8%.

Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o da Termasa foi o que mais movimentou trigo em 2008 e em 2009, com 755.078 e 1.068.363 toneladas, respectivamente, alta de 41,5%. Em segundo lugar, o TUP Cotelipe movimentou 292.106 toneladas em 2008 e 312.408 toneladas de trigo em 2009, alta de 49,5%. Em terceiro, o terminal da Bianchini, em Rio Grande, movimentou 206.306 toneladas em 2008 e 308.582 toneladas de trigo em 2009, alta de 49%.

Quanto à prancha média, o Corex (público) de Paranaguá teve o melhor desempenho em 2008 e em 2009, quando movimentou, respectivamente, 23.096 e 8.768 toneladas de

trigo por dia, respectivamente (queda de 62% no período). Em segundo lugar ficou o porto de Fortaleza, que movimentou 7.988 e 6.695 toneladas de trigo por dia em 2008 e 2009, respectivamente. Em terceiro, o Múltiplo Uso, também de Paranaguá, movimentou 4.062 e 4.832 toneladas de trigo/dia.

Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o melhor desempenho foi o do terminal da Bianchini, que movimentou 13.767 toneladas em 2008 e 9.404 toneladas em 2009 (queda de 31,7%). Em segundo lugar ficou o terminal da Bunge, com 6.319 toneladas de trigo movimentadas por dia. Em terceiro, o terminal da Tergrasa movimentou 12.251 toneladas e 5.451 toneladas de soja em 2008 e 2009, respectivamente (queda de 55,5% no período).

Quanto ao tempo médio de espera, lideraram o ranking os portos de Belém e de Porto Alegre, onde os navios levaram menos de uma hora em média para atracar. Em Maceió, que ficou em terceiro, o tempo médio de espera foi de duas horas. Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, os terminais da Oleoplano, Serra Morena, o Corex Santista e o TUP Rio dos Sinos registraram tempo médio de espera inferior a uma hora.

Cais Público – Trigo – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2008	2009
Fortaleza	Cais Público	811.690	888.922
Santos	Cais Público	490.244	834.328
Salvador	Cais Público	365.050	343.954
Suape	Cais Público	-	322.743
Recife	Cais Público	490.713	321.782
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	151.537	320.073
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	330.131	282.130
São Fco do Sul	Cais Público	35.901	151.320
Belém	Cais Público	159.249	148.217
Cabedelo	Cais Público	69.269	109.484
Natal	Cais Público	86.664	100.925
Paranaguá	Cais Público (Corex)	29.912	91.672
Imbituba	Cais Público	95.695	82.338
Itaqui	Cais Público	80.182	72.617
Maceió	Cais Público	94.599	65.002
Vitória	Cais Capuaba	243.257	59.993
Porto Alegre	Cais Navegantes	5.282	13.054

Terminais Arrendados / TUP – Trigo – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2008	2009
Rio Grande	Termasa	755.078	1.068.363
Cotegipe	TUP Cotegipe	292.106	312.408
Rio Grande	Bianchini	206.306	308.582
Rio Grande	Tergrasa	412.789	193.565
Porto Alegre	Serra Morena	163.902	132.670
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	175.001	121.071
Santos	Corex (ADM)	204.550	113.456
Rio dos Sinos	TUP Rio dos Sinos	7.373	91.565
Ocrim	TUP Ocrim	47.977	61.247
São Fco do Sul	TESC	124.885	46.214
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	18.527
Granel Química	TUP Granel Química	25.178	5.290
Rio Grande	Terminal Bunge	-	5.200

Cais Público – Trigo – Prancha Média (t/d)

Porto	Terminal	2008	2009
Paranaguá	Cais Público (Corex)	23.096	8.768
Fortaleza	Cais Público	7.988	6.695
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	4.062	4.832
São Fco do Sul	Cais Público	5.031	4.451
Maceió	Cais Público	4.639	3.745
Imbituba	Cais Público	3.503	3.421
Natal	Cais Público	3.558	3.354
Suape	Cais Público	-	3.322
Santos	Cais Público	4.447	2.994
Vitória	Cais Capuaba	2.715	2.887
Cabedelo	Cais Público	3.202	2.829
Recife	Cais Público	2.084	2.560
Salvador	Cais Público	3.084	2.307
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.406	2.033
Itaqui	Cais Público	1.665	1.608
Porto Alegre	Cais Navegantes	598	1.432
Belém	Cais Público	823	801

Terminais Arrendados / TUP – Trigo – Prancha Média (t/d)

Porto	Terminal	2008	2009
Rio Grande	Bianchini	13.767	9.404
Rio Grande	Terminal Bunge	-	6.319
Rio Grande	Tergrasa	12.251	5.451
Rio Grande	Termasa	4.838	5.095
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	5.764	4.496
São Fco do Sul	TESC	4.077	4.116
Cotelco	TUP Cotelco	4.089	3.997
Santos	Corex (ADM)	4.496	3.553
Rio dos Sinos	TUP Rio dos Sinos	547	2.660
Oleoplano	TUP Oleoplano	-	2.612
Porto Alegre	Serra Morena	1.665	1.926
Ocrim	TUP Ocrim	1.420	1.279
Granel Química	TUP Granel Química	1.592	448

Cais Público – Trigo – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Belém	Cais Público	0	0
Porto Alegre	Cais Navegantes	01	0
Maceió	Cais Público	43	02
Natal	Cais Público	0	02
Vitória	Cais Público (Capuaba)	23	02
Cabedelo	Cais Público	03	04
Suape	Cais Público	-	05
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	17	06
Recife	Cais Público	22	13
Fortaleza	Cais Público	27	15
Salvador	Cais Público	20	21
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	66	27
Santos	Cais Público	13	32
São Fco do Sul	Cais Público	52	46
Itaqui	Cais Público	85	58
Imbituba	Cais Público	35	102
Paranaguá	Cais Público (Corex)	127	230

Terminais Arrendados / TUP – Trigo – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Oleoplán	TUP Oleoplán	-	0
Porto Alegre	Serra Morena	0	0
Santos	Corex (ADM)	03	0
Rio dos Sinos	TUP Rio dos Sinos	02	0
Granel Química	TUP Granel Química	0	06
Ocrim	TUP Ocrim	08	07
Rio Grande	Tergrasa	35	42
Rio Grande	Bianchini	43	43
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	30	47
Cotelgipe	TUP Cotelgipe	57	52
São Fco do Sul	TESC	71	53
Rio Grande	Termasa	62	54
Rio Grande	Terminal Bunge	-	74



Fertilizantes

OMúltiplo Uso de Paranaguá foi o cais público que mais movimentou fertilizantes em 2008 e em 2009, quando caiu de 3.867.121 para 2.977.425 toneladas, queda de 23% no período. Em segundo lugar ficou o porto de Rio Grande, com 1.113.406 e 1.042.053 toneladas em 2008 e em 2009, respectivamente. Em terceiro, o porto de Itaqui (MA) registrou movimentação de 392.304 toneladas em 2008 e 498.490 toneladas de fertilizantes em 2009.

O terminal da Yara Fertilizantes liderou o ranking dos terminais arrendados e de uso privativo que mais movimentaram fertilizantes em 2008 e em 2009, quando movimentou, respectivamente, 2.803.152 e 1.920.295 toneladas, queda de 31,5% no período. Em segundo lugar ficou o terminal da Fospar em Paranaguá que movimentou 2.140.406 toneladas em 2008 e 1.510.803 toneladas em 2009, queda de 29,4% no período. Em terceiro, o terminal da Ultrafértil movimentou 575.014 toneladas em 2008 e 799.804 toneladas em 2009.

Em relação à prancha média, o melhor desempenho foi do Múltiplo Uso de Paranaguá, com 5.713 toneladas de fertilizantes por dia em 2009, seguido pelo Corex, também de Paranaguá, com 4.762 toneladas/dia e pelo cais público de Porto Velho, com 3.958 toneladas de fertilizantes por dia.

O terminal da Termasa teve o melhor desempenho entre os terminais arrendados ou de uso privativo em 2009, quando movimentou 7.786 toneladas/dia, seguido pelo terminal da Fospar em Paranaguá, com 7.769 toneladas/dia e pelo Terminal Marítimo Inácio Barbosa, com 7.386 toneladas/dia.

Os menores tempos médios de espera entre os portos públicos foram registrados em Fortaleza, Pelotas (RS) e Porto Alegre, onde os navios esperaram menos de uma hora para atracar. Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o menor tempo médio foi registrado nos terminais da Oleoplan, Serra Morena e Cosipa, nos quais as embarcações atracaram em menos de uma hora.

Cais Público – Fertilizante – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2008	2009
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	3.867.121	2.977.425
Rio Grande	Cais Público	1.113.406	1.042.053
Itaqui	Cais Público	392.304	498.490
Aratu	Cais Público	612.532	477.455
Porto Alegre	Cais Navegantes	289.784	291.480
Santos	Cais Público	627.023	287.653
Imbituba	Cais Público	192.715	184.621
Recife	Cais Público	200.286	156.924
Maceió	Cais Público	173.264	110.262
Vila do Conde	Cais Público	58.840	84.106
Paranaguá	Cais Público (Corex)	36.469	42.160
Porto Velho	Cais Público	-	23.665
São Fco do Sul	Cais Público	122.243	21.845
Vitória	Cais Capuaba	93.353	11.124
Fortaleza	Cais Público	7.006	8.345
Salvador	Cais Público	57.375	5.182
Pelotas	Cais Comercial	21.543	4.114

Terminais Arrendados / TUP – Fertilizante – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2008	2009
Rio Grande	Yara Fertilizantes	2.803.152	1.920.295
Paranaguá	Fospar	2.140.406	1.510.808
Ultrafértil	TUP Ultrafértil	575.014	799.804
Santos	TMG	1.216.274	771.588
Tubarão	TUP Tubarão	822.203	552.636
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	133.911	312.815
Porto Alegre	Serra Morena	114.698	175.591
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	91.889
São Fco do Sul	TESC	407.244	65.536
Santos	Cosipa	-	28.035
Salvador	TECON	-	20.465
Rio Grande	Termasa	31.734	16.519

Cais Público – Fertilizante – Prancha Média (t/d)

Porto	Terminal	2008	2009
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	2.392	5.713
Paranaguá	Cais Público (Corex)	4.369	4.762
Porto Velho	Cais Público	-	3.958
Santos	Cais Público	5.034	3.784
Imbituba	Cais Público	3.859	3.558
Itapuã	Cais Capuaba	2.116	2.945
Rio Grande	Cais Público	2.338	2.904
Recife	Cais Público	2.070	2.437
Itaqui	Cais Público	2.449	2.347
São Fco do Sul	Cais Público	8.890	2.275
Porto Alegre	Cais Navegantes	2.599	2.088
Fortaleza	Cais Público	1.614	1.862
Aratu	Cais Público	1.489	1.817
Vila do Conde	Cais Público	956	1.807
Maceió	Cais Público	1.190	1.716
Salvador	Cais Público	3.649	1.016
Pelotas	Cais Comercial	1.623	1.015

Terminais Arrendados / TUP – Fertilizante – Prancha Média (t/d)

Porto	Terminal	2008	2009
Rio Grande	Termasa	9.067	7.786
Paranaguá	Fospar	8.543	7.769
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	6.717	7.386
Santos	TMG	6.806	5.634
Tubarão	TUP Tubarão	5.602	5.311
Ultrafértil	TUP Ultrafértil	7.862	4.780
Rio Grande	Yara Fertilizantes	2.871	2.803
São Fco do Sul	TESC	3.693	2.337
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	2.312
Santos	Cosipa	-	2.177
Porto Alegre	Serra Morena	1.535	1.866
Salvador	TECON	-	1.328

Cais Público – Fertilizante – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Fortaleza	Cais Público	01	0
Pelotas	Cais Comercial	02	0
Porto Alegre	Cais Navegantes	03	0
Salvador	Cais Público	23	01
Vitória	Cais Capuaba	80	01
Maceió	Cais Público	151	10
Recife	Cais Público	19	12
Vila do Conde	Cais Público	84	17
Santos	Cais Público	26	23
São Fco do Sul	Cais Público	69	38
Rio Grande	Cais Público	61	51
Imbituba	Cais Público	85	52
Paranaguá	Cais Público (Corex)	497	79
Itaqui	Cais Público	157	83
Aratu	Cais Público	279	88
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	477	108
Porto Velho	Cais Público	-	302

Terminais Arrendados / TUP – Fertilizante – Tempo Médio de Espera (h/n)

Porto	Terminal	2008	2009
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	0
Porto Alegre	Serra Morena	0	0
Santos	Cosipa	-	0
Salvador	TECON	-	22
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	14	32
Rio Grande	Termasa	74	35
Rio Grande	Yara Fertilizantes	70	60
São Fco do Sul	TESC	90	64
Paranaguá	Fospar	275	71
Tubarão	TUP Tubarão	38	117
Ultrafértil	TUP Ultrafértil	287	238
Santos	TMG	276	276

Indicadores de atratividade

Este indicador é composto por três variáveis: quantidade total movimentada, tempo médio de espera dos navios para atracação e prancha média durante o ano de 2009.

Para cada variável foram atribuídas notas de cinco a dez, multiplicadas por pesos que refletem a importância relativa de cada indicador em função da carga movimentada. A nota final de cada porto ou terminal foi a média ponderada das três notas.

Para a movimentação de contêineres, atribuiu-se o peso 4 para os indicadores “quantidade movimentada” e “tempo de espera” e o peso 2 para o indicador “prancha média”.

Para a movimentação de soja (grãos e farelos), trigo e fertilizantes, fixaram-se os pesos 4 para “quantidade movimentada” e “prancha média” e o peso 2 para o indicador “tempo de espera”.

Os indicadores medem a atratividade que cada porto ou terminal exerce sobre os usuários.



O ranking geral, para cada indicador, referente à movimentação de contêineres, soja e farelos, trigo e fertilizantes é apresentado a seguir.

Para a elaboração desse ranking, foram considerados apenas os portos e terminais que estão plenamente integrados ao Sistema de Desempenho Portuário.

NOTA FINAL – SOJA E FARELOS – 2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
Paranaguá	Cais Público (Corex)	8,91
São Fco do Sul	Cais Público	7,62
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	6,04
Ilhéus	Cais Público	6,00
Terminais arrendados e Terminais de uso privativo		
Porto	Terminal	Nota
Santos	Corex (ADM)	8,26
Santos	TGG	8,22
Rio Grande	Tergrasa	7,01
Santos	Cargill	6,89
Tubarão	TUP Tubarão	6,82
Rio Grande	Termasa	6,73
Rio Grande	Bianchini	6,57
Rio Grande	Terminal Bunge	6,43
Santarém	Cargill	6,34
Oleoplano	TUP Oleoplano	6,29
Cotegipe	TUP Cotegipe	6,16

NOTA FINAL – CONTÊINERES – 2008/2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
Santos	Cais Público	9,59
Belém	Cais Público	7,58
Vila de Conde	Cais Público	7,47
Fortaleza	Cais Público	7,29
Santarém	Cais Público	7,23
Maceió	Cais Público	7,22
Natal	Cais Público	7,21
Rio Grande	Cais Público	7,20
São Fco do Sul	Cais Público	7,16
Vitória	Cais Público (Capuaba)	7,05
Salvador	Cais Público	6,91
Suape	Cais Público	6,88
Imbituba	Cais Público	6,84
Itaqui	Cais Público	6,41
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	5,43
Paranaguá	Cais Público (Corex)	5,29
Terminais arrendados e Terminais de uso privativo		
Porto	Terminal	Nota
Santos	TECON	9,65
Santos	T-35	8,47
Rio Grande	TECON	8,36
Santos	T-37	8,18
Salvador	TECON	7,84
Suape	TECON	7,58
Itajaí	TECONVI	7,46
Santos	TECONDI	7,44
Vitória	TVV	7,24
Maceió	EMPAT	7,17
Vitória	Peiú	6,77
Paranaguá	TCP	6,68
São Fco do Sul	TESC	6,61

NOTA FINAL – TRIGO – 2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
Fortaleza	Cais Público	9,41
Santos	Cais Público	8,29
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	7,60
Suape	Cais Público	7,32
Paranaguá	Cais Público (Corex)	7,18
Recife	Cais Público	7,09
Salvador	Cais Público	7,04
São Fco do Sul	Cais Público	7,03
Santos	Cais P. (Moinho Santista)	6,90
Maceió	Cais Público	6,85
Natal	Cais Público	6,83
Cabedelo	Cais Público	6,71
Vitória	Cais Capuaba	6,62
Imbituba	Cais Público	6,37
Belém	Cais Público	6,31
Porto Alegre	Cais Navegantes	6,16
Itaqui	Cais Público	6,09
Terminais arrendados e Terminais de uso privativo		
Porto	Terminal	Nota
Rio Grande	Termasa	8,31
Rio Grande	Bianchini	7,99
Rio Grande	Tergrasa	6,90
Santos	Corex (ADM)	6,90
Cotegipe	TUP Cotegipe	6,67
Rio dos Sinos	TUP Rio dos Sinos	6,66
Porto Alegre	Serra Morena	6,57
Oleoplan	TUP Oleoplan	6,51
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barb.	6,49
Rio Grande	Terminal Bunge	6,31
Ocrim	TUP Ocrim	6,20
São Fco do Sul	TESC	6,18
Granel Química	TUP Granel Química	5,92

NOTA FINAL – FERTILIZANTES – 2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	9,64
Paranaguá	Cais Público (Corex)	7,36
Rio Grande	Cais Público	7,33
Santos	Cais Público	7,29
Imbituba	Cais Público	7,03
Vitória	Cais Capuaba	6,82
Recife	Cais Público	6,67
Porto Alegre	Cais Navegantes	6,65
Itaqui	Cais Público	6,62
São Fco do Sul	Cais Público	6,42
Aratu	Cais Público	6,37
Fortaleza	Cais Público	6,36
Maceió	Cais Público	6,34
Vila do Conde	Cais Público	6,33
Porto Velho	Cais Público	6,27
Pelotas	Cais Comercial	6,00
Salvador	Cais Público	6,00
Terminais arrendados e Terminais de uso privativo		
Porto	Terminal	Nota
Paranaguá	Fospar	9,31
Rio Grande	Yara Fertilizantes	8,24
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barb.	8,07
Rio Grande	Termasa	7,87
Tubarão	TUP Tubarão	7,37
Santos	TMG	7,13
Ultrafértil	TUP Ultrafértil	7,03
Oleoplan	TUP Oleoplan	6,38
Porto Alegre	Serra Morena	6,33
Santos	Cosipa	6,28
São Fco do Sul	TESC	6,13
Salvador	TECON	5,92





MEIO AMBIENTE

Avaliação ambiental dos portos organizados

ANTAQ iniciou no final do ano passado uma nova avaliação dos portos organizados, dando continuidade ao processo iniciado em 2006/2007. A nova avaliação contará com apoio de um sistema informatizado de gestão ambiental (SIGA), desenvolvido pela Agência, que fará parte de um sistema maior de dados aquaviários, atualmente em elaboração. Quando finalizada, essa avaliação mostrará um diagnóstico da situação da gestão ambiental dos portos organizados.

Em 2009, o número de itens (conformidades ambientais) aumentou para 24, antes eram 13, e foram incluídos dois novos portos na avaliação, Ilhéus (BA) e Pelotas (RS), totalizando 32 portos. Os outros são: Maceió (AL), Macapá (AP), Manaus (AM), Aratu e Salvador (BA), Fortaleza (CE), Vitória (ES), Itaqui (MA), Belém, Santarém e Vila do Conde (PA), Cabedelo (PB), Antonina e Paranaguá (PR), Recife e Suape (PE), Natal (RN), Angra dos Reis, Forno, Itaguaí, Niterói e Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre e Rio Grande (RS), Porto Velho (RO), Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul (RS) e Santos e São Sebastião (SP).

A nova avaliação decorre de dois fatores: o primeiro da existência de novos regramentos, promulgados desde a última avaliação, como as Portarias da SEP nº 104 e nº 414, de 29/04/09 e 30/12/09, que tratam respectivamente do Setor de Gestão Ambiental, de Saúde e Segurança do Trabalho e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ; e o segundo de um delineamento mais ampliado dos instrumentos de gestão, sendo que alguns deles não são necessariamente regramentos legais, mas regras ou procedimentos de gestão ambiental imprescindíveis à sua efetividade.

Um dos destaques da avaliação ambiental dos portos em 2010 é o levantamento de informações referentes às mudanças climáticas. Trata-se de uma espécie de diagnóstico da vulnerabilidade dos portos quanto às alterações no clima e, minimamente, os portos pode-



rão enfrentá-las. Nesse item, o SIGA busca conhecer as informações acerca do meio ambiente em que os portos estão inseridos, através de fatores modeladores como marés, ondas, correntes, ventos, profundidades e sedimentação nos corpos d'água.

Outra novidade da avaliação é a apuração de informações referentes a procedimentos de planejamento ambiental. O objetivo é verificar que tipo de conhecimento ambiental o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto agrega. É importante que essa ferramenta de planejamento da Autoridade Portuária tenha um conteúdo ambiental adequado, que possa minimizar as ações antrópicas, sobretudo de infraestrutura portuária na área do porto organizado.

A fase inicial dessa nova avaliação ocorreu no segundo semestre de 2009 e possibilitou “calibrar” o novo sistema de informações. Neste momento, ele está sendo ajustado ao resultado obtido no levantamento de campo.

Tratamento de resíduos sólidos ganhará norma

A ANTAQ está elaborando uma norma para disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações. As regras irão definir os papéis dos diversos atores que atuam no porto organizado e nos terminais de uso privativo (TUP) em relação à geração de resíduos nas áreas portuárias e ao recebimento dos resíduos de embarcações.

A proposta de norma ainda encontra-se em formato de minuta. Ela foi elaborada pela Gerência de Meio Ambiente (GMA), em conjunto com entidades governamentais e do setor produtivo da área portuária e atualmente está em análise na Gerência de Regulação Portuária (GRP). Após essa etapa, deverá ser levada à apreciação do setor regulado através de audiência pública.

A norma trará regras que disciplinam a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações nas áreas portuárias. Ela tem como objetivo disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos, a partir do seu acondicionamento a bordo, transbordo para terra e transporte para destinação em local apropriado.

Pela proposta de norma, caberá à Autoridade Portuária, no porto organizado, e ao responsável pelo TUP realizarem o processo de credenciamento de empresas prestadoras de serviços de retirada dos resíduos. Só poderão prestar o serviço empresas previamente credenciadas.

Além disso, institui o “certificado de retirada de resíduo de embarcação”, que trará informações gerais sobre a prestação do serviço, horário de atendimento à embarcação e de entrega ao destinatário, a lista de resíduos retirados, o volume e

o tipo de veículo utilizado por resíduo retirado e o local de destino final.

A norma reiterará, ainda, a necessidade de inserção e atualização das informações do Sistema PRFD/GISIS - Sistema de Dados de Internet sobre Instalações de Recepção de Resíduos da Organização Marítima Internacional – IMO pelas autoridades portuárias e pelos terminais de uso privativo (TUP), referente ao processo de retirada de resíduos das embarcações. Os formulários do sistema GISIS para resíduos podem ser acessados no sitio <http://www.antaq.gov.br/Portal/Gisis/Index.htm>.

Novos conceitos

Desde o dia 1º de março deste ano, passou a vigorar a RDC nº 72/09, que instituiu novos conceitos na questão da retirada dos resíduos sólidos das embarcações, definindo responsabilidades e procedimentos para sua retirada e descarte. O documento também substituiu o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos-PGRS por “Boas Práticas do Gerenciamento de Resíduos Sólidos”.

A resolução da ANVISA nº 217/01, que regulava esse tema, proibia a retirada de resíduos sólidos de embarcações em portos que não dispusessem de PGRS aprovado pelas autoridades competentes e determinava que a autoridade portuária era responsável pelo gerenciamento integrado dos resíduos sólidos, desde a geração até a disposição final, originados das embarcações e da área sob sua jurisdição, incluindo neste contexto também os arrendatários. Confira nos quadros a seguir o que mudou com a RDC nº 72/09.





Mudanças trazidas pela RDC nº 72/09

Dos resíduos sólidos de bordo

- Art. 73. A autorização para a retirada de resíduos sólidos de embarcações em porto de controle sanitário fica condicionada à manifestação prévia da autoridade sanitária;
- Art. 74. Para que seja autorizada a retirada de resíduos sólidos de embarcações, os portos de controle sanitário ou empresas que operem a retirada de resíduos sólidos das embarcações devem dispor de procedimentos relativos à coleta do resíduo na embarcação, acondicionamento, transporte, armazenamento intermediário, se houver, tratamento e destino final em conformidade com a norma específica vigente.

§ 1º Quando da impossibilidade do atendimento dos procedimentos previstos no caput deste artigo e a permanência de resíduos sólidos a bordo possa gerar riscos iminentes à saúde e à segurança dos viajantes, deve ser solicitada, à autoridade sanitária, permissão extraordinária para a sua retirada;

§ 2º Caso seja autorizada a retirada do resíduo sólido na situação prevista no parágrafo anterior, a mesma deve ser acompanhada pela autoridade sanitária;

- Art. 75. É proibida a disposição final de resíduos sólidos de bordo nas margens, no meio aquático e nas áreas não previstas para essa finalidade, em portos de controle sanitário.

Das boas práticas de gerenciamento

- Art. 102. Cabe à administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários o gerenciamento integrado dos resíduos sólidos gerados na área sob sua responsabilidade, de forma a evitar agravos à saúde pública e ao meio ambiente, devendo dispor de procedimentos adequados a esse gerenciamento em conformidade com norma específica vigente.

§ 1º Quando a retirada de resíduos sólidos gerados nas embarcações ou na área portuária for realizada por empresas terceirizadas, que operem a coleta e transporte até as áreas de armazenamento, tratamento ou destino final, a mesma será responsável pelo cumprimento das boas práticas conforme estabelecido em norma específica vigente.



Avaliação da governança ambiental

O ano de 2009 foi marcado pela tentativa de revisão da Resolução nº 344, do CONAMA, que trata de diretrizes gerais e procedimentos mínimos para avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras. A revisão não foi adiante por falhas do SISNAMA, evidenciando a necessidade de melhora da governabilidade ambiental.

O setor produtivo de transportes precisa ter seus marcos regulatórios bem definidos e, para isso, precisa que algumas regulações sejam aprimoradas. A CONAMA 344 é apenas uma delas, mas, talvez, pelos aspectos técnicos e científicos, além dos de gestão da atividade de dragagem, tornou-se um ponto de referência, senão de desafio dessa segunda etapa da regulação ambiental portuária.

Passados dez anos de edição de vários marcos legais, ajustando a atividade portuária à qualidade do ambiente em que se insere, há ainda um caminho a ser percorrido, que leve a uma eficácia da regulação ambiental a um custo adequado para o Setor e para a sociedade como um todo.

Por exemplo, os procedimentos a serem observados pela atividade portuária são, na sua maioria, editados pelo seu órgão regulador máximo, o CONAMA, que está em fase de reformulação organizacional. Essa reformulação deve ser efetiva para devolver o CONAMA à sua concepção inicial, ou seja, de instituição delineadora dos marcos regulatórios ambientais macros, em consonância com as políticas emanadas pelo MMA, e não necessariamente executor de uma regulação detalhada e de amplitude nacional, que, por essa razão, resulta em dissonância em relação aos ambientes locais regulados.

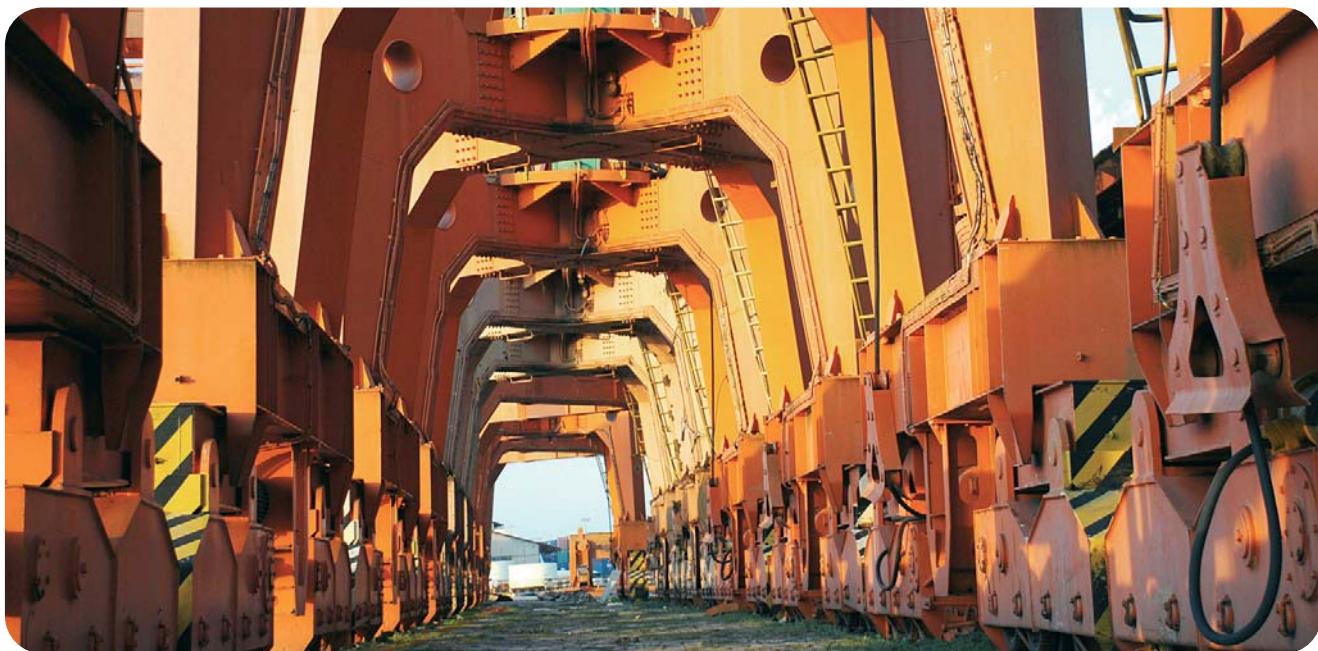
Nesse campo, espera-se que em 2010 sejam discutidas as competências pelo licenciamento ambiental, definindo-se como parâmetro-chave dessa atribuição o impacto (intensidade e especificidade) ao meio ambiente decorrente das atividades produtivas. Assim estabelecida a regulação em questão, tira-se uma grande parte do processo de licenciamento da justiça, com um ganho considerável para o Setor e para a sociedade como um todo.

Um outro fator não menos importante é a definição do escopo do “projeto básico” a ser apresentado ao órgão ambiental licenciador, quando da requisição da licença prévia. Esse elemento



primordial do licenciamento não é o mesmo, necessariamente, da Lei nº 8666/93, de licitações. Ele poderia ser definido pelo órgão competente com um conteúdo básico adequado que atendesse perfeitamente ao licenciamento ambiental. Dessa forma, detalhes que são pedidos para licitação dos projetos poderiam ser substituídos por outros necessários ao licenciamento ambiental, reduzindo-se até mesmo o custo final desse processo de habilitação.

Portanto, as questões ambientais não são impeditivas para o lançamento de empreendimentos de transportes aquaviários. O que atrasa ou dificulta esse processo são procedimentos não tão próprios para atividades específicas como essas. Vale lembrar que, na teoria da regulação, os custos de transação são externalidades (pagas pela sociedade) que precisam ser minimizadas.



Agenda Ambiental Portuária

A mudança das estruturas portuárias nas últimas décadas, no Brasil, é decorrência de uma série de fatores, entre os quais o aumento do tamanho das embarcações, que tem relação direta com a crescente movimentação de cargas, demandando maiores profundidades dos acessos aquaviários e expansão das áreas retro-portuárias.

Tal mudança vem exigindo uma postura de gestão mais eficiente da autoridade portuária, para garantir uma maior qualidade e rapidez no trato da carga, com segurança ambiental e ocupacional. Ao todo, são cerca de vinte atores atuantes na área do porto organizado, sendo necessário trabalhar, de forma articulada, a resolução dos conflitos de interesses que se apresentam nesse cenário.

A Agenda Ambiental Portuária, apesar de ter sido confeccionada em 1998, continua atual. Ela é uma das ferramentas mais importantes para implantação do Sistema Integrado de Meio Ambiente, Segurança e Saúde e do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada, de acordo com a portaria nº 104, da Secretaria Especial de Portos (SEP).

A Agenda busca atender as seguintes diretrizes:

- Preparar uma Agenda Ambiental para adequação do setor portuário aos parâmetros ambientais vigentes no país, visando o es-

tabelecimento de mecanismos que possibilitem o acompanhamento e o cumprimento das normas de preservação ambiental em todos os portos;

- Estabelecer procedimentos para confecção de planos de contingência para preparação e resposta em caso de acidentes;
- Estabelecer procedimentos para monitoramento e controle ambiental da atividade portuária;
- Estabelecer orientações gerais para a expansão do setor; e
- Estabelecer mecanismos para correção da problemática ambiental nos portos brasileiros.

A partir das diretrizes foram definidos 6 objetivos:

- I - Promover o controle ambiental da atividade portuária;
- II - Inserir as atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro;
- III - Implementar unidades de gerenciamento ambiental nos portos organizados
- IV - Implementar as unidades de gerenciamento ambiental nos portos organizados e nas instalações portuárias fora da área do porto;
- V - Regulamentar os procedimentos da operação portuária, adequando-os aos padrões ambientais;
- VI - Capacitar recursos humanos para a gestão ambiental portuária.

Programa de Capacitação

Para atingir o objetivo VI da Agenda Ambiental Portuária, foi criado o Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária (PNCAP), cuja finalidade é oferecer capacitação para o planejamento e a operacionalização das ações que envolvem a prevenção e o controle ambiental, contribuindo para a formação de uma cultura de desenvolvimento sustentável.

Desde 2001, quando foi iniciado, representantes de 15 portos (Santos, Vila do Conde, Itaqui, Maceió, Rio de Janeiro, Paranaguá, Rio Grande, Vitória, Salvador, Aratu, Ilhéus, Fortaleza, Itajaí, São Francisco do Sul e Laguna) participaram do Curso de Meio Ambiente do PNCAP.

Atualmente, novo modelo de curso está sendo desenvolvido para atender a unidade portuária segundo suas características, de forma individuali-

zada, mas contendo módulos comuns que atendam grande parte dos portos no tratamento das questões ambientais, incluindo aspectos ocupacionais que, até então, não eram considerados.

Alguns portos ainda não implantaram o seu Setor de Gestão Ambiental e de Segurança do Trabalho, conforme definido pela portaria da SEP, e muitos ainda buscam orientações para a implantação desse novo modelo de gestão.

O PNCAP tem papel fundamental no desenvolvimento de ações de capacitação que permitam nivelar conhecimentos e integrar todos os segmentos atuantes na área do porto organizado, incorporando, na prática da gestão ambiental, a resolução de conflitos, produzindo, assim, resultados com ganhos nas dimensões políticas, sociais, econômicas, tecnológicas e culturais.

Impactos das alterações climáticas

Apesar de não serem os vilões das mudanças climáticas, se comparados com o transporte rodoviário e outros processos industriais existentes, o transporte aquaviário e a atividade portuária devem dar a sua contribuição para minimizar esse fenômeno da natureza em curso, buscando torná-las atividades condizentes com a qualidade ambiental.

Por meio da Organização Marítima Internacional (IMO), o setor de transporte marítimo irá

combater a evolução desse efeito climático em uma série de ações.

Diferentemente das instalações portuárias, o transporte marítimo tem uma parcela considerável na emissão de gases de efeito estufa. Conforme informe daquela Organização, a emissão de CO₂ tanto na navegação internacional como doméstica atinge 3,3% das emissões globais desse gás, que é o principal, mas não único, fator de referência.

Percentuais de emissões de CO₂ do volume total

Setor	Valores (%)
Aviação internacional	1,9
Aquaviário internacional	2,7
Aquaviário doméstico	0,6
Ferrovia	0,5
Rodovia	21,3
Eletricidade e aquecimento para produção	35,0
Indústria (manufatura) e construção	18,2
Outras indústrias de energia	4,6
Outros	15,3

Redução de emissão de CO2

1. DESIGN DE NOVAS EMBARCAÇÕES	
Setor	Economia (ton.milhas náuticas)
Conceito, velocidade e capacidade	2 a 50%
Casco e superestrutura	2 a 20%
Motor e sistema de propulsão	5 a 15%
Combustível de baixo carbono	5 a 15%
Energia renovável	1 a 10%
Efeito Combinado	10 a 50 %

2. OPERAÇÃO (EMBARCAÇÃO)	
Setor	Nº de procedimentos %
Gestão da frota, logística e incentivos	5 a 50%
Otimização de viagem	1 a 10%
Gestão de energia	1 a 10%
Efeito Combinado	10 a 50 %
EFEITO COMBINADO TOTAL (1+2)	25 a 75%

Para regular essa matéria, a IMO está adotando dois índices para embarcações, que formatam o seu projeto e sua operação de um modo geral: Índice de eficiência energética para o desenho da embarcação; e Indicador de eficiência energética de operação da embarcação.

Com relação à atividade portuária, as preocupações se voltam para as consequências das mudanças climáticas nos portos, muito embora haja necessidade de uma contribuição dessas instalações quanto às questões de emissão de particulados e outras.

As atividades portuárias poderão sofrer com os efeitos das mudanças climáticas, desde paralisações momentâneas a temporárias (por período mais longo) ou, até mesmo, de interdição de algumas delas (em menor escala).

São esperadas mudanças ambientais (principais) na forma de:

- Elevação do nível do mar;
- Maior frequência de inundações, como consequência do aumento da frequência e intensidade das tempestades e furacões;
- Alterações na hidrodinâmica dos corpos d'água, como mares, oceanos, rios, lagoas etc., em especial das correntes marinhas;
- Aumento das taxas de erosão das linhas de costa;
- Alteração dos regimes dos ventos; e
- Alteração dos padrões sedimentares costeiros e subsidência.

Tais fenômenos exigirão um ajuste no planejamento da atividade, assim como na sua operação. Os portos abrigados naturalmente serão muito mais valorizados, se comparados às instalações portuárias abrigadas artificialmente, porque os custos de proteção serão muito maiores.

Esse acirramento dos fenômenos da natureza promoverá um aumento na demanda por investimentos e custeio da atividade, direcionados para reparo e manutenção das estruturas portuárias, para obras de engenharia costeira, além de ônus sociais com sua paralisação (atividade), ou até mesmo com a interdição das operações portuárias.

É comprovado, cientificamente, que essas mudanças perturbarão a Zona Costeira, em especial toda a infraestrutura antrópica (mas não somente) nela existente, o que inclui os portos e demais instalações portuárias ali existentes. Apenas, não sabemos ainda o quanto. A elevação do nível do mar é o fator mais difundido, pois é o de maior efeito visual, portanto, o mais perceptível. As correntes marinhas mudarão, a salinidade dos oceanos já se altera, o mesmo ocorrendo com o regime dos ventos, das ondas, das marés, entre outros fenômenos naturais que modelam a atividade portuária.

Alguns portos deverão parar de funcionar por pequenos períodos de tempo em função do rigor do clima. Outros sofrerão danos nas suas infraestruturas, que exigirão reparos imediatos de médios ou longos prazos (Itajaí). Essas infraestruturas terão que ser reforçadas para suportar forças naturais mais adversas. Por fim, haverá um redirecionamento dos fluxos de cargas para portos mais abrigados, uma revisão dasseguranças operacionais (funcionamento de equipamentos, por exemplo) e muito mais.

Para lidar adequadamente com a situação, é preciso que os portos tenham planos de contingência para situações decorrentes das mudanças climáticas. Esses Planos se constituem em um conjunto de ações preventivas e emergenciais.

Em resumo, os estudos técnicos e científicos indicam, como consequência, entre outras coisas, o seguinte:

- Aumento de custos para manutenção e reparo de instalações portuárias;
- Ocorrência de danos na infraestrutura, obras de proteção (molhes, quebra-mares etc.) e equipamentos portuários;
- Necessidade de reconfiguração (elevação) das áreas operacionais (cais, berços etc.);
- Aumento das taxas de corrosão em equipamentos, tanques e dutos, resultando em maiores riscos de vazamentos;
- Aumento da poluição do solo, subsolo, dos corpos d'água e da atmosfera momentânea por resíduos e particulados originários da operação portuária;
- Aumento da poluição atmosférica, momentânea, por particulados originários da operação portuária (armazenamento de granéis a céu aberto);
- Possibilidade de dispersão de poluentes, no caso em que áreas contaminadas em terra sejam atingidas pela elevação do nível do mar;
- Maiores riscos de acidentes operacionais em terra e no mar;
- Interrupção prolongada ou permanente das operações nos terminais; e
- Aumento das taxas de sedimentação e consequente aumento da demanda por dragagens.

A ANTAQ participará, através da sua Gerência de Meio Ambiente (GMA), de um estudo técnico a ser realizado por diversas universidades brasileiras e estrangeiras sobre as vulnerabilidades da zona costeira às mudanças climáticas, o que inclui a atividade portuária.



Convenção sobre água de lastro

Foi publicado no DOU de 15 de março de 2010 o Decreto Legislativo nº 148/2010, que aprova o texto da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. Posteriormente, em 14 de abril, o Brasil depositou o instrumento de ratificação junto à Organização Marítima Internacional – IMO e concluiu o processo necessário para tornar-se Parte desta Convenção que trata de um dos mais significativos temas referentes aos potenciais impactos ambientais provocados pelo transporte aquaviário.

O texto da Convenção prevê que a mesma somente entrará em vigor 12 meses após ser ratificada por pelo menos 30 países que juntos representem no mínimo 35% da arqueação bruta da frota mercante mundial. Passados seis anos da sua adoção, a Convenção conta atualmente com a ratificação de 25 países e uma representatividade de 24,28 % da frota. Cabe ressaltar que nos últimos seis meses a frequência das ratificações à Convenção da Água de Lastro aumentou bastante, foram sete países desde novembro de 2009.

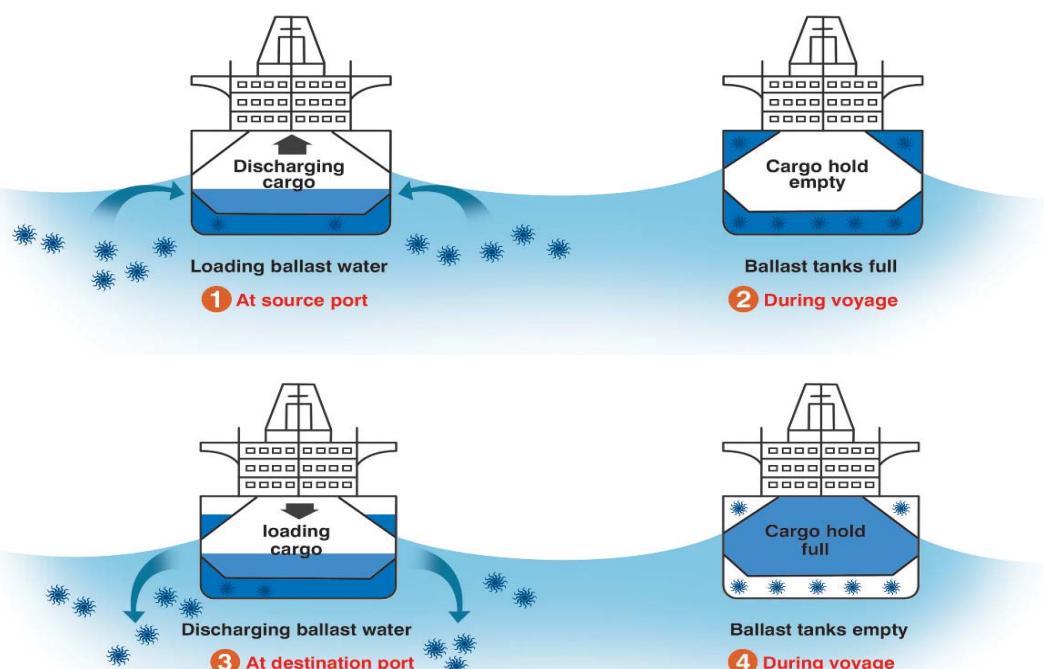
Apesar da pequena participação do Brasil, como país de registro, na arqueação bruta da frota mercante mundial, apenas 0,2% em janeiro de 2009 (UNCTAD, Review of Maritime Transport 2009), a ratificação da Convenção é importante para que mais rapidamente seja atingido o número mínimo de 30 países necessários para a entrada em vigor da mesma.

Países que já ratificaram a Convenção: Antígua & Barbuda, Nigéria, Libéria, Suécia, Albânia, Noruega, Kiribati, República Árabe da Síria, Egito, República da Coreia, Ilhas Marshall, Tuvalu, França, São Cristóvão e Nevis, México, África do Sul, Quênia, Serra Leoa, Ilhas Cook, Maldivas, Barbados e Espanha.

O uso da água de lastro

A captação da água de lastro pelos navios serve para compensar a perda de peso decorrente principalmente do desembarque de cargas. Já o seu descarte possibilita ao navio maior capacidade para o recebimento de cargas durante operações portuárias.

Através da sua utilização planejada, é possível realizar o controle do calado e da estabilidade do navio, de forma a manter suas tensões estruturais dentro de limites seguros. Portanto, considerando as tecnologias da engenharia naval atualmente empregadas nos navios de carga, o uso da água de lastro faz parte de procedimentos operacionais habituais, sendo fundamental para a segurança do transporte aquaviário. Entretanto, a despeito das suas vantagens operacionais, o uso da água de lastro pode provocar impactos negativos sob o ponto de vista ambiental.



Impactos ambientais

A água de lastro é reconhecida internacionalmente como um dos principais vetores responsáveis pela movimentação transoceânica e interoceânica de organismos costeiros, o que pode resultar na introdução de espécies exóticas e nocivas em ambientes aquáticos localizados no mundo todo. A princípio, qualquer organismo que possa passar através do sistema de água de lastro dos navios pode ser transferido entre diferentes áreas portuárias no mundo. Isso inclui bactérias e outros micróbios, vírus, pequenos invertebrados, ovos, cistos e larvas de vários animais e plantas.

Segundo o Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF) das Nações Unidas, a introdução de espécies marinhas invasoras em novos ambientes é considerada uma das quatro grandes ameaças aos oceanos. As principais consequências negativas dessas introduções, que também ocorrem em ambientes aquáticos continentais, incluem: o desequilíbrio ecológico das áreas invadidas, com a possível extinção de espécies nativas e consequente perda de biodiversidade; prejuízos em atividades econômicas utilizadoras de recursos naturais afetados, o que por sua vez pode resultar em desemprego e desestabilização social de comunidades tradicionais; e a disseminação de enfermidades em populações costeiras, causadas pela introdução de organismos patogênicos. O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) estima que espécies invasoras aquáticas causam prejuízos globais anuais em torno de US\$ 100 bilhões.

Diretrizes Internacionais

A partir de 1990, o assunto água de lastro passou a ser trabalhado pela Organização Marítima Internacional (IMO), através de um Grupo de Trabalho específico, instituído no âmbito do seu Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) e, em 1991, através da Resolução MEPC 50 (31), foram publicadas as primeiras diretrizes internacionais para o gerenciamento da água de lastro pelos navios, cujo cumprimento tinha caráter voluntário.

Posteriormente, em 1993 e 1997, a IMO adotou novas resoluções que traziam a evolução dessas diretrizes, sempre com a troca oceânica como a principal ferramenta para reduzir as chances de novas introduções de espécies exóticas por meio da água de lastro. Entretanto, as limitações operacionais que comprometem a

sua efetividade como medida de prevenção e a dificuldade dos países para realizar um rígido controle do cumprimento dessa medida mantiveram o risco de novas introduções ainda significativo, sobretudo em países como o Brasil, grandes exportadores de granéis sólidos e, consequentemente, importadores de grandes volumes de água de lastro.

Em 16 de fevereiro de 2004, a IMO finalmente adotou a sua Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. Reconhecendo as limitações da troca oceânica, a IMO previu na própria Convenção a substituição gradual desta medida, denominada de Regra D1, pelo uso de sistemas de tratamento da água de lastro à bordo dos navios (Regra D2).

Nos últimos anos, diferentes tecnologias de tratamento da água de lastro à bordo dos navios têm sido submetidas à aprovação final do MEPC. Segundo declaração do Sr. Graham Greensmith, especialista da Lloyd's Register, à edição de abril da revista eletrônica "Trade Winds", considerando o ritmo atual de ratificações à Convenção, é provável que sua entrada em vigor ocorra até 2012. Dessa forma, mesmo considerando que a Convenção da água de lastro ainda não está em vigor, os armadores devem pensar mais seriamente em já incluir sistemas de tratamento à bordo em projetos de novos navios, uma vez que num futuro próximo os proprietários de navios desprovidos desses sistemas seriam forçados a promover a adequação dos mesmos, um processo que certamente será mais caro e demorado. E felizmente essa atitude já pode ser observada por parte de alguns armadores, que já sinalizaram na mídia especializada o uso dessas tecnologias. Dessa forma, espera-se que o processo de gerenciamento da água de lastro evolua de forma mais célere daqui para a frente.

Algumas das medidas de gerenciamento previstas na Convenção, dentre elas a troca oceânica e a entrega dos formulários de água de lastro, devem ser obrigatoriamente cumpridas em águas brasileiras, conforme previsto em regulamentos publicados pela Autoridade Marítima e pela ANVISA, respectivamente a NOR-MAM-20/2005 e a Resolução RDC nº 72/2009. Cabe destacar ainda que, no Brasil, os impactos potencialmente provocados pelo uso da água de lastro são caracterizados como crimes ambientais, conforme dispõem os Artigos 33, 54 e 61 da Lei nº 9.605/1998.

Datas para cumprimento das Regras D-1 e D-2 por ano de construção e capacidade de lastro dos navios

Ano de Construção	Capacidade de lastro (m ³)	Ano para o gerenciamento de água de lastro se adequar às regras													
		2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017				
< 2009	≥ 1500 and ≤ 5000	D-1 or D-2						D-2							
	< 1500 and > 5000	D-1 or D-2						D-2							
≥ 2009	< 5000		D-2												
≥ 2009 and < 2012	≥ 5000		D-1 or D-2												
≥ 2012					D-2										

Número de aprovações básicas e finais para as tecnologias de tratamento da água de lastro à bordo dos navios e número de países e respectivos percentuais da arqueação bruta da frota mundial por ocasião das sessões do MEPC

No da Sessão	Período	Aprovações de Sistemas de Tratamento		Número de Países que Ratificaram a Convenção - Percentual da Arqueação Bruta da Frota Mercante Mundial por Ocasião de cada Sessão do MEPC
		Básicas / Finais		
MEPC 54	20 a 24 de março de 2006	2 / 0		6 – 0,62%
MEPC 55	9 a 13 de outubro de 2006	2 / 0		6 – 0,62%
MEPC 56	9 a 13 de julho de 2007	1 / 1		10 – 3,42%
MEPC 57	31 de março a 4 de abril de 2008	4 / 1		13 – 3,62%
MEPC 58	6 a 10 de outubro de 2008	0 / 2		16 – 14,24%
MEPC 59	13 a 17 de julho de 2009	3 / 4		16 – 14,24%
MEPC 60	22 a 26 de março de 2010	8 / 4		22 – 22,65%

Papel dos portos

Ao contrário de iniciativas adotadas em portos e regiões costeiras de outras partes do mundo, em especial nos EUA e países europeus, no Brasil pouca atenção ainda tem sido dada aos portos no gerenciamento da água de lastro. A importância dos portos nesse contexto deve-se justamente por serem as áreas portuárias os locais onde ocorre a captação e o despejo de água de lastro e porque, geralmente, as mesmas apresentam condições que favorecem o estabelecimento e a sobrevivência de novas espécies no ambiente aquático, o que as tornam verdadeiras portas de entrada para as espécies invasoras.

Além da troca oceânica e do tratamento à bordo, outra importante ferramenta no processo de gerenciamento da água de lastro é a avaliação de risco da introdução de espécies exóticas feita para os portos. A metodologia dessa avaliação foi aplicada em alguns portos dos países participantes na primeira fase do Programa GloBallast. No Brasil, o porto participante foi o de Itaguaí (RJ).

Os resultados da avaliação de risco podem contribuir para indicar o melhor tipo de gestão a

ser adotado em cada país ou porto, porém, eles dependem de informações sobre o grau de similaridade ambiental entre os portos doadores e receptores de água de lastro, o número de espécies de risco presentes nos portos doadores e o potencial de inoculação de água de lastro, que leva em conta a frequência e quantidade de descargas de água de lastro. Essas informações, por sua vez, somente podem ser obtidas através da realização de estudos e monitoramentos das características ambientais de cada porto e da análise frequente dos formulários de água de lastro entregues pelos navios.

Portanto, a avaliação de risco também pode ser utilizada como ferramenta para o gerenciamento da água de lastro no país. Contudo, apesar da sua metodologia já ter sido aplicada no Porto de Itaguaí, não foi dada continuidade àquele esforço inicial, assim como a sua utilização não foi difundida aos demais portos e terminais portuários brasileiros, sobretudo os receptores de grandes volumes de água de lastro. Dessa forma, pouco ainda se sabe sobre a real vulnerabilidade e potencial invasor a que os portos nacionais estão submetidos.

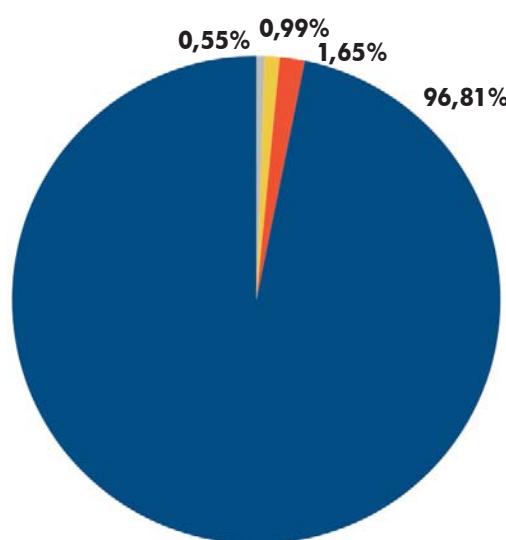


NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Introdução

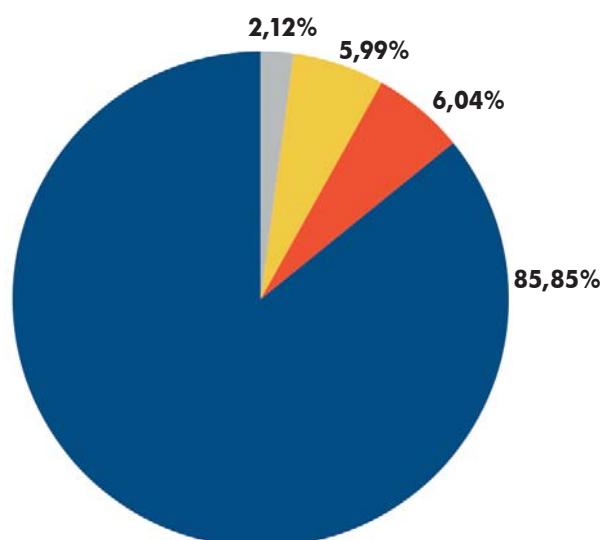
No comércio internacional, a contribuição do modal marítimo no transporte de cargas é majoritária, seja em volume ou valor. No Brasil, não é diferente e os gráficos abaixo demonstram a relevância do transporte marítimo no fluxo comercial de mercadorias, tanto nas exportações quanto nas importações brasileiras:

DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2009
VOLUME TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE



- Marítima
- Rodoviária
- Fluvial
- Tubo-conduto
- Outras

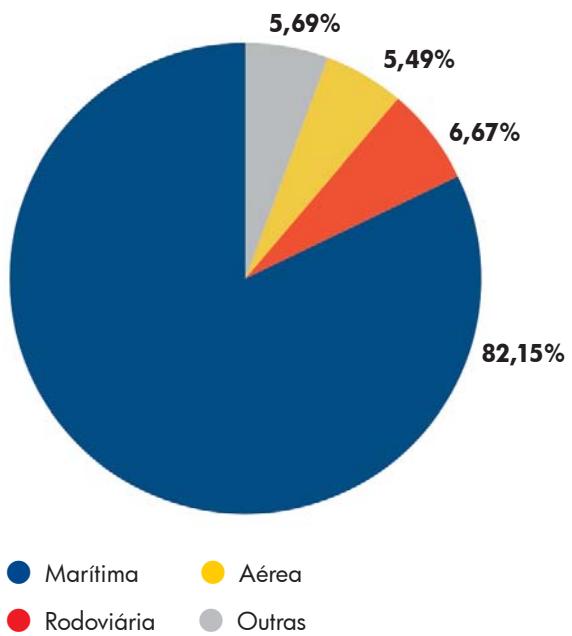
DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2009
VOLUME TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE



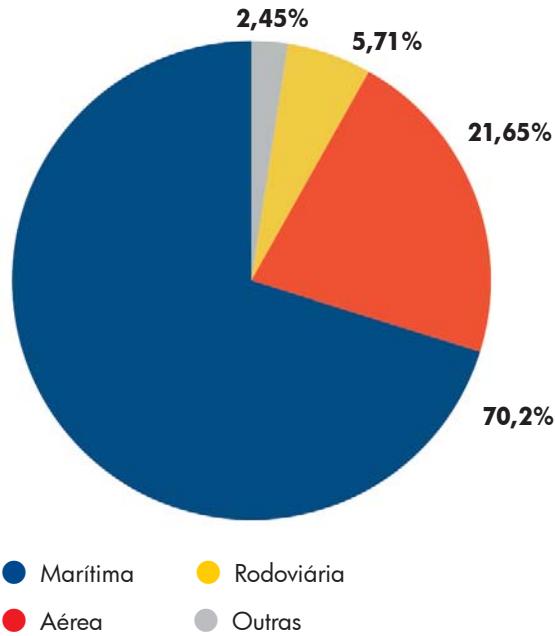
- Marítima
- Rodoviária
- Tubo-conduto
- Outras

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

DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2009
VALOR US\$ FOB TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE



DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2009
VALOR US\$ FOB TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE



Nesse contexto, uma marinha mercante brasileira própria tem papel fundamental, pois além de ser segmento estratégico para o desenvolvimento da economia nacional, funciona como mecanismo de controle de prática abusiva de preços de transporte marítimo, gera empregos e renda, permite crescimento de setores como a construção naval e navipeças e ainda garante a soberania nacional em casos de crise e emergência interna e externa.

A navegação marítima e de apoio, esfera de atuação da ANTAQ, compreende as atividades de prestação de serviços de transporte nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário.

A navegação de longo curso é justamente a que realiza o transporte internacional. Conforme diploma legal, a operação ou exploração do transporte de mercadorias neste tipo de navegação é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União e atendido o princípio da reciprocidade.

Igualmente importante é a navegação de cabotagem, que possibilita, quando comparada a outros modais, a movimentação doméstica de mercadorias em menor custo unitário, maior eficiência energética, maior capacidade de transporte e elevado nível de segurança da carga. A navegação de cabotagem é privativa de empresas brasileiras de navegação, embora não haja restrição quanto à participação do capital es-

trangeiro nestas empresas. As embarcações estrangeiras somente poderão participar deste tipo de navegação quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observada a legislação pertinente e as normas da ANTAQ, ou, ainda, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, amparadas por acordo internacional celebrado pelo governo brasileiro, desde que a reciprocidade seja conferida à bandeira brasileira pelo outro Estado.

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, está a navegação de apoio marítimo, que conta com grandes inovações tecnológicas e investimentos elevados. 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.

Mencione-se 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. Sinalizam concretamente para o crescimento do setor o aumento do número de solicitações de outorgas em 2009 e ainda a carteira de encomendas dos estaleiros nacionais para embarcações deste tipo de navegação.

Regulação

Seminário

Nos dias 12 e 13 de agosto de 2009, em Brasília-DF, foi realizado o 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira. O evento foi promovido pela ANTAQ, pelo Ministério dos Transportes e pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), reunindo autoridades governamentais, empresas brasileiras de navegação, entidades representativas do setor, do trabalho marítimo, dos usuários de transporte de cargas, autoridades e operadores portuários, entre outros.

As principais recomendações do encontro foram as seguintes:

1. estabelecer uma política pública expressiva para o setor de transporte aquaviário, baseada no Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT, com ações concretas que levem a um maior equilíbrio na matriz de transportes do Brasil;
2. efetivar o disposto na Lei nº 9.432/97, entendendo às embarcações que operam na navegação de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário, os preços de combustível (bunker e diesel marítimo) cobrados às embarcações de longo curso;

3. alterar a Lei nº 9.432/97 que ordena o transporte aquaviário, visando a corrigir falhas que não permitem que o Registro Especial Brasileiro – REB seja eficaz;

4. promover o ressarcimento, com recursos do Fundo de Marinha Mercante – FMM, dos encargos sociais dos tripulantes;

5. promover a isenção do Imposto de Renda Pessoa Física - IRPF para marítimos embarcados;

6. assegurar pontualidade ao ressarcimento do Adicional de Frete da Marinha Mercante (AFRMM);

7. estabelecer uma política sustentável e independente para a marinha mercante nacional e a construção naval;

8. garantir o não contingenciamento do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM);

9. reativar o Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade dos Portos – PROHAGE;

10. avaliar a instituição de um tributo único aos armadores, como na maior parte do mundo, nos moldes do “tonnage tax”;

11. criar um comitê tripartite entre Empresas



Brasileiras de Navegação, Sindicatos e Marinha do Brasil para estudar e acompanhar a formação dos marítimos;

12. estudar a desoneração da importação de navipeças sem similar nacional para as Empresas Brasileiras de Navegação;

13. estimular a criação de estaleiros exclusivos para reparação naval;

14. agilizar a movimentação das cargas da cabotagem nos portos brasileiros.

A ANTAQ encaminhou ao Ministério dos Transportes - MT sugestão de criação de Grupo de Trabalho específico, composto por representantes do próprio MT, da Marinha do Brasil, da Casa Civil da Presidência da República, do Ministério da Fazenda, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, do Tribunal Marítimo, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos-CONTTMAF e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - SYNDARMA, com o objetivo de dar continuidade às recomendações acima.

Convênio 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, o termo 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.

Pelo termo de cooperação, a ANTAQ receberá da Marinha diversas informações relativas a embarcações nacionais e estrangeiras que estejam operando em águas jurisdicionais brasileiras. Receberá, ainda, de forma gráfica e automática, dados que permitirão melhor fiscalização da operação das empresas autorizadas nas navegações de longo curso, cabotagem e de apoio marítimo.

Por sua vez, a ANTAQ colaborará com a Marinha na divulgação de informações relativas ao setor aquaviário. Essas informações serão encaminhadas às empresas brasileiras de navegação como forma de contribuir para a segurança e para o acompanhamento do tráfego marítimo. Além disso, a Agência prestará assessoria em assuntos relativos ao transporte aquaviário e serviços de apoio marítimo e portuário de interesse da Marinha.

Relações 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. **Veja na página seguinte as ações que se destacam.**

Acordo sobre Transporte Marítimo com os Estados Unidos

Encontra-se tramitando na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado a aprovação do texto do Acordo sobre Transporte Marítimo, celebrado com os Estados Unidos, em Washington, no dia 30 de setembro de 2005.

Convênio sobre Transportes Marítimos com o Chile

A Agência vem atuando com ênfase no acompanhamento deste tráfego, propondo em 2009 revisão do Convênio, considerando as-



pectos regulatórios no tocante à regularidade, "transit-time" e valores de frete marítimo cobrados especialmente na importação brasileira de cobre.

Negociações do Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL

O Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL faz parte de um processo de integração e de um compromisso de harmonização de legislações em determinadas áreas, levando em conta a necessidade de estabelecer a igualdade de condições para a prestação de serviços de transporte marítimo entre os armadores/empresas de navegação do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. É premissa do Acordo assegurar a eficiência, a regularidade e a redução dos custos dos serviços de transporte marítimo no âmbito do MERCOSUL, assim como o desenvolvimento de suas marinhas mercantes.

As 13 reuniões realizadas pela Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, como parte das reuniões do Subgrupo de Trabalho SGT nº5 – Transportes do MERCOSUL, produziram avanços significativos no sentido da elaboração do Acordo. Entretanto, a última minuta aprovada pelo Brasil, Argentina e Paraguai não foi acompanhada na íntegra pelo Uruguai. O principal entrave continua sendo a inclusão das cargas consideradas de serviços "feeder" no âmbito do Acordo.

A ANTAQ tem se esforçado para promover a solução do impasse, por acreditar que um MERCOSUL fortalecido proporcionará oportunidades de negociação com outros blocos econômicos, como por exemplo a União Europeia.

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

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)

Protocolo de Liberalização do Comércio de Serviços do MERCOSUL

O Protocolo de Montevidéu sobre o Comércio de Serviços feito em 15.12.1997, pelos governos da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai, estabelece que os Estados-Partes realizarão rodadas anuais de negociação, a fim de completar, em um prazo máximo de dez anos, a partir de sua entrada em vigor, o Programa de Liberalização do Comércio de Serviços do MERCOSUL.

O Protocolo de Montevidéu entrou em vigor em 07.12.2005 e o cumprimento do prazo fixado para completar o Programa de Liberalização do Comércio de Serviços intrazona requer a definição de diretrizes para os trabalhos e para os processos de tomada de decisão nos Estados-Partes.

Ao final de 2009 concluiu-se a sétima rodada de negociação, sempre coordenada pelo Grupo de Serviços do MERCOSUL e liderada no lado brasileiro pelo Ministério das Relações Exteriores – MRE. Nas rodadas de negociações são apresentadas e discutidas as listas de compromissos assumidos por cada Estado Parte, conforme setor/subsetor, limitações ao acesso a mercados e limitações ao tratamento nacional nos respectivos modos de prestação, no sentido de mapear e superar as restrições normativas existentes e desta forma convergir para a liberalização do comércio de serviços dentro do prazo previsto no Protocolo de Montevidéu.

A ANTAQ acompanha e participa das reuniões do Grupo de Serviços do MERCOSUL, analisando propostas e fornecendo os subsídios necessários às negociações, nos assuntos relativos ao segmento de transporte aquaviário.

IBAS

A ANTAQ participou, nos dias 14 e 15 de julho de 2009, no Ministério das Relações Exteriores, no Rio de Janeiro, da 9ª reunião do Grupo de Trabalho de Transportes (segmento marítimo) do Fórum de Diálogo IBAS. O fórum prevê a cooperação entre Índia, Brasil e África do Sul em 16 setores, dentre eles o de transportes (áereo e marítimo).

Durante o encontro, foram trocadas informações entre as delegações dos três países sobre as possibilidades de cooperação nos oito projetos relativos ao transporte marítimo:

- Cooperação entre organizações e empresas de transporte marítimo;
- Cooperação entre instituições de ensino marítimo e capacitação de recursos humanos;

- Intercâmbio de dados e informações sobre fluxo comercial nos portos;
- Cooperação entre as administrações marítimas sobre as funções regulatórias do setor;
- Cooperação entre empresas privadas do setor de construção e reparo naval;
- Cooperação em desenvolvimento portuário e tecnologia de operação portuária;
- Cooperação em desenvolvimento de portos marítimos regionais de concentração de cargas (hubs);
- Cooperação em técnicas de gestão de água de lastro.

O plano de ação decorre do acordo trilateral sobre transporte marítimo e outros assuntos relacionados ao setor, assinado pelos três países em 13 de setembro de 2006, no âmbito da Declaração de Brasília. A declaração foi assinada em 6 de junho de 2003 e criou o Fórum de Diálogo do IBAS.

IMO

A IMO é a agência da Organização das Nações Unidas (ONU) que tem como propósito fomentar a cooperação entre os governos no campo da regulamentação e dos procedimentos governamentais relacionados com assuntos técnicos de todos os gêneros que interessem à navegação comercial internacional. Sua estrutura é composta de uma Assembleia, formada pelos 169 Estados-Partes e três Associados, de um Conselho e de cinco Comitês.

No ano de 2009, além das reuniões preparatórias dos eventos da IMO que envolvem assuntos afetos ao transporte aquaviário do Brasil, a ANTAQ participou de duas sessões em Londres, Reino Unido: 35ª Sessão do Comitê de Facilitação (FAL) e 102ª Reunião do Conselho – IMO.

Na reunião da FAL, tratou-se da revisão da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional e estabelecimento de medidas necessárias à sua implementação pelos Estados-Partes e da adoção de meios eletrônicos para simplificar e agilizar a liberação de navios nos portos.

Já a reunião do Conselho, órgão executivo da IMO, responsável pela supervisão dos trabalhos da Organização, tratou, dentre outros temas administrativos, do assunto pirataria e roubo armado contra navios, em especial por conta dos atos ocorridos na costa da Somália, no Golfo de Aden e em certas áreas do Mar Vermelho.

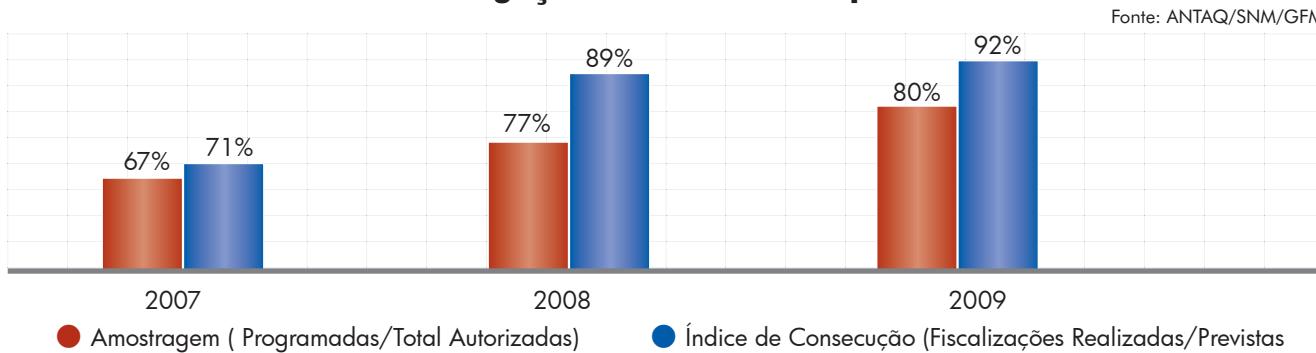
Fiscalização

A fiscalização da prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio é realizada com base no Plano Anual de Fiscalização – PAF, programado para verificar os requisitos para a manutenção da outorga de autorização das empresas brasileiras de navegação, implantado a partir do ano de 2007. Além do Plano Anual de Fiscalização, ocorrem as fiscalizações eventuais das empresas de navegação marítima e de apoio, modalidade decorrente de denúncias ou indícios de violação de dispositivos legais ou 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, ponderando as competências da Gerência de Fiscalização e das Unidades Administrativas Regionais. O gráfico a seguir 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:

Plano Anual de Fiscalização - PAF Navegação Marítima e de Apoio

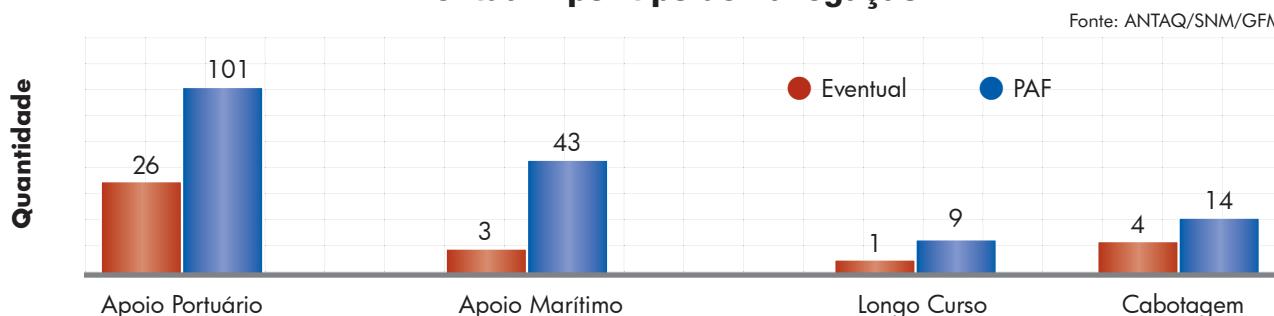


Destaca-se que a Agência tem ampliado ano a ano o tamanho das amostras, tendo como justificativa o incremento de seu efetivo e também a descentralização das ações fiscalizatórias com a criação de novas unidades administrativas regionais. Observa-se significativo aumento

de performance na execução das fiscalizações programadas entre os anos 2007 e 2009.

As fiscalizações realizadas em 2009, considerando o PAF e as Eventuais, por tipo de navegação, podem ser observadas no gráfico a seguir:

Fiscalizações realizadas em 2009 PAF Eventual - por tipo de navegação



Das 211 empresas autorizadas na Navegação Marítima e de Apoio, até novembro de 2008, foram programadas para o PAF/2009, fiscalizações em 168 delas, abrangendo 80% do total. Desse total programado para 2009, foram efetivamente realizadas 154, correspondendo a 92% das fiscalizações programadas para as empresas autorizadas a operar nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio

marítimo e apoio portuário. Deixaram de ser fiscalizadas 14 empresas pelos seguintes motivos: 5 por renúncia à outorga de autorização; 4 em processos administrativos contenciosos instaurados no decorrer do PAF; 1 cassada e 4 reprogramadas para o exercício de 2010. As 154 fiscalizações efetivamente realizadas em empresas de navegação marítima e de apoio deram origem aos seguintes resultados:

SITUAÇÃO DAS FISCALIZAÇÕES REALIZADAS PAF/2009		Quantidade
Regulares perante a ANTAQ		88
Regulares após cumprir Termo de Ajuste de Conduta (TAC)		7
Com proposta de TAC		4
Cumprindo TAC		9
Com proposta de instauração de Processo Administrativo Contencioso (PAC)		5
Com proposta de instauração de Processo Administrativo Contencioso Simplificado (PAS)		1
Em Processo Administrativo Contencioso (PAC)		1
Em Processo Administrativo Contencioso Simplificado (PAS)		1
Renúncia à Outorga		6
Não comprovação de operação na navegação de apoio marítimo		12
Cumprindo prazo legal para sanar pendências da fiscalização		9
Em fase de elaboração de Relatório de Fiscalização		5
Em análise		6

Destacam-se as seguintes irregularidades: falta ou não do envio de documentos (balanços auditados, demonstrações contábeis, certidões e documentos da embarcação), de comprovação de índice de liquidez e de comprovação de operação.

Em relação às Fiscalizações Eventuais, em 2009 foram fiscalizadas 32 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 2009		Quantidade
Não comprovada operação irregular		8
Penalidade de multa		1
Em Processo Administrativo Contencioso (PAC) por operar sem autorização da ANTAQ		2
Com proposta de instauração de Processo Administrativo Contencioso Simplificado (PAS)		1
Cumprindo Termo de Ajuste de Conduta (TAC)		1
Em fase de regularização		3
Regular perante a ANTAQ		1
Empresas de Dragagem regulares perante a ANTAQ		8
Empresas de Dragagem que solicitaram renúncia		7

Processos Administrativos Contenciosos

No período de 2003 a 2009, a ANTAQ instaurou 101 Processos Administrativos Contenciosos – PAC, sendo que 91 foram encerrados, 1 encontra-se em análise, 6 aguardam decisão, 1 aguarda recurso e 2 encontram-se suspensos.

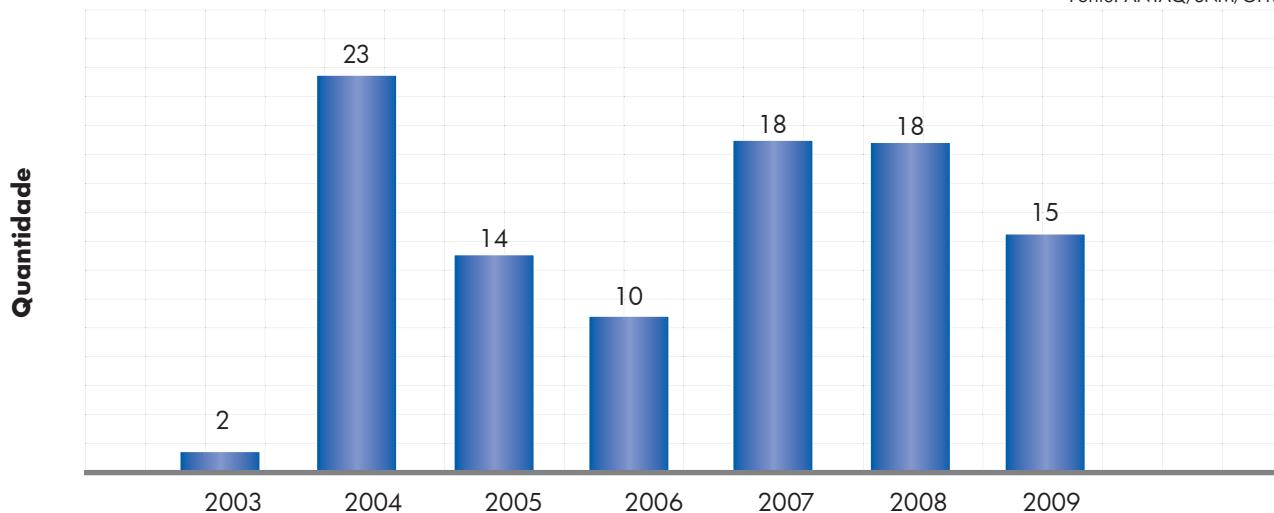
Cabe mencionar que os 91 PAC encerrados equivalem a 90% do total, tendo o seguinte desdobramento: 10 empresas não sofreram penalização, 13 se adequaram às Normas da ANTAQ, 10 renunciaram à outorga de autori-

zação, 22 foram advertidas, 13 foram multadas, 2 tiveram as autorizações suspensas e 21 tiveram suas autorizações cassadas, sendo que 1 encontra-se suspensa por decisão judicial. Foram também instaurados 2 Processos Administrativos Contenciosos Simplificados – PAS, sendo que 1 foi encerrado com aplicação da penalidade de advertência e o outro encontra-se em fase de conclusão.

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

Processos administrativos contenciosos instaurados Navegação Marítima e de Apoio

Fonte: ANTAQ/SNM/GFM



Frota Mercante

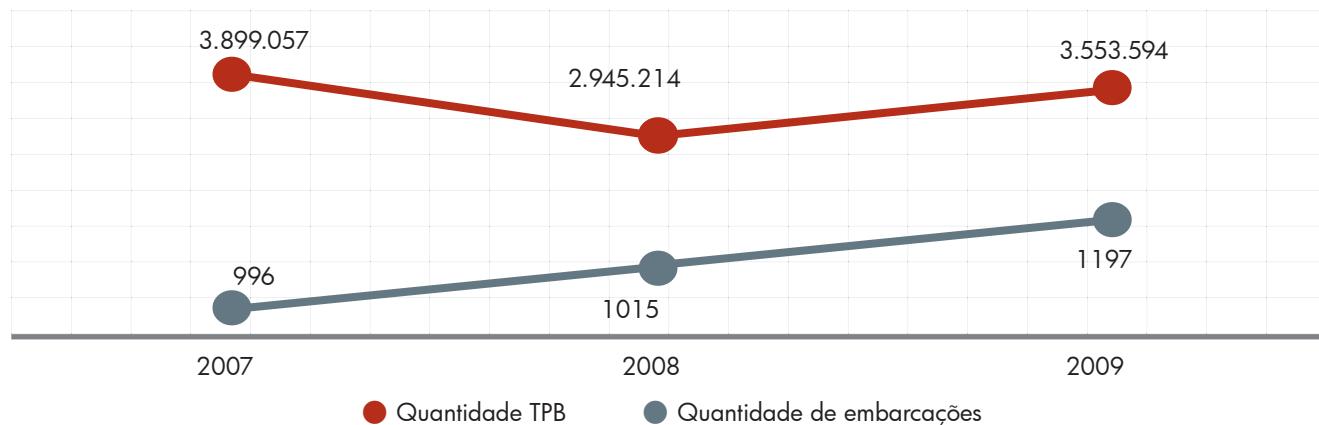
A frota de bandeira brasileira da navegação marítima e de apoio, relativa às navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, é composta por 1.197 embarcações. Deste total, 68,8% (823 embarcações) encontram-se com idade superior a

18 anos. A idade média da frota é de 19,2 anos, bastante elevada, considerando-se que a vida útil dos navios situa-se em torno de 20 anos.

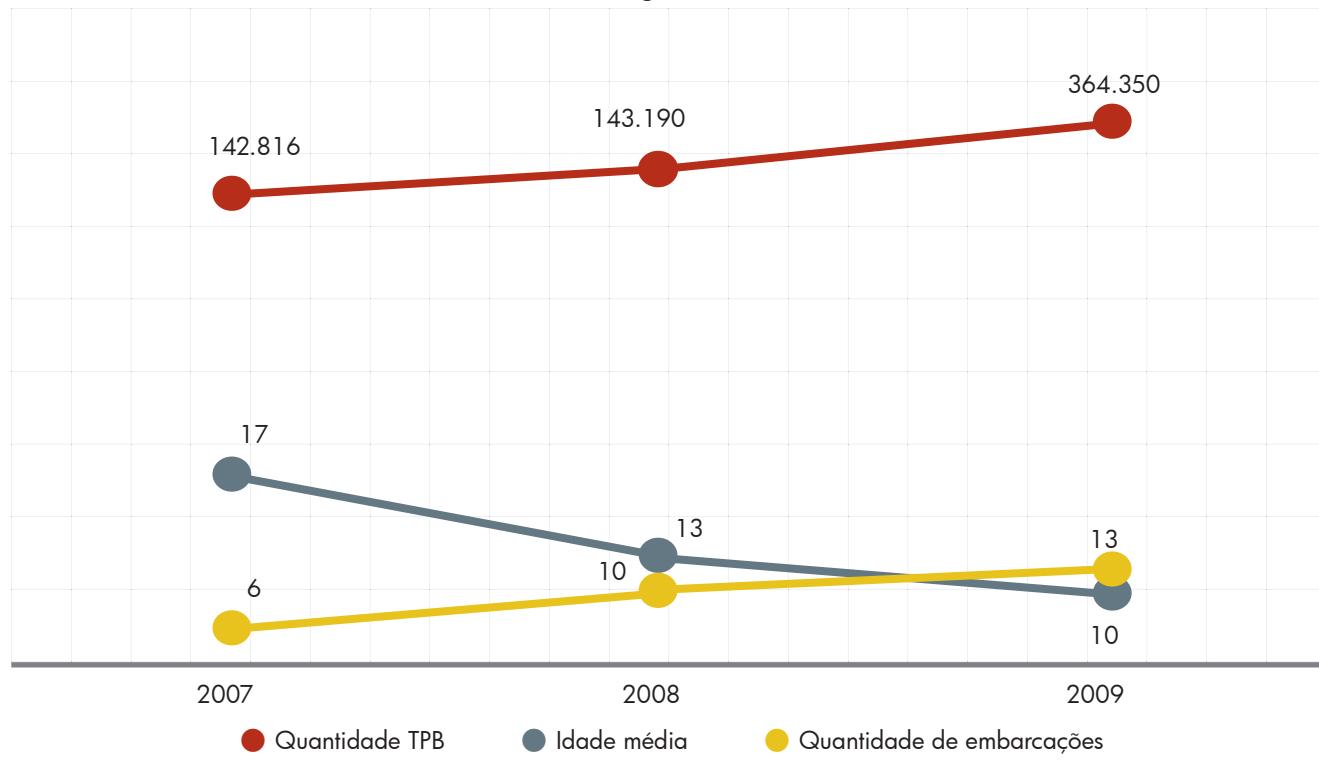
Os gráficos abaixo retratam a série histórica da frota de bandeira brasileira, detalhando a embarcação tipo porta-contêiner:

Evolução da frota de bandeira brasileira própria e afretada Frota geral

Fonte: ANTAQ/SNM/GFM



Evolução da frota de bandeira brasileira própria e afretada Tipo de embarcação: porta-contêiner



Valores anuais medidos em períodos distintos

Cabe mencionar que a variação da quantidade de TPB disponível da frota de bandeira brasileira é fortemente influenciada pelas embarcações do tipo petroleiro e graneleiro, enquanto a quantidade total de embarcações é mais sensível à variação da quantidade de embarcações do tipo rebocador/empurrador e lancha.

A frota mercante brasileira, que vinha se reduzindo nas últimas décadas por falta de renovação, 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.

Observa-se que o detalhamento da embarcação tipo porta-contêiner revela crescimento em

quantidade de embarcações e de TPB disponível e ainda diminuição da idade média ao longo dos últimos três anos. Atribui-se este comportamento à retomada de investimentos na frota de bandeira brasileira na navegação de cabotagem, especialmente em navios do tipo porta-contêiner, destacando os investimentos feitos pela empresa Log-In Logística Intermodal S/A, a importação de dois navios conteineiros de 2,5 mil TEUs cada pela Mercosul Line Navegação e Logística LTDA e ainda o incremento de mais um navio afretado na frota da empresa Aliança Navegação e Logística LTDA.

As tabelas abaixo ilustram a situação da frota mercante nacional em 2009, acompanhadas de comentários analíticos:

Frota de bandeira brasileira própria e afretada

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	62	5,2	15	62.368,1	1,8
BARCAÇA	44	3,7	19	145.234,5	4,1
CABREA/GUINDASTE	12	1,0	36	5.119,2	0,1
CARGUEIRO	18	1,5	21	157.953,3	4,4
CATAMARÃ MISTO	1	0,1	1	45,0	0,0
CHATA	51	4,3	32	20.507,0	0,6
FLUTUANTE	42	3,5	10	3.627,2	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	0,8	20	74.601,5	2,1
GRANELEIRO	39	3,3	28	846.097,2	23,8
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	37	777,5	0,0
LANCHA	259	21,6	20	3.097,8	0,1
LANCHA PRÁTICO	11	0,9	17	44,8	0,0
MANUSEIO ESPIAS	4	0,3	12	1.038,6	0,0
NAVIO CISTERNA	1	0,1	35	28.801,0	0,8
OUTRAS EMBARCAÇÕES	104	8,7	15	7.175,5	0,2
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	13	1,1	16	3.497,6	0,1
PASSAGEIROS	3	0,3	3	8,3	0,0
PESQUISA	2	0,2	13	19,4	0,0
PETROLEIRO	45	3,8	24	1.304.835,3	36,7
PORTA CONTEAINER	13	1,1	10	364.350,0	10,3
REBOCADOR/EMPURRADOR	335	28,0	21	51.776,6	1,5
ROLLON/ROLL-OFF	5	0,4	17	107.567,6	3,0
SUPPLY	114	9,5	11	258.042,1	7,3
TANQUE QUÍMICO	9	0,8	19	107.009,0	3,0
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	1.197	100	19,2	3.553.594,0	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 31/12/2009

**FROTA DE BANDEIRA BRASILEIRA (PRÓPRIA E AFRETADA)
NAVEGAÇÕES DE LONGO CURSO E DE CABOTAGEM**

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	4	2,9	11	4.834,0	0,2
BARCAÇA	14	10,1	8	89.187,2	3,0
CARGUEIRO	13	9,4	23	152.337,0	5,2
FLUTUANTE	1	0,7	36	2.721,0	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	6,5	20	74.601,5	2,5
GRANELEIRO	20	14,4	24	790.806,6	26,9
NAVIO CISTERNA	1	0,7	35	28.801,0	1,0
OUTRAS EMBARCAÇÕES	1	0,7	37	156,0	0,0
PETROLEIRO	38	27,3	23	1.284.422,3	43,6
PORTA CONTEINER	13	9,4	10	364.350,0	12,4
REBOCADOR/EMPURRADOR	11	7,9	7	3.212,6	0,1
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	3,6	17	107.567,6	3,7
TANQUE QUÍMICO	9	6,5	19	40.057,0	1,4
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	139	90	18,4	2.943.053,9	95

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 31/12/2009

**FROTA DE BANDEIRA BRASILEIRA (PRÓPRIA E AFRETADA)
NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO**

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	53	6,0	15	55.545,2	22,9
BARCAÇA	27	3,1	27	41.277,5	17,0
CÁBREA/GUINDASTE	11	1,3	38	3.037,2	1,3
CARGUEIRO	3	0,3	28	510,2	0,2
CHATA	51	5,8	32	20.507,0	8,5
FLUTUANTE	41	4,7	9	906,2	0,4
GRANELEIRO	18	2,1	32	51.212,4	21,1
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	37	777,5	0,3
LANCHA	236	26,9	20	1.753,6	0,7
LANCHA PRÁTICO	11	1,3	17	44,8	0,0
MANUSEIO DE ESPIAS	2	0,2	7	513,6	0,2
OUTRAS EMBARCAÇÕES	87	9,9	14	3.233,4	1,3
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	12	1,4	16	3.378,7	1,4
PASSAGEIROS	3	0,3	3	8,3	0,0
PESQUISA	2	0,2	13	19,4	0,0
PETROLEIRO	8	0,9	31	21.392,9	8,8
REBOCADOR/EMPURRADOR	308	35,1	22	36.746,6	15,2
SUPPLY	3	0,3	13	1.625,1	0,7
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	877	100	20,6	242.489,5	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 31/12/2009

Os avanços obtidos na contratação e licitação para construção de embarcações junto a estaleiros nacionais do Programa de Modernização e Expansão da Frota – Promef ainda não estão refletidos na composição da frota de bandeira brasileira de 2009, visto que está previsto para 2010 o lançamento ao mar dos primeiros navios que cujos respectivos batimentos de quilha foram realizados (um navio tipo Suezmax para transporte de óleo cru e um navio de 48 mil TPB para transporte de petróleo e etanol).

O Promef, implementado pela empresa Transpetro e lançado como parte integrante do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal, tem previsão de construção de 26 navios numa primeira fase e ainda mais 23 navios em sua segunda fase lançada em 2008, totalizando 4 milhões de TPB distribuídos entre navios do tipo Suezmax, Aframax, Panamax e gaseiros, entre outros.

Ao analisarmos o total da frota de bandeira brasileira em 2009, verifica-se que 139 embarcações (11,6%) operam nas navegações de cabotagem e longo curso, respondendo por uma capacidade de transporte em torno de 2.943.053,9 toneladas de porte bruto, ou seja, cerca de 83% do total. 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 (bandeira de conveniência) e com isso conseguem atingir menores custos operacionais.

Investimentos da empresa Log-In na construção de cinco navios com capacidade nominal de 2.700 TEUs, projetados e concebidos para operar na costa brasileira, fundamentam a expectativa de crescimento da navegação de cabotagem para 2010, sendo previsto para tal ano a entrega da primeira embarcação e para 2013, da quinta.

Reforçam as boas perspectivas para a navegação de cabotagem as ações em curso provenientes do 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira e as prioridades de financiamentos de projetos da navegação de cabotagem, aprovadas no final de 2009 pelo Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante, totalizando R\$ 4,231 bilhões neste segmento, incluindo a construção de três navios multi-propósito de 11.000 TPB.



Impulsionada pelo desenvolvimento das atividades de exploração e produção de petróleo no mar e investimentos no segmento, a frota de bandeira brasileira tende a expandir cada vez mais. As novas prioridades concedidas em 2009, com recursos do Fundo de Marinha Mercante, preveem a construção de mais dez rebocadores.

Ainda que se considere a redução dos gastos totais com afretamentos na navegação de apoio portuário ocorrida em 2009 por conta da revoação da Portaria Nº 461, de 15 de dezembro de 1999, que enquadrava a execução dos serviços de dragagem como navegação de apoio portuário, o expressivo crescimento em 2009 dos gastos com afretamento com embarcações do tipo rebocador, em relação ao ano anterior, já reflete um aumento de demanda neste tipo de navegação.

É notório o crescimento da demanda por embarcações que operam na navegação de apoio marítimo, seja pelo aumento dos gastos com afretamentos ou da quantidade de outorgas de autorização neste tipo de navegação, motivado principalmente pelas descobertas de petróleo na área do pré-sal. O setor encontra-se em franca ascensão, e como nos anos anteriores, a maior parte dos recursos destinados ao financiamento de projetos priorizados em 2009 com recursos do Fundo de Marinha Mercante foi para esta navegação, girando em torno de 36,6% do total. Contemplou-se a construção de 76 embarcações, totalizando R\$ 5,218 bilhões.

Cumpre destacar a maior exigência do mercado offshore por embarcações de elevado grau tecnológico e que permitam operações cada vez mais complexas, especialmente nos serviços que envolvem o apoio logístico a embarcações e instalações que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de hidrocarbonetos. Embora já existam encomendas de construção junto a estaleiros nacionais, hoje a frota nacional ainda carece da inovação tecnológica necessária para atender alguns tipos de operação deste segmento.

**FROTA DE BANDEIRA BRASILEIRA (PRÓPRIA E AFRETADA)
NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO**

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	7	1,9	6	10.063,1	2,9
BARCAÇA	5	1,3	22	18.630,8	5,5
CABREIA/GUINDASTE	1	0,3	8	2.082,0	0,6
CARGUEIRO	2	0,5	3	4.972,0	1,5
CATAMARÃ	1	0,3	1	45,0	0,0
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,3	1	777,5	0,2
LANCHA	49	13,2	22	1.827,1	0,5
MANUSEIO DE ESPIAS	4	1,1	12	1.038,6	0,3
OUTRAS EMBARCAÇÕES	26	7,0	15	4.387,9	1,3
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	4	1,1	11	164,8	0,0
PETROLEIRO	2	0,5	10	6.676,2	2,0
REBOCADOR/EMPURRADOR	156	42,0	14	32.897,5	9,6
SUPPLY	113	30,5	11	258.031,8	75,5
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	371	100	14,0	341.594,3	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 31/12/2009

**DETALHAMENTO DA FROTA DE SUPPLY E REBOCADOR/EMPURRADOR
NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO**

CLASSE (TIPO SUPPLY)	Quantidade
AHTS	6
AHTS 10.000	1
AHTS 12.000	1
AHTS 15.000	2
AHTS 5.000	1
OFFSHORE TUG/SV	1
OSRV	1
PSV	6
PSV 1.500	9
PSV 1.500 OR	2
PSV 3.000	15
PSV 4.500	1
ROV	1
SV	7
SV 1.000	1
SV 1.000 OR	1
SV 300	1
UT 715L	1
UT 750	2
Não especificada	53

CLASSE (TIPO REBOCADOR)	Quantidade
AHTS 12.000	1
LH 1.200	2
LH.1.800	2
PSV 1.500 OR	1
SV	3
SV 1.500 OR	2
Não especificada	145



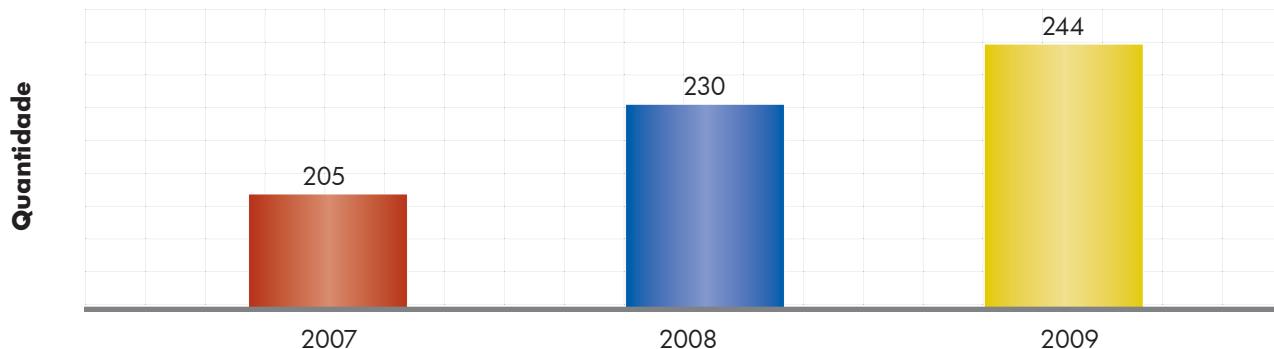
Outorga

Até o final de 2009, a quantidade de regulados pela ANTAQ na prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio atingiu o patamar de 244 empresas

brasileiras de navegação. Esse resultado significa um crescimento de 6% em relação a 2008. O gráfico a seguir mostra a evolução da quantidade de empresas reguladas pela Agência:

Empresas de Brasileiras de Navegação

Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ



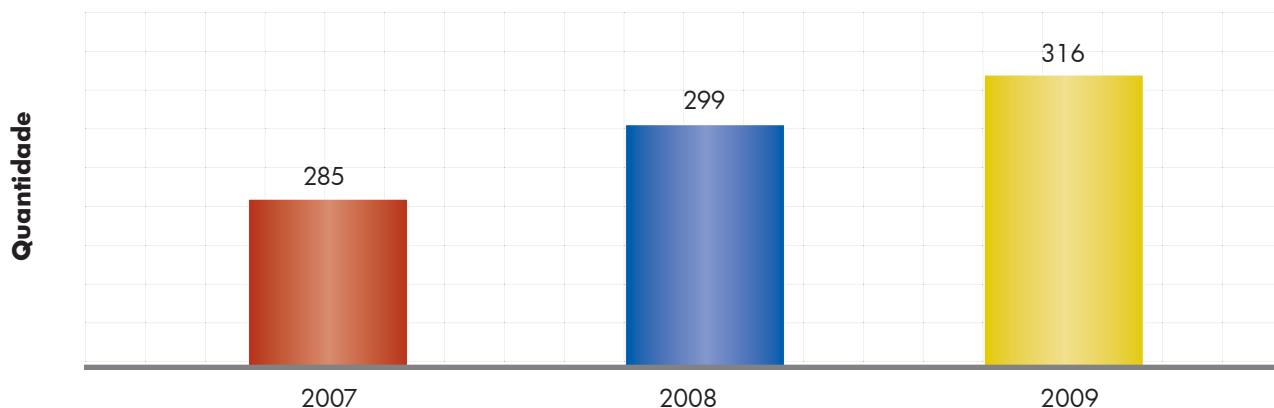
Vale destacar que a quantidade de empresas reguladas não corresponde necessariamente à quantidade total de outorgas de autorização emitidas pela ANTAQ, visto que uma mesma empresa pode prestar serviço de transporte aquaviário em mais de um tipo de navegação.

A razão para a menor evolução entre 2008 e 2009, em comparação ao biênio 2007/2008, deve-se ao grande número de extinções de autorização de empresas de dragagem, resultado da

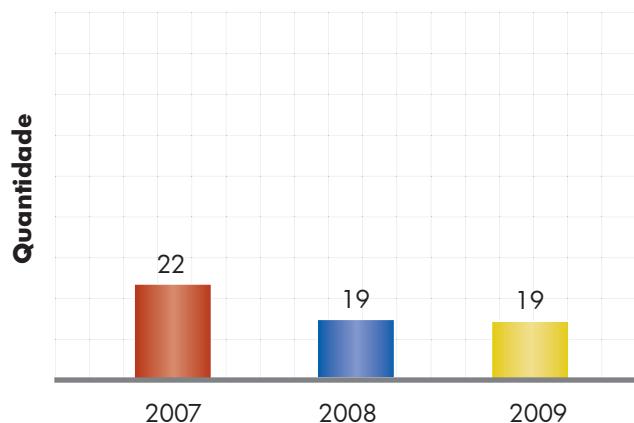
entrada em vigor da Lei nº 11.610/07 (Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária) e da Portaria Nº 3, de 6 de janeiro de 2009, do Ministério dos Transportes, que revogou a Portaria Nº 461, de 15 de dezembro de 1999, a qual enquadrava a execução dos serviços de dragagem como navegação de apoio portuário. Os gráficos abaixo ilustram o total de outorgas de autorização existentes ao final do exercício de cada ano e a respectiva distribuição por tipo de navegação:

Total de Outorgas

Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ

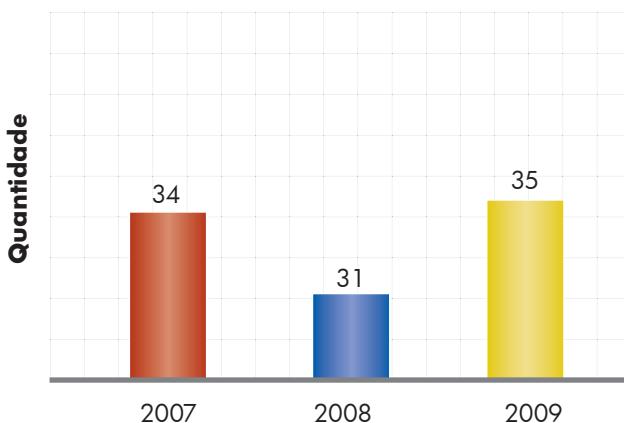


OUTORGAS LONGO CURSO

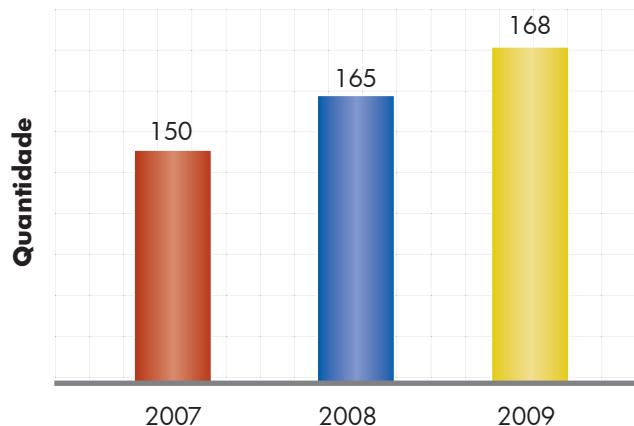


OUTORGAS CABOTAGEM

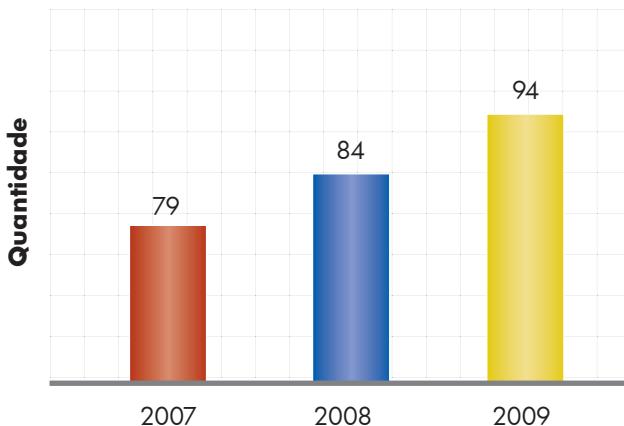
Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ



OUTORGAS APOIO PORTUÁRIO



OUTORGAS APOIO MARÍTIMO



O ano de 2007 representou um salto significativo do número de outorgas emitidas anualmente, refletindo uma fase de busca de regularização junto à Agência, decorrente do início da implementação do Plano Anual de Fiscalização – PAF. Em 2008, o crescimento foi impulsionado pela entrada de empresas de navegação de apoio portuário.

Se analisarmos as outorgas de 2009, a saída de empresas de dragagem da navegação de apoio portuário da esfera de atuação da ANTAQ foi compensada pelo aumento do ritmo de crescimento do número de empresas de navegação na navegação de apoio marítimo em relação ao ano anterior.

Vislumbra-se como perspectiva para os próximos anos:

a) tendência de manutenção do crescimento da cabotagem, como aposta do mercado no sucesso do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), na consequente redução dos custos do setor com o aprimoramento da eficiência logística e nas ações governamentais no sentido de desonerasar o segmento e atrair investimentos;

b) manutenção de expressivo número de interessadas no apoio marítimo, fato que pode ser explicado pela perspectiva de grande aquecimento do mercado de apoio marítimo face às expectativas de exploração das grandes reservas de petróleo na camada de pré-sal;

c) tendência de crescimento de empresas no apoio portuário e respectiva renovação da frota, impulsionadas pela alavancagem do apoio marítimo e da cabotagem.

Afretamento de Embarcações

A regulação da ANTAQ para o afretamento de embarcações nacionais ou estrangeiras para a prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio é realizada por meio de registro ou autorização de afretamento e em conformidade com a legislação e norma regulamentadora específica para cada tipo de navegação.

O registro ocorre nos afretamentos de embarcação de bandeira brasileira, de embarcação estrangeira quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666/69 para a navegação de longo curso (que trata da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira de carga prescrita), ou ainda, de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem e de apoio marítimo, conforme determinadas limitações de tonelagem de porte bruto.

A autorização ocorre nos afretamentos de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, ou ainda, para a navegação de longo curso no caso de suspensão da obrigatoriedade de transporte de carga prescrita à bandeira brasileira.

Os afretamentos subdividem-se ainda por modalidade, a saber: a casco nu, por tempo e por viagem. Esta última recebe denominação específica (para efeitos de controle), ou seja, por espaço, quando ocorre o afretamento de parte de uma embarcação para uma viagem.

A ANTAQ, por meio de normas, estabelece os procedimentos e critérios de afretamentos a serem seguidos conforme o tipo de navegação. A Resolução nº 191-ANTAQ, alterada pela Resolução nº 494-ANTAQ, trata do afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio portuário, a Resolução nº 192-ANTAQ, alterada pela Resolução nº 495-ANTAQ, aborda o apoio marítimo, a Resolução nº 193-ANTAQ, alterada pela Resolução nº 496-ANTAQ, se refere a cabotagem, e, por fim, a Resolução nº 195-ANTAQ, alterada pela Resolução nº 493-ANTAQ, cuida do afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação para transporte de carga no tráfego de longo curso e para a liberação do transporte de carga prescrita à bandeira brasileira por em-



presa de navegação estrangeira.

O acompanhamento das autorizações/regis-
tros de afretamento de embarcações, bem como
a liberação de transporte de carga prescrita à
bandeira brasileira em embarcações estrangei-
ras, pertencentes às empresas estrangeiras de
navegação, propicia avaliar o nível de competi-
tividade do Brasil no cenário político e econômico
do transporte marítimo internacional.

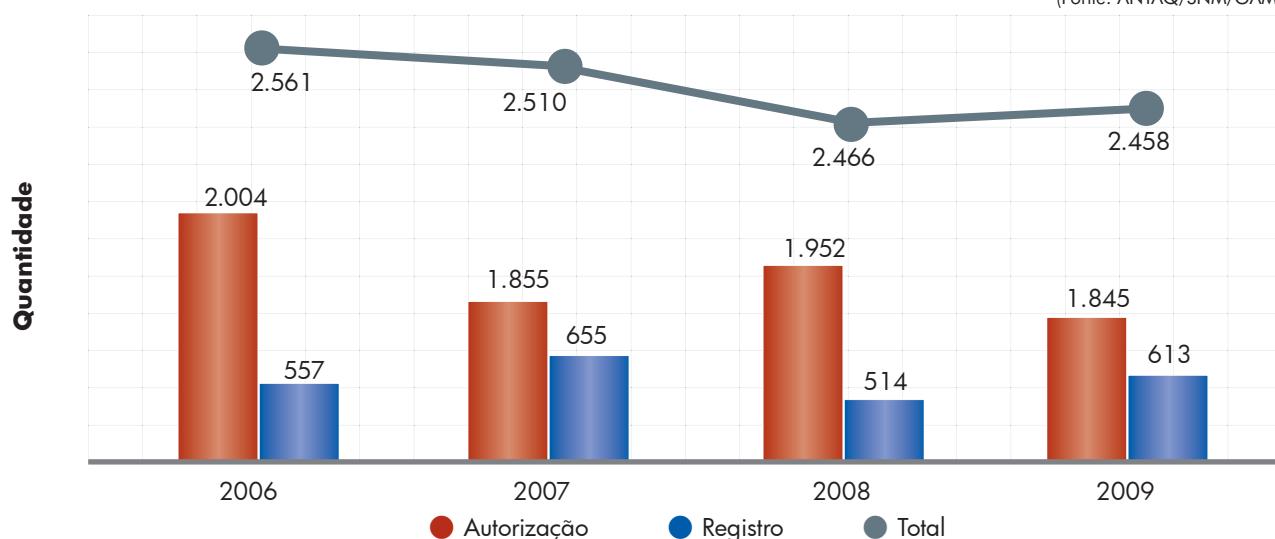
Em que pese a necessidade de realizar os afretamentos, motivados pela carência de em-
barcações de bandeira brasileira, alerta-se que
tais gastos possibilitem remessa cambial para
o exterior.

Equilibrar o desenvolvimento de uma marinha
mercante nacional, sem deixar de atrair investi-
mentos externos, ainda que pela participação
de empresas estrangeiras no capital de empresas
brasileiras de navegação, é o desafio a ser en-
frentado pela regulação do segmento. Entre-
tanto, para tal sucesso é imprescindível o esta-
belecimento de políticas públicas para o setor
que favoreçam a consolidação dos marcos re-
gulatórios existentes no transporte aquaviário.

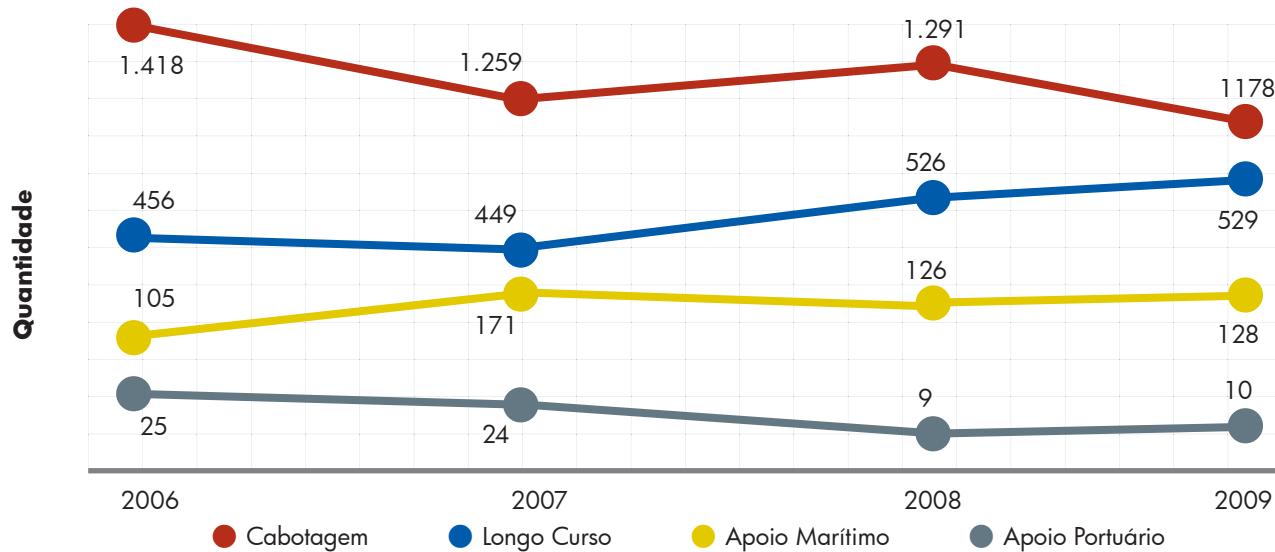
Os gráficos a seguir mostram os afretamentos
de embarcações realizados ao longo dos últimos
quatro anos.

Evolução na quantidade de afretamentos

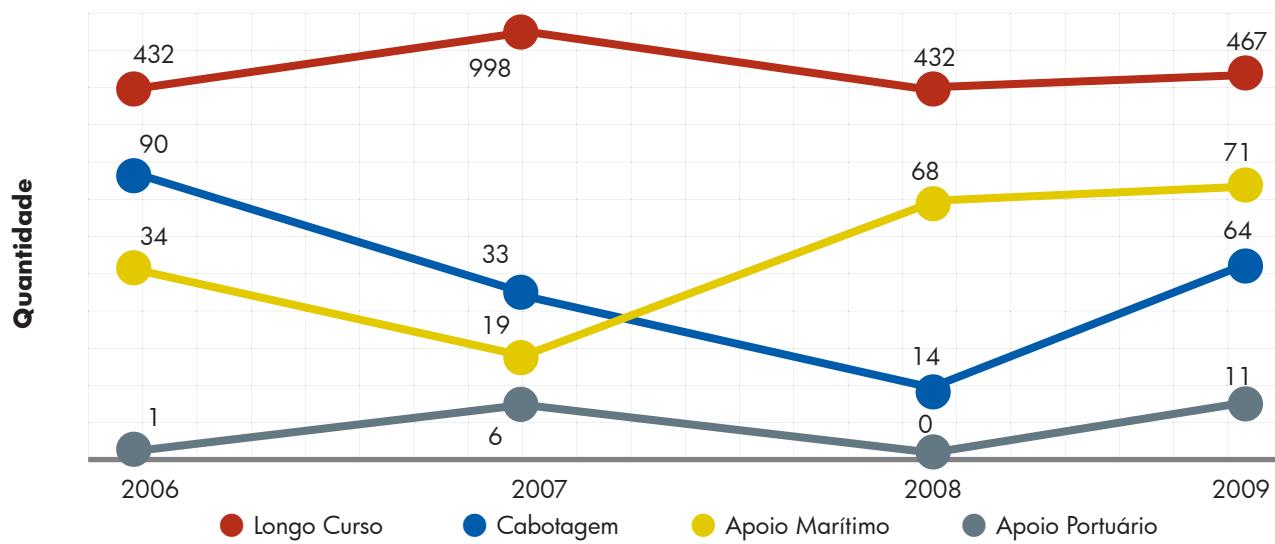
(Fonte: ANTAQ/SNM/GAM)



Evolução da quantidade de afretamentos autorizados por tipo de navegação

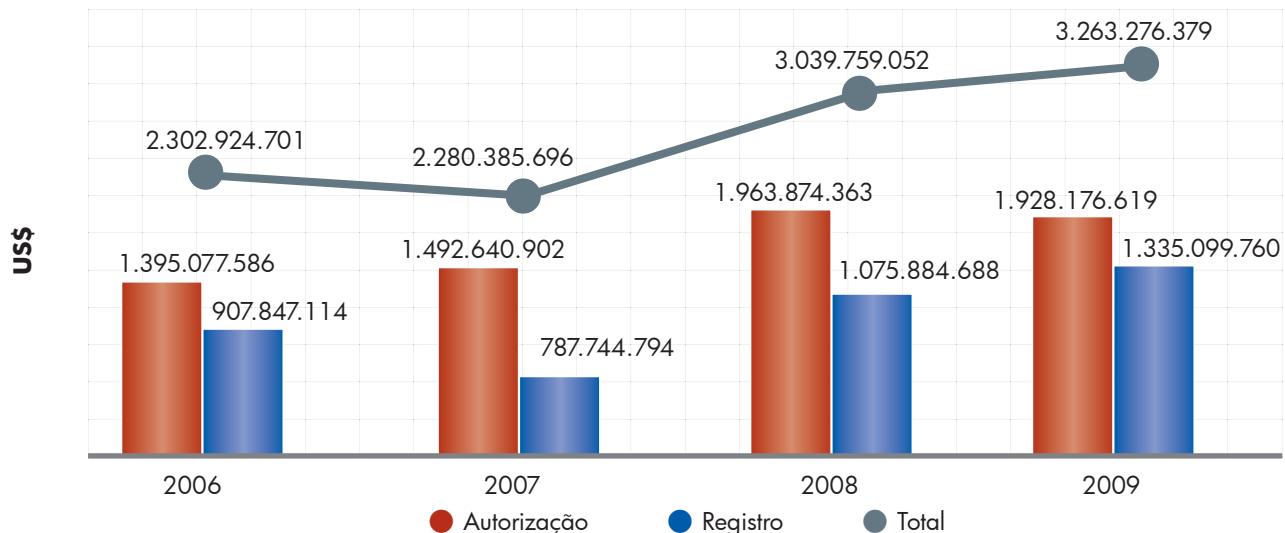


Evolução da quantidade de afretamentos registrados por tipo de navegação

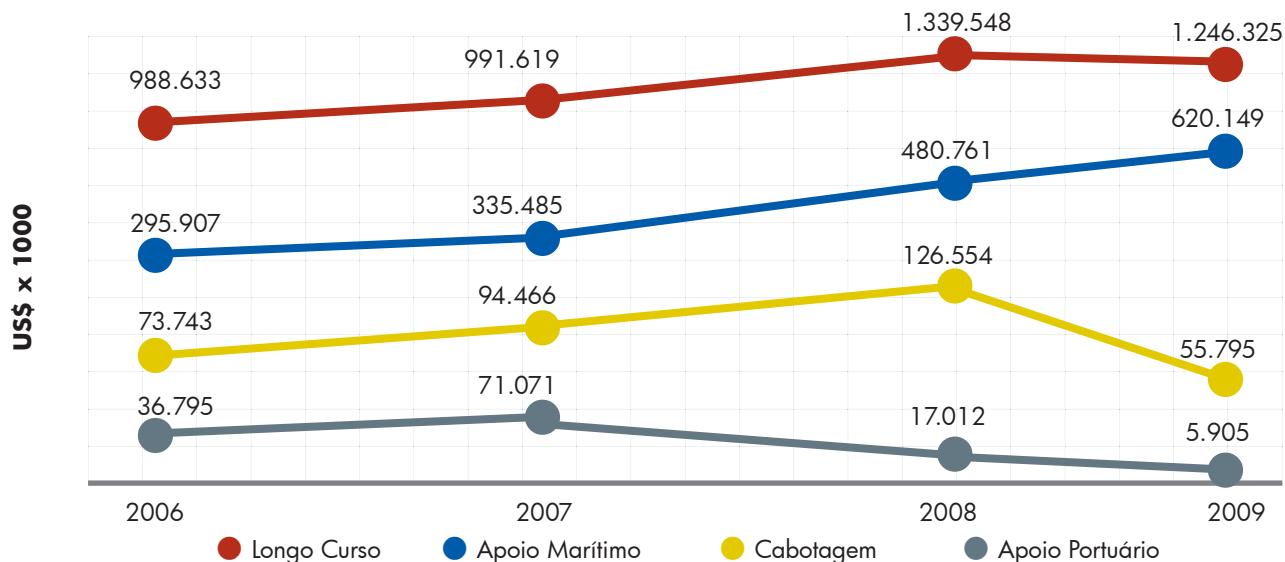


Evolução dos gastos com afretamentos

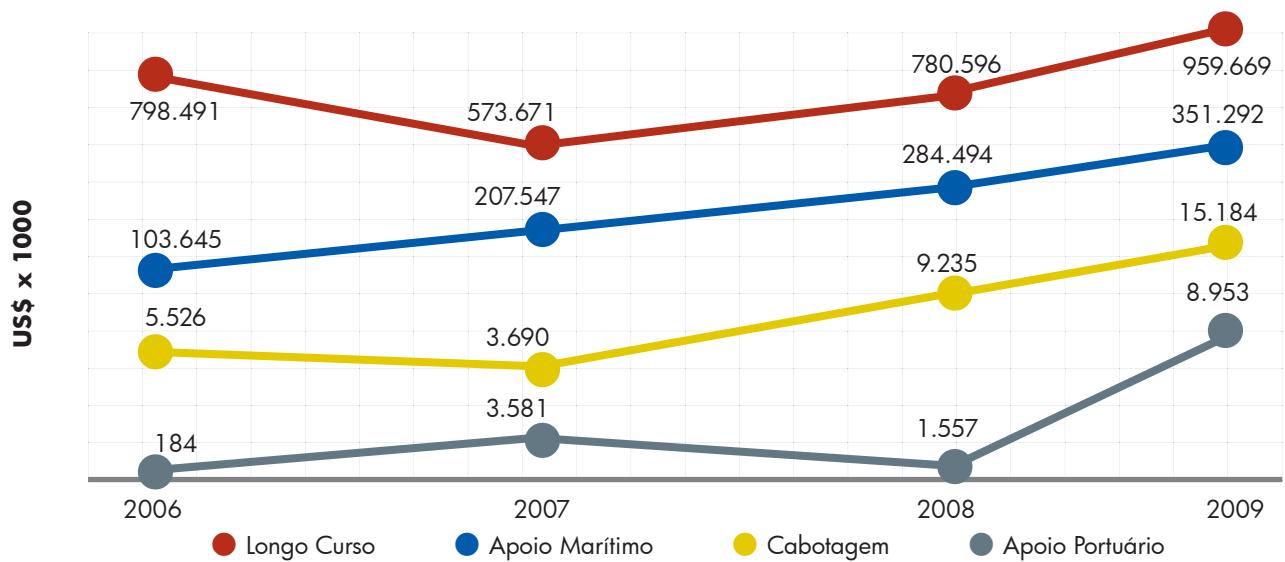
(Fonte: ANTAQ/SNM/GAM)



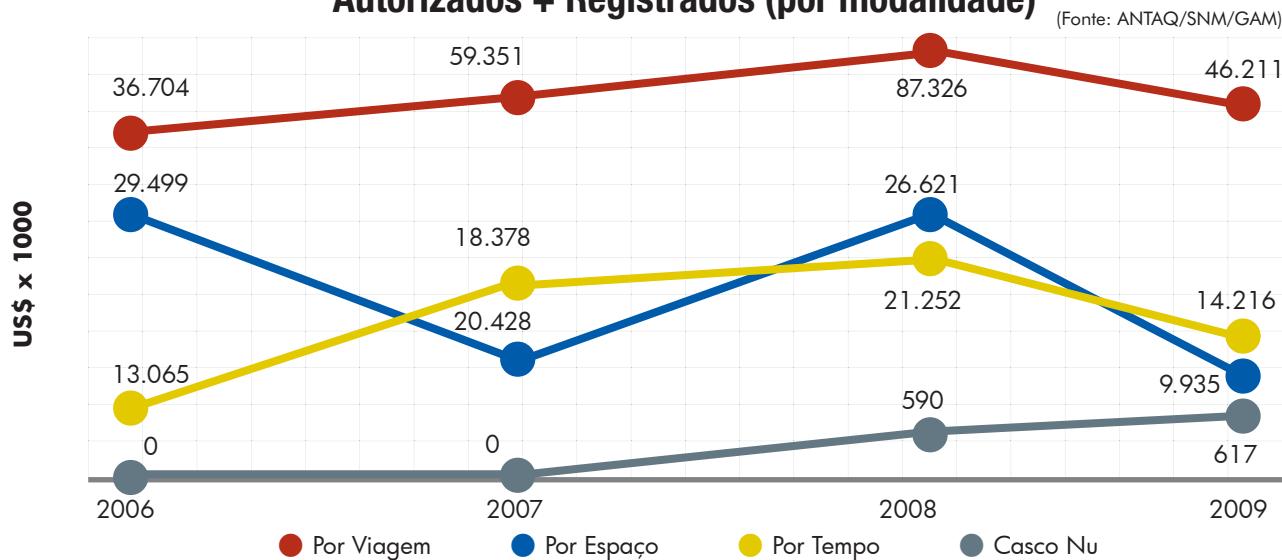
Evolução dos gastos com afretamentos autorizados por tipo de navegação



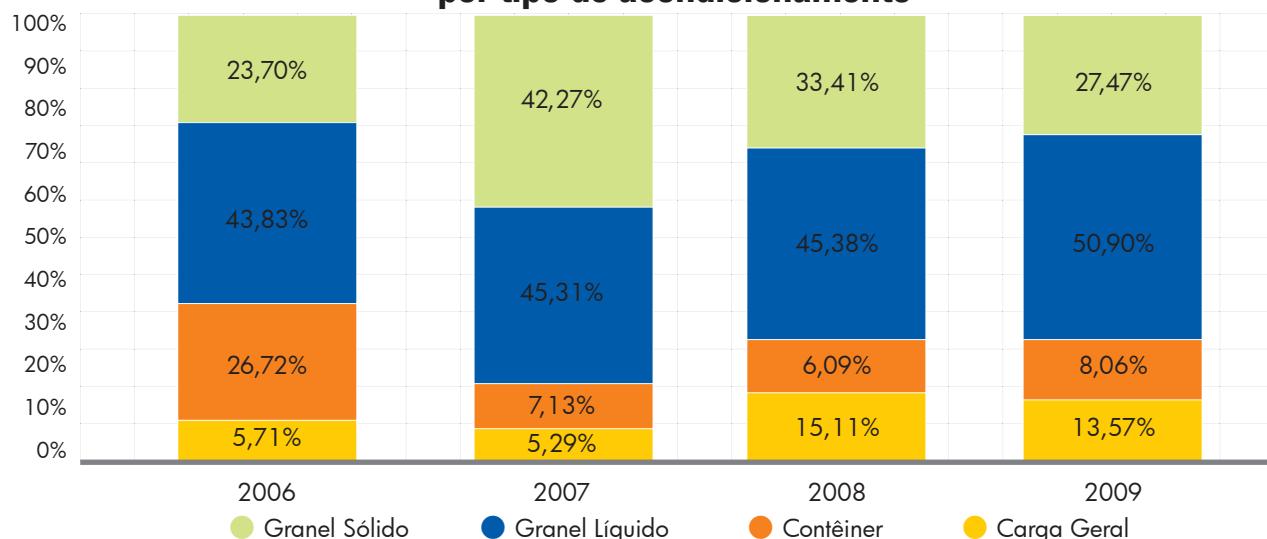
Evolução dos gastos com afretamentos registrados por tipo de navegação



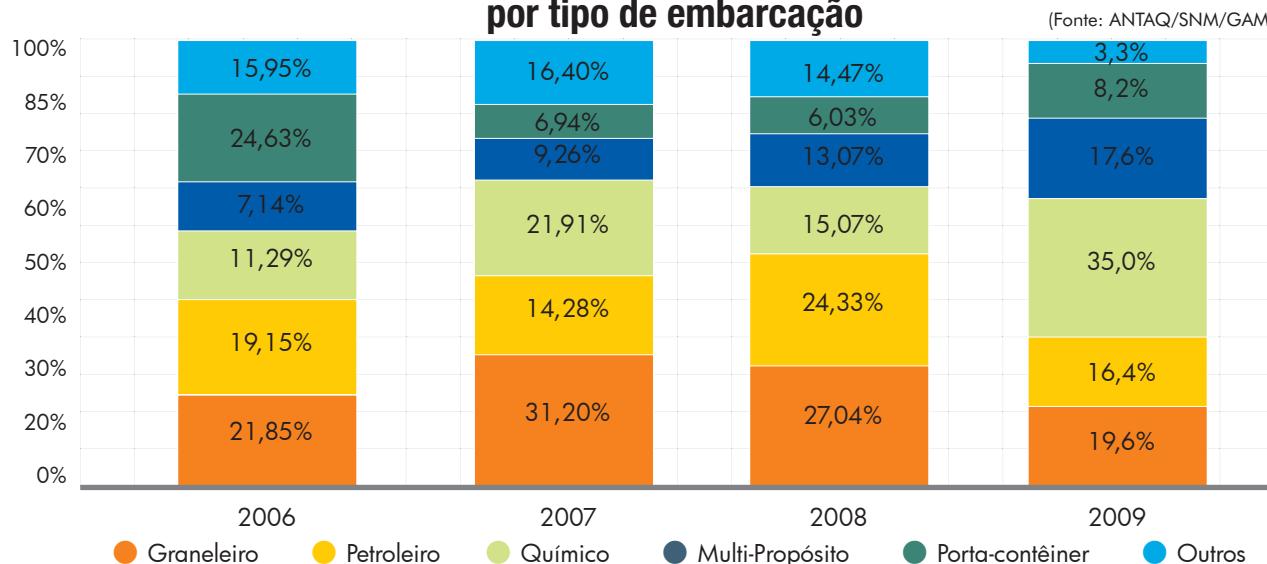
Evolução dos gastos com afretamentos na cabotagem Autorizados + Registrados (por modalidade)



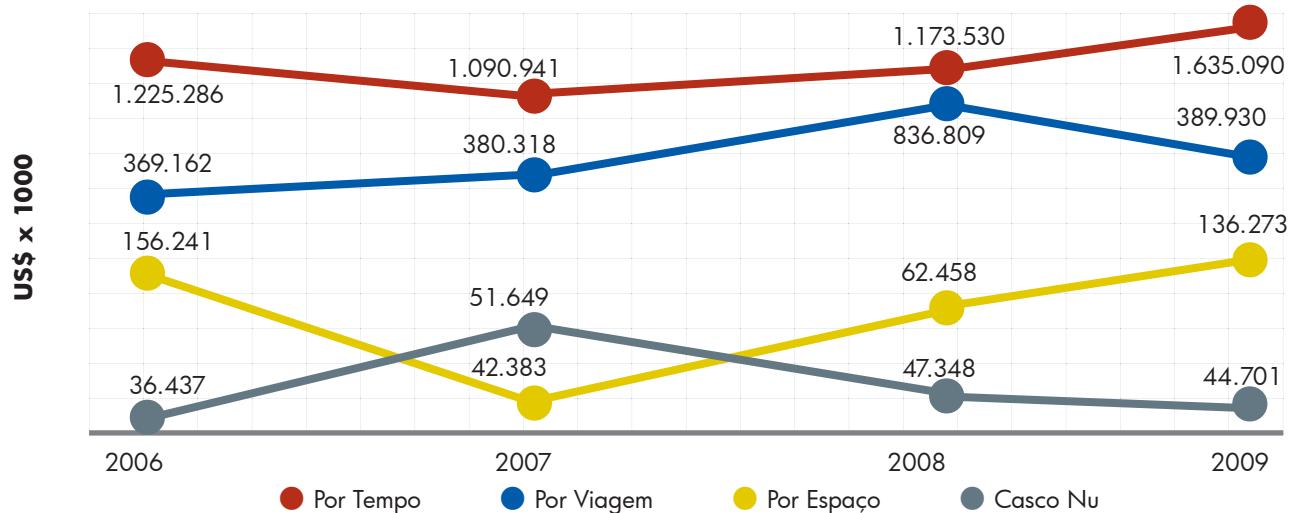
Distribuição dos gastos com afretamento na cabotagem por tipo de acondicionamento



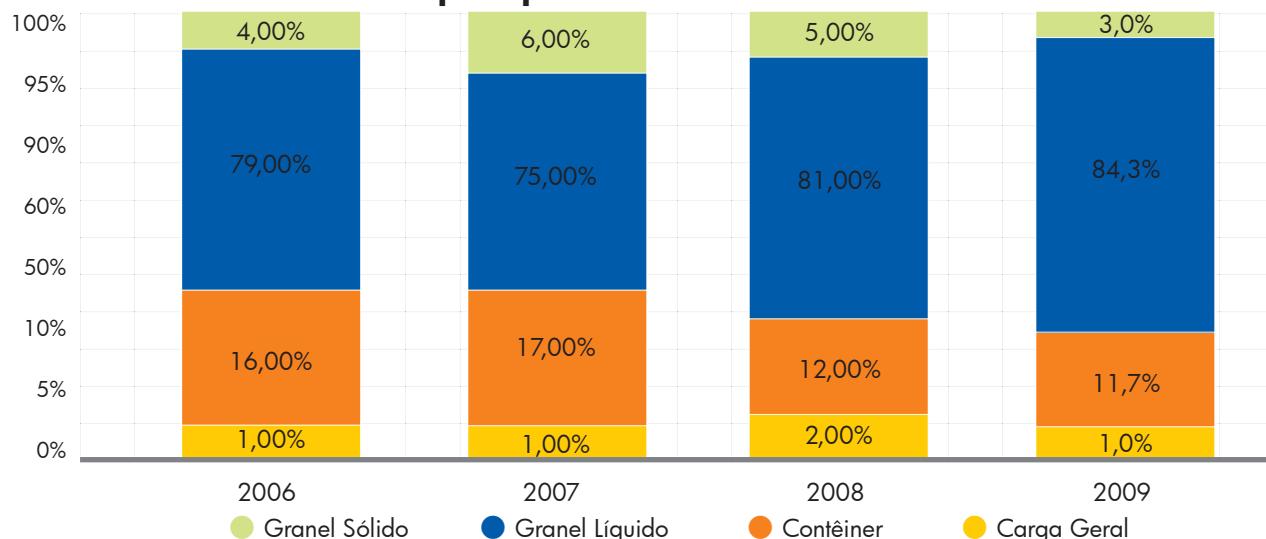
Distribuição dos gastos com afretamento na cabotagem por tipo de embarcação



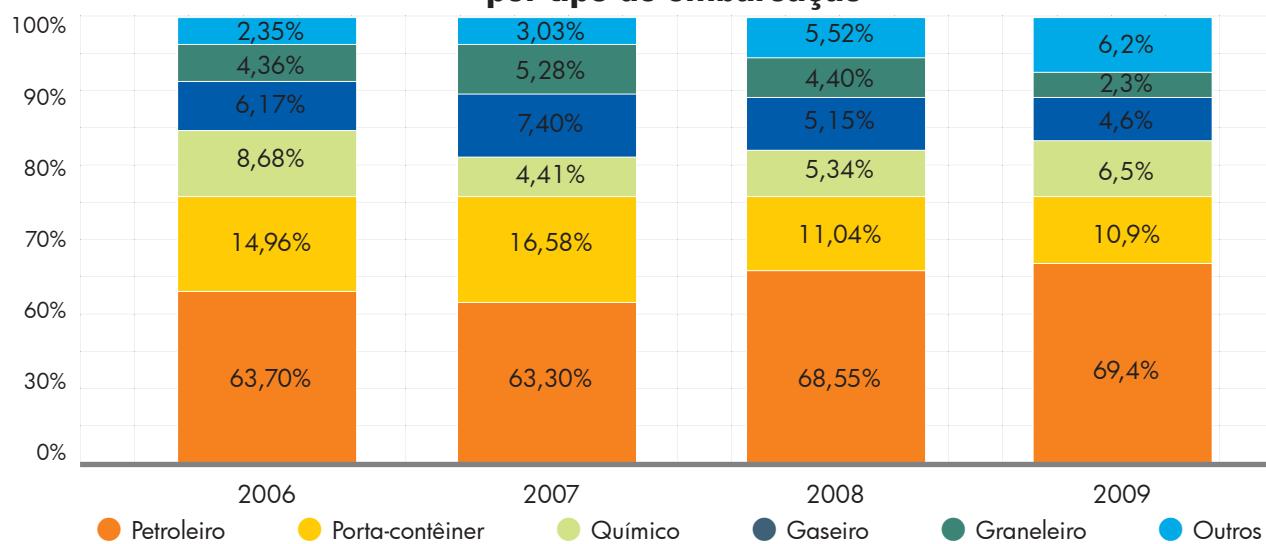
Evolução dos gastos com afretamentos no longo curso Autorizados + Registrados (por modalidade)



Distribuição dos gastos com afretamento no longo curso por tipo de acondicionamento

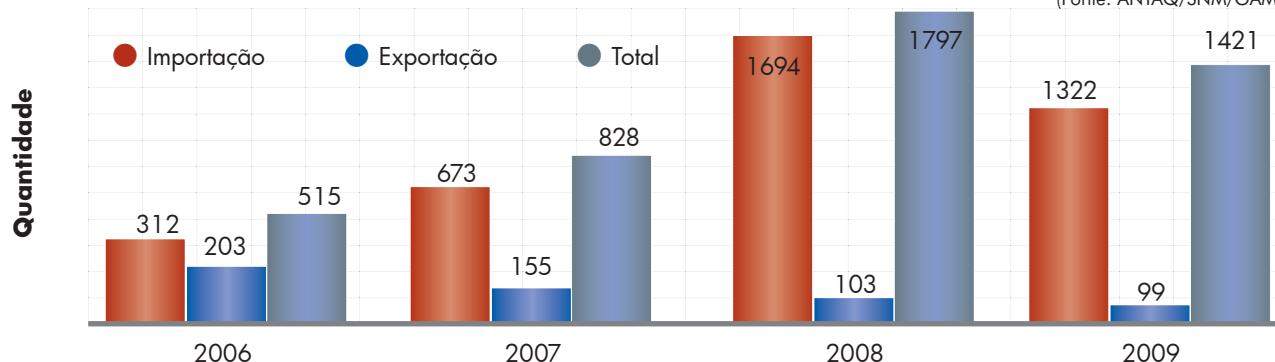


Distribuição dos gastos com afretamento no longo curso por tipo de embarcação

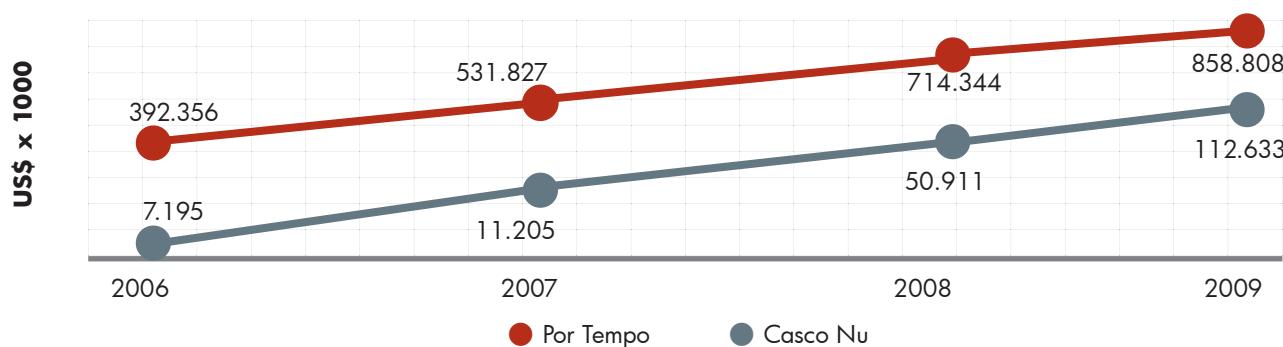


Emissão de certificados de liberação de cargas prescritas (CLCP)

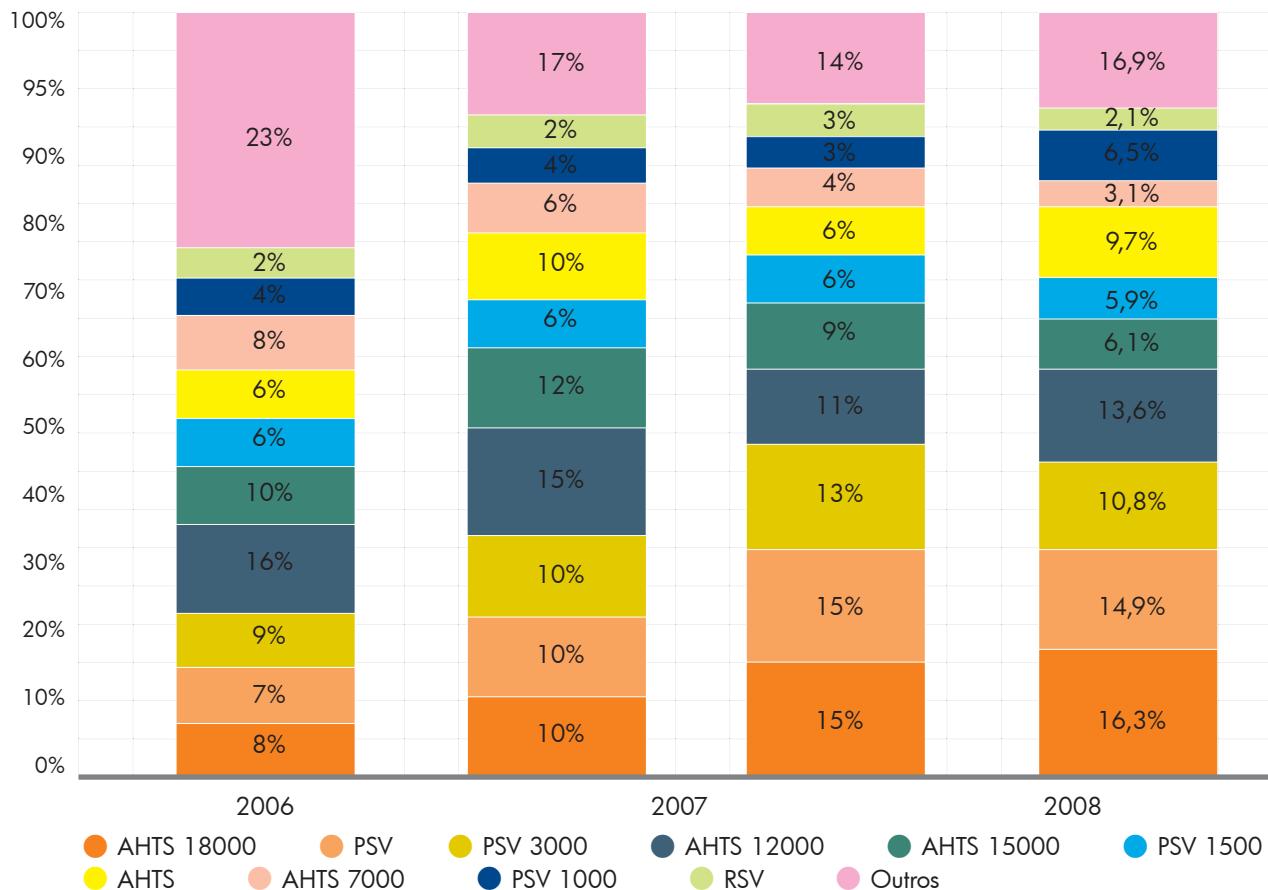
(Fonte: ANTAQ/SNM/GAM)



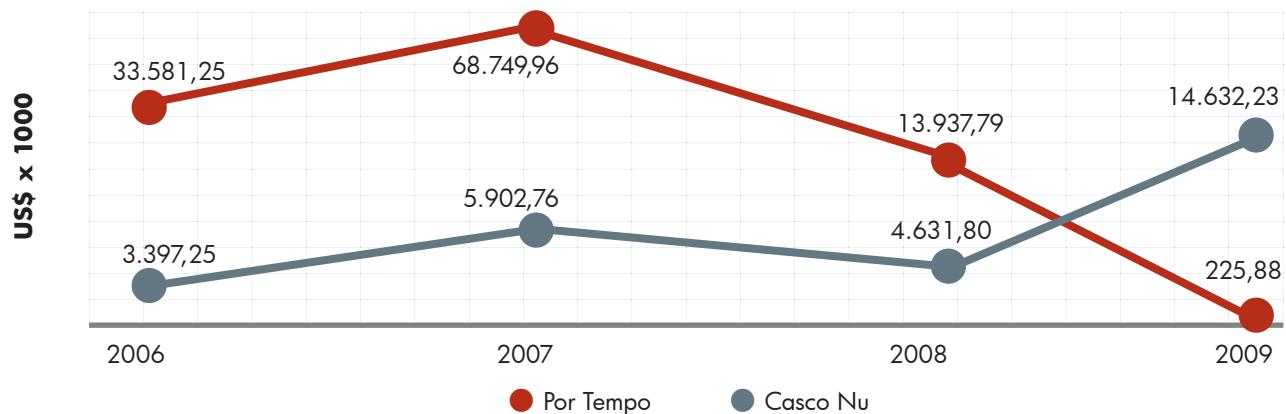
Evolução dos gastos com afretamentos no apoio marítimo Autorizados + Registrados (por modalidade)



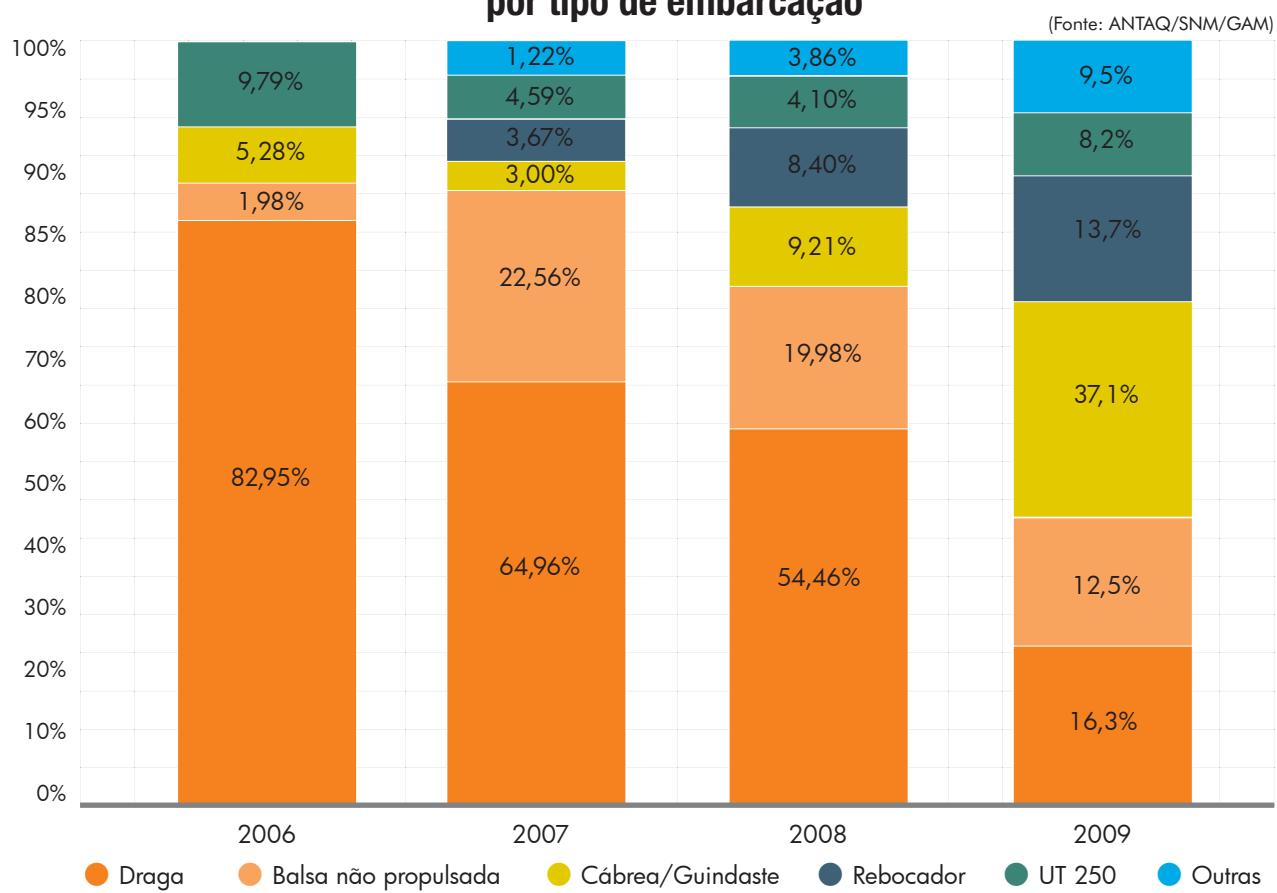
Distribuição dos gastos com afretamento no apoio marítimo

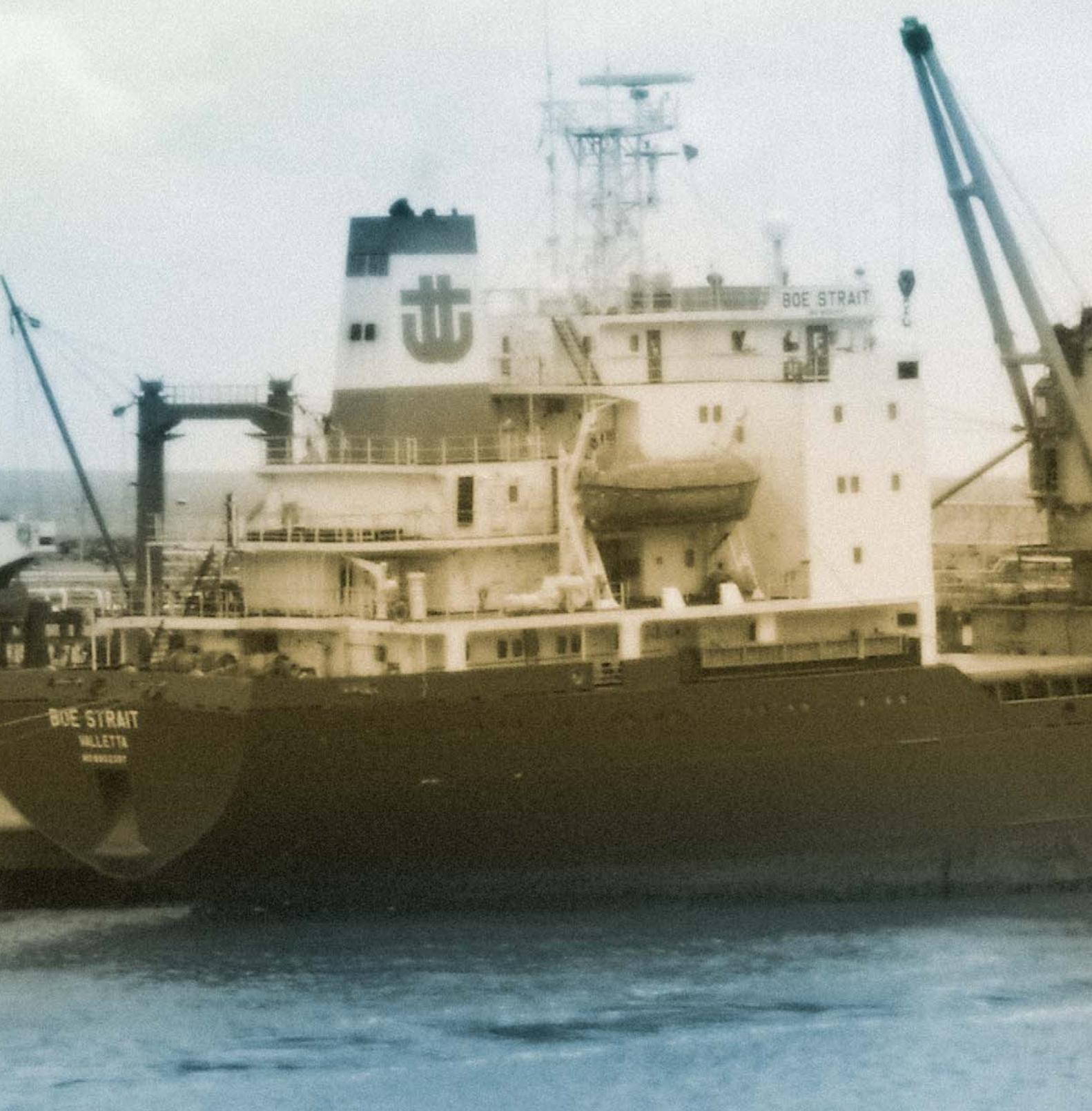


Evolução dos gastos com afretamentos no apoio portuário Autorizados + Registrados



Distribuição dos gastos com afretamento no apoio portuário por tipo de embarcação







Gastos com afretamentos 2009

por empresas de navegação

A Petrobras foi, como nos anos anteriores, a empresa que mais gastou com afretamentos na cabotagem em 2009, mais de US\$ 29 milhões (queda de 26,5% em relação a 2008) ou 41% do total de US\$ 70,9 milhões gastos em 2009. A Companhia de Navegação Norsul realizou, também como no ano anterior, o segundo maior gasto em 2009, quase US\$ 12 milhões (queda de 61% em relação a 2008) ou 16,6% do total. Juntas, as duas empresas responderam por mais da metade dos gastos com afretamentos na cabotagem.

Também no longo curso, a Petrobras liderou o ranking dos gastos com afretamentos, ao gastar US\$ 1,74 bilhão em 2009 (queda de 5,4% em relação a 2008) ou 79% do total de US\$ 2,2 bilhões gastos com afretamentos em 2009. As empresas Companhia Libra de Navegação, Aliança Navegação e Logística e Flumar Transporte de

Químicos e Gases gastaram juntas US\$ 329,8 milhões em 2009, o que corresponde a 15% dos gastos. Outras 14 empresas responderam pelos restantes 6% dos gastos com afretamento no longo curso, em 2009.

Os gastos com afretamento no apoio marítimo são majoritariamente da Petrobras, que, em 2009, gastou US\$ 690,1 milhões (alta de 11,5% em relação a 2008) ou 71% dos US\$ 971,4 milhões gastos em 2009. Outras 29 empresas responderam juntas pelos 29% restantes.

A Milmares Equipamentos e Serviços foi a empresa que mais gastou em 2009 com afretamentos no apoio portuário, US\$ 7,6 milhões ou 51% do total. Tug Brasil Apoio Portuário e SOMAR gastaram juntas US\$ 4,9 milhões ou 33,2% do total. Outras seis empresas responderam pelos restantes 15,8% dos gastos com afretamentos no apoio portuário.

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Empresas Navegação de Apoio Portuário	Valor (US\$)
Milmares Equip e Serviços	7.592.783,00
Tug-Brasil Apoio Portuário	2.516.500,00
SOMAR – Serviços de Operações Marítimas	2.415.022,50
Companhia Vale do Rio Doce	949.000,00
Navegação S. Miguel	543.000,00
Ne N navegação e Logística	430.300,00
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	225.884,29
Porto Lopes Transp Marítimo	126.225,00
Rio Interport C Engenharia	59.400,00
Total	14.858.114,79

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Empresas Navegação de Cabotagem	Valor (US\$)
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	29.165.399,96
Companhia de Navegação Norsul	11.813.250,00
H Dantas – Com. Nav. e Indústria	8.224.213,00
Granéis do Brasil Marítima	6.193.084,69
Aliança Navegação e Logística	5.461.210,00
Comercial Marítima Oceânica	3.959.715,00
Flumar Transp. De Químicos e Gases	3.680.445,52
Companhia Libra de Navegação	790.141,40
Pancoast Navegação	753.206,45
Global Transporte Oceânico	349.629,07
Empresa de Navegação Elcano	299.000,00
Mercosul Line Navegação e Logística	289.560,00
Narval Serviços de Transportes	143,56
Total	70.978.998,65

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Empresas Navegação de Longo Curso	Valor (US\$)
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	1.717.114.184,35
Companhia Libra de Navegação	133.137.287,98
Aliança Navegação e Logística	127.224.724,00
Flumar Transp. De Químicos e Gases	69.445.928,75
Empresa de Navegação Elcano	48.069.821,71
H Dantas – Com. Nav. e Indústria	37.062.050,00
Petrobras Transporte S/A – Transpetro	23.041.720,00
Comercial Marítima Oceânica	13.823.542,01
Companhia de Navegação Norsul	10.109.700,00
Log-In Logística Intermodal	8.232.863,50
Chaval Navegação	6.711.527,60
Global Transporte Oceânico	6.603.445,42
Granéis do Brasil Marítima	1.701.870,65
Transnave Navegação	1.555.463,34
Superpesa Cia de Transp Esp	813.850,00
Pancoast Navegação	655.650,00
Narval Serv de Transporte	515.000,00
Navegação Guarita	175.500,00
Total	2.205.994.129,31

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Empresas Navegação de Apoio Marítimo	Valor (US\$)
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	690.150.740,98
Bram Offshore Transp. Marítimos	41.549.424,72
Bos Navegação	30.088.967,00
Petro-Santos Ltda	28.243.600,00
Maersk Supply Service	24.453.018,72
Maré Alta do Brasil Navegação	20.680.876,20
Norskan Offshore	17.103.000,00
Guf Marine (Serv. Marit) do Brasil	15.897.211,43
Senior Navegação Ltda	12.475.500,00
Astromarítima Navegação	11.808.638,73
Navegação S. Miguel	10.864.067,14
Galáxia Marítima	10.289.100,00
Saveiros Camuyrano – Serv Marítimos	9.570.211,12
Acamin Navegação e Serv Marítimos	8.268.333,59
Seabulk Offshore do Brasil	6.956.582,45
Technip Brasil – Eng, Instal e Ap Marítimo	6.018.721,44
Sealion do Brasil Navegação Ltda	5.865.000,00
OGX Petróleo e Gas Ltda	4.093.328,00
Trico Serviços Marítimos	3.588.000,00
Alfanave Transportes Marítimos	3.262.225,00
Subsea 7 do Brasil Navegação	3.082.000,00
Camorim Serviços Marítimos	2.245.000,00
Dof navegação	2.162.500,00
Marimar S/A	1.095.000,00
Fugro Brasil Serv Subm e Levanamentos	691.099,08
Luanova Serviços Marítimos	650.008,62
Navemar Trnp e Com Marítimo	142.340,40
Aracaju Serviços Auxiliares Ltda	91.066,24
R&P Transportes Marítimos	54.509,60
Tranship Transportes Marítimos Ltda	1.047,75
Total	971.441.118,21

NAVEGAÇÃO INTERIOR

Fiscalizações

As fiscalizações programadas na navegação interior para 2009, conforme o Plano Anual de Fiscalização – PAF, 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 arco-bouço legal e normativo vigente, zelando pela prestação do serviço adequado e coibindo as práticas irregulares.

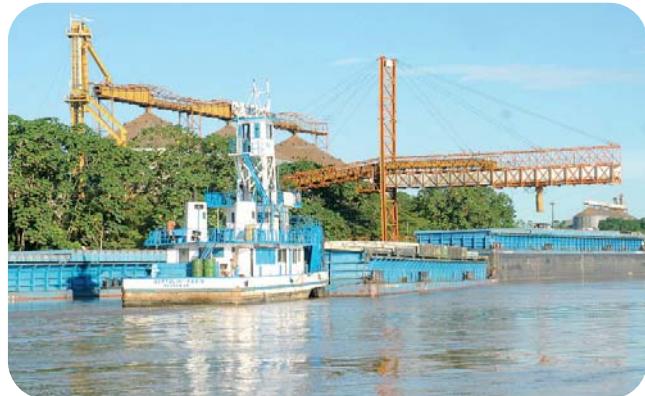
Dependendo dos diferentes tipos de serviços, os objetivos foram:

- transporte longitudinal de cargas – ações intensivas para promover a regularização dos operadores ainda não adequados à Resolução nº 356/2004 e para coibir a prestação irregular do serviço, sobretudo nas rotas que já contemplam operadores autorizados pela ANTAQ;

- transporte de travessia – cadastramento de operadores não contemplados no PAF-2008 e ações intensivas, educativas, com o intuito de promover a regularização dos prestadores de serviços segundo às disposições da Resolução nº 1274/2009; e

- transporte longitudinal de passageiros e misto na Bacia Amazônica – ações intensivas para promover a regularização dos prestadores de serviços, conforme Resolução nº 912/2007, coibindo a prestação irregular do serviço, principalmente nas linhas onde já existam operadores autorizados pela ANTAQ.

Para alcançar as metas e objetivos dos PAF, os procedimentos de fiscalização foram reali-



zados em caráter:

- Preventivo/Corretivo – ações de fiscalização junto aos prestadores de serviço com autorização adequada às normas específicas da ANTAQ, para verificar o cumprimento destas, tendo em conta, primordialmente, os aspectos técnicos e operacionais;
- Educativo – ações de fiscalização junto aos prestadores de serviço não autorizados ou com autorização não adequada às novas normas da ANTAQ;
- Repressivo – ações de fiscalização para reprimir a prestação de serviço sem autorização da ANTAQ, seguindo, caso a caso, a orientação da Superintendência de Navegação Interior – SNI.

No período de julho de 2009 a dezembro de 2009, a ANTAQ, por meio da Superintendência de Navegação Interior – SNI, fiscalizou 98 empresas, sendo 53 do transporte de travessias, 14 do percurso longitudinal de passageiros e misto e 31 de cargas, distribuídos em 115 procedimentos de fiscalização, sendo 97 por previsão do PAF e 18 de caráter eventual, a saber:

Fiscalizações Programadas / PAF – julho de 2009 a dezembro de 2009

Tipo de Transporte	Nº previstos de procedimentos	Nº de procedimentos realizados	%
Travessias	58	58	100
Longitudinal de Passageiros e Misto	8	8	100
Longitudinal de Cargas	31	31	100

Fiscalizações Eventuais – Julho de 2009 a Dezembro de 2009

Tipo de Transporte	Nº previstos de procedimentos
Travessias	8
Longitudinal de Passageiros e Misto	8
Longitudinal de Cargas	2
Total	18

Procedimentos de Fiscalização PAF e Eventuais Realizados (por natureza de transporte) – Procedimentos de Fiscalização - julho de 2009 a dezembro de 2009

Tipo de Transporte	Travessia	Longitudinal de Passageiros e misto	Longitudinal de Cargas
Julho/2009	23	7	5
Agosto/2009	7	4	6
Setembro/2009	12	3	6
Outubro/2009	9	1	10
Novembro/2009	13	1	2
Dezembro/2009	2	-	4
Total	66	16	33



Regularização das empresas

Com vistas a coibir operações irregulares e ampliar o número de prestadores de serviço autorizados, a ANTAQ elaborou o plano de interdição, cuja implementação da sua primeira fase alcançou, além de seis empresas que operavam irregularmente linhas de transporte longitudinal de passageiros e misto na região amazônica, três outros operadores que iniciaram recetamente suas atividades totalizando, portanto, nove interdições.

As ações se concentraram em Manaus e Porto Velho, com a interdição de quatro embarcações que operavam irregularmente nas linhas Manaus/Santarém, Manaus/Oriximiná, Manaus/Juriti e Manaus/Alenquer, e de duas embarcações com operação não autorizada pela Agência nas linhas de Porto Velho/Manaus e Porto Velho/Manicoré.

Na próxima etapa, com início previsto para março de 2010, as ações se concentrarão nas empresas que operam irregularmente linhas interestaduais nos estados do Pará e Amapá, com foco em 11 embarcações pertencentes a oito operadores, nas rotas Belém/Macapá, Santarém//Macapá, Portel/Macapá, Vitória do Xingu/Macapá, Afuá/Macapá e Chaves/Macapá.

SÍNTSE DOS RESULTADOS OBTIDOS

Como resultado desta primeira fase, duas empresas foram autorizadas e três outras entraram com o pedido de regularização, ora em análise.

O universo de embarcações de transporte longitudinal de passageiros e misto a serem interditadas, na região amazônica, por prestarem o referido serviço sem a autorização da ANTAQ, chega a 19 (dezenove). Entretanto, o principal fator de preocupação da ANTAQ na preparação e execução do plano de interdição é o impacto que a medida poderá causar aos usuários deste transporte.

Assim, a ANTAQ prioriza garantir a continuidade da prestação do serviço, dentro de padrões de qualidade e segurança, com o critério de no máximo duas empresas interditadas em cada linha, tendo como foco naquelas sem nenhum tipo de autorização e que, mesmo reiteradamente convocadas pela Agência, até o momento não se regularizaram.



EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO – OUTORGAS DE AUTORIZAÇÃO

As empresas que operam na navegação interior no transporte longitudinal de cargas, de passageiros e em travessias, em percursos interestaduais e internacionais, ou que necessitam afretar embarcação estrangeira nessas operações, estão sujeitas à outorga de autorização da ANTAQ.

A ANTAQ disponibiliza em seu sítio eletrônico (www.antaq.gov.br) as informações necessárias à obtenção de outorga de autorização para cada tipo de transporte. Basta acessar o link: <http://www.antaq.gov.br/Portal/autorizainteriorobter.asp>.

Do universo de 600 empresas autorizadas a operar na navegação interior, no que se refere à competência da União, 210 outorgas foram emitidas por esta Agência entre os anos de 2002 e 2010, conforme quadro. No mesmo período, foram registradas 240 autorizações de afretamento de embarcações estrangeiras. No ano de 2009 foram emitidos nove Certificados de Autorização de Afretamento Interior-CAAI e até 28 de fevereiro de 2010 dois CAAI, conforme demonstrado a seguir.

AUTORIZAÇÕES EMITIDAS	TOTAL	2010*	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Longitudinal de Carga	94	1	18	10	23	17	11	7	5	2
Longitudinal de Passageiros e Misto (Passag. + Carga)	22	1	14	6	-	-	1	-	-	-
Travessias	94	5	36	25	13	1	8	3	-	3
TOTAL:	210	7	68	41	36	18	20	10	5	5

*atualizado até 28/02/2010

Fonte: SNI/ANTAQ

Empresas / Tipo de Embarcação		TOTAL	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Número de empresas solicitantes		37	1	4	4	4	5	5	5	6	3
Número de autorizações emitidas (CAAIs)		111	2	9	14	15	14	16	15	18	8
EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS	Barcaças	155		-	44	17	9	32	27	14	12
	Catamarãs	38	2	5	3	5	5	5	5	6	2
	Rebocadores / Empurreadores	28		-	7	3	3	5	6	4	2
	Navios Tanques	17		4	4	3	3	1	1	1	0
TOTAL DE EMBARCAÇÕES AFRETADAS:		240	2	9	58	28	20	43	39	25	16

Fonte: SNI/ANTAQ

AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS CONCEDIDOS - ANTAQ										
NAVEGAÇÃO INTERIOR										
AFRETAMENTOS - 2009 (Situação em 31/12/2009)										
Item	EMPRESA AFRETADA	TRECHO	EMBARCAÇÃO			CAA No.	TIPO AFRETAM.	PERÍODO	PROCESSO	OBSERVAÇÕES
			NOME	TIPO	OBJETO DO TRANSPORTE					
1	TRANSTUR	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Jumbo Cat I	Catamarã	Passageiros	1	A casco nu	10/02/2009 a 09/02/2010	50300.000039/2007-03	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 4.167,00/dia
2	TRANSTUR	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Jumbo Cat II	Catamarã	Passageiros	2	A casco nu	10/02/2009 a 09/02/2010	50300.000039/2007-03	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 4.167,00/dia
3	Barcas S.A. Transportes Marítimos	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Express Brasil	Catamarã	Passageiros	3	A casco nu	01/08/2009 a 31/07/2010	50300.001005/2006-47	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 60.000/ sem
4	Barcas S.A. Transportes Marítimos	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Express Macaé	Catamarã	Passageiros	4	A casco nu	01/08/2009 a 31/07/2010	50300.001005/2006-47	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 60.000/ sem
5	Navegação Guarita S.A.	Bacia do Sul - Triunfo a Rio Grande (RS)	NT Topa	Navio Tanque	Granéis Líquidos	5	por tempo	05/09/2009 a 04/03/2010	50300.000248/2006-68	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 14.750,00/dia
6	Navegação Guarita S.A.	Bacia do Sul - Triunfo a Rio Grande (RS)	NT Liquid Silver	Navio Tanque	Granéis Líquidos	6	por tempo	18/09/2009 a 17/10/2010	50300.000248/2006-68	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 9.850,00/dia
7	Barcas S.A. Transportes Marítimos	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Avatares	Catamarã	Passageiros	7	A casco nu	11/11/2009 a 02/10/2010	50300.001351/2006-25	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 60.000/ sem
8	Navegação Guarita S.A.	Bacia do Sul - Triunfo a Rio Grande (RS)	NT Zeugman	Navio Tanque	Granéis Líquidos	8	por tempo	20/10/2009 a 19/04/2010	50300.000248/2006-68	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 7.500,00/dia
9	Laçador Navegação Ltda.	Bacia do Sul - Triunfo a Rio Grande (RS)	LPG/C Tanque Taurogás	Navio Tanque	Granéis Líquidos	9	por tempo	05/10/2009 a 04/10/2010	50300.001702/2009-41	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 7.400,00/dia

AFRETAMENTOS - 2010 (Situação em 28/02/2010)										
Item	EMPRESA AFRETADA	TRECHO	EMBARCAÇÃO			CAA No.	TIPO AFRETAM.	PERÍODO	PROCESSO	OBSERVAÇÕES
			NOME	TIPO	OBJETO DO TRANSPORTE					
1	TRANSTUR	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Jumbo Cat I	Catamarã	Passageiros	1	A casco nu	10/02/2010 a 09/02/2011	50300.000039/2007-03	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 4.167,00/dia
2	TRANSTUR	Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói - Ilhas da Baía	Jumbo Cat II	Catamarã	Passageiros	2	A casco nu	10/02/2010 a 09/02/2011	50300.000039/2007-03	Contrato de afretamento. Valor: US\$ 4.167,00/dia

FROTA DAS EMPRESAS AUTORIZADAS

Tipo de navio	Quantidade	%	TPB	%	Idade Média (anos)
Balsa/Barcaça/Chata	787	55,9	944.422,22	86,9	16,5
Cargueiro	2	0,1	168,30	0,0	22,0
Catamarã Misto	1	0,1	45,70	0,0	12,0
Catamarã Passageiros	1	0,1	1,00	0,0	2,0
Ferry Boat	6	0,4	1.287,30	0,1	9,0
Flutuante	1	0,1	800,00	0,1	19,0
Frigorífico	1	0,1	37,70	0,0	16,0
Gases liquefeitos	1	0,1	1.023,50	0,1	40,0
Graneleiro	28	2,0	70.217,27	6,5	17,0
Lancha	44	3,1	753,40	0,1	25,0
Outras embarcações	5	0,4	4,00	0,0	19,0
Outros Granéis Líquidos	22	1,5	44.391,77	4,1	3,0
Passageiros/carga geral	20	1,4	5.870,36	0,5	16,0
Passageiros	1	0,1	217,80	0,0	0,0
Pesquisa	2	0,1	19,40	0,0	13,0
Rebocador/Empurrador	485	34,5	17.307,21	1,6	21,0
TOTAL	1.407	100	1.086.566,93	100,0	16,0

Fonte: SNI / ANTAQ
Atualizado em 28/02/2010



Plano Nacional de Integração Hidroviária

ANTAQ está em processo de contratação de consultoria para a elaboração de estudos com ênfase na navegação interior que servirão de base para a criação de um marco regulatório para as atividades da Agência e para os demais órgãos públicos que tem como escopo a elaboração das políticas públicas e dos cenários possíveis para o desenvolvimento da infraestrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre e da prestação de serviços de transporte aquaviário de transporte de cargas.

O Brasil, quinto país em extensão territorial e possuidor de uma das maiores redes de bacias hidrográficas navegáveis do mundo, tem, hoje, no setor de transporte aquaviário, um gigantesco potencial a ser explorado devido aos seus baixos custos de implantação e elevada capacidade de transporte de carga sem a agressão ao meio ambiente.

No entanto, os dados catalogados pelos órgãos públicos, tais como, ANTAQ, Ministério dos Transportes, Marinha do Brasil, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Administrações Hidroviárias, sobre a exploração das linhas comerciais de navegação existentes, principalmente em relação ao traçado das hidrovias, seus pontos de navegação restrita, sua sinalização, obstáculos, embarcações tipo, condições operacionais de suas frotas, volumes de movimentação e perfis de suas cargas, não estão compactados em um único documento e, em sua maioria, estão defasados.

O termo de referência do Plano Nacional de Integração Hidroviária, que deverá ser executado, foi submetido para consulta ao Ministério dos Transportes, pois o mesmo precederá o Plano Hidroviário Estratégico, a ser contratado pelo Ministério dos Transportes / Banco Mundial.

O Plano Hidroviário Estratégico terá um escopo mais amplo e deverá utilizar os estudos do Plano Nacional de Integração Hidroviária.

O plano elaborado pela ANTAQ cobrirá todas as hidrovias brasileiras e conterá, entre outros:

- o levantamento georeferenciado dos traçados dos rios navegáveis, posicionando todos os trechos navegados, os terminais públicos e privados de carga;



- o levantamento das condições de navegação dos rios relevantes, alterações sazonais de vazões, sinalizações e balizamento, obstáculos naturais e artificiais e pontos críticos;
- o levantamento das linhas comerciais de navegação interior e condições operacionais de suas frotas;
- a compatibilização das malhas georreferenciadas rodoviária e ferroviária brasileiras constantes na base de dados do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT;
- a construção de um banco de dados georeferenciado ancorado em programas gratuitos (free software);
- o levantamento e incorporação de dados socioeconômicos ao banco de dados georeferenciados;
- a implantação de programas gratuitos (free software) de geoprocessamento, análises estatística e econômica;
- a indicação de áreas potenciais para a instalação de novos terminais portuários e suas respectivas linhas de transporte hidroviário, bem como da infraestrutura necessária para dotar estas áreas de acessibilidade;
- a análise dos cenários e identificar os pontos críticos indicando as intervenções necessárias nas hidrovias.

ESCOPO DO TRABALHO

Os estudos têm como base fundamental a proposição de uma planificação territorial e estabelecimento de procedimentos e regras que estejam consoantes com as metas de intensificar o uso das hidrovias no sistema viário nacional e com o conjunto de investimento em infraestrutura que devem ser implantados para acompanhar a dinâmica de longo prazo da demanda de transportes.

Essa meta é também um elemento de apoio à proposição do Ministério dos Transportes, expressa no PNLT, de se atingir maiores valores percentuais para o transporte hidroviário na matriz de transportes do Brasil.

Assim, para as hidrovias em particular, o seu funcionamento depende de um conjunto de investimentos nas vias navegáveis e a ampliação de pontos logísticos associados, que carecem tanto das políticas governamentais como do interesse do setor privado.

Dependente da integração com as rodovias e ferrovias, o modal hidroviário demanda um plano de ações e uma planificação da infraes-

trutura aquaviária integrando as hidrovias e os terminais fluviais.

O mapeamento dos fluxos de transportes e a simulação de como esses fluxos tendem a se direcionar para a navegação interior, considerando projetos de qualificações das hidrovias existentes e potenciais, é fundamentado em estudos sobre o equilíbrio entre a oferta e demanda por transportes, a partir de cenários de desenvolvimento socioeconômico e produtivo em planejamento de longo prazo.

A lógica da regulação econômica parte do princípio de orientar os investimentos públicos e privados para atendimento à demanda de transporte estimada, dadas as condicionantes restritivas de cada hidrovia e devem seguir na direção de se propor ao mercado dos transportes opções de negócio orientadas para que, em longo prazo, o setor privado invista de tal forma que se tenham garantidos os investimentos governamentais aplicados nas hidrovias e o modal passe a operar com maior significado nas regiões e vetores de desenvolvimento onde efetivamente se estima a sua necessidade.





DESCRÍÇÃO DAS ATIVIDADES

As atividades das etapas de trabalho serão as seguintes:

- **Levantamento de dados e informações sobre as hidrovias e seus portos e terminais**

Serão pesquisados dados de fontes governamentais, com orientação dos especialistas da ANTAQ, para a composição de informações necessárias à base de dados georreferenciada detalhada do sistema hidroviário nacional e dos países limítrofes ao Brasil.

Essa pesquisa será complementada com levantamentos de campo dos sistemas e terminais logísticos relevantes das principais hidrovias brasileiras, principalmente para entendimento das características operacionais e questões específicas de interesse dos operadores do setor.

Muito relevante será a identificação com precisão, pelos meios disponíveis, das condições físicas existentes, de projetos propostos e de operação implantada nas hidrovias brasileiras.

A caracterização dos segmentos hidroviários de cada hidrovia, com o levantamento de informações que atendam aos aspectos citados, permitirá a modelagem detalhada da oferta de transporte hidroviário existente (com ou sem operação instalada), sendo essas informações inseridas no contexto da multimodalidade.

A identificação das operadoras do sistema hidroviário e dos usuários dos terminais instalados será a base fundamental para se propor mudanças no sistema que possuam efetiva correlação com a melhoria do status atual.

Assim, essa atividade de produzir uma revisão nas bases geográficas existentes e ajuste com ampliação do detalhamento das informações constitui-se ponto inicial para desenvolvimento do trabalho.

- Revisão, adequação e atualização das bases de dados produzidas e utilizadas no PGO dos portos marítimos

Nessa etapa, a adequação e o levantamento de novos dados, principalmente do setor hidroviário, serão fundamentais para que se possa utilizar a base de dados georreferenciada do PGO portuário, adequada ao arcabouço metodológico do PNLT, fundamental para o planejamento das áreas de outorgas de infraestrutura, portos e terminais nas hidrovias brasileiras, em atendimento à necessidade da ANTAQ de subsidiar metodologicamente a definição de quais espaços devem ser ofertados à iniciativa privada para fins do transporte de navegação interior.

Considerando os dados de produção e consumo da base de dados do PNLT e do PGO portuário, serão formuladas as matrizes de origem e destino de produto, considerando, como zoneamento, as microrregiões homogêneas do IBGE, o que permite a identificação das linhas de desejo, sejam elas para a produção atual ou estimada.

Os produtos relevantes ao desenvolvimento do trabalho são os eleitos como fundamentais para o uso da multimodalidade de transporte, sendo complementado, quando necessário, por outros produtos, bem como pelo aprimoramento no detalhamento de cadeias logísticas que forem consideradas relevantes.

A identificação das microrregiões de produção e consumo poderá ser analisada, em termos de participação na navegação interior, a cada período de planejamento, indicando as oportunidades potenciais das outorgas para essa operação.

Para tanto, serão executadas as seguintes atividades:

- análise e definição do tráfego de carga e de suas necessidades;
- análise e definição dos volumes de produtos por ano, considerando as respectivas cadeias logísticas, para a participação modal relacionada à navegação interior;
- estudo e análise das estimativas de produção e consumo dos setores do agronegócio, de mineração e industriais, e seus interesses no transporte hidroviário;
- definição dos fluxos de produtos e suas estimativas (linhas de desejo) para as microrregiões definidas, considerando a influência das hidrovias atuais na matriz de transportes e sua participação futura com investimentos no setor.



- Modelagem de transportes e simulação de cenários econômicos

Para o desenvolvimento das simulações de cenários econômicos, será aplicado o modelo de transporte de quatro etapas, no qual são desenvolvidas, após caracterização do zoneamento e oferta de transportes, as fases de geração e distribuição de viagens, divisão modal e alocação de fluxo em sistema de redes.

Para tanto, o zoneamento adotado deve ser definido segundo os recortes geográficos adotados pelo IBGE (municípios, microrregiões, outros) e conectados como um ponto à rede de transportes (sistema viário, multimodal, definido por arcos e nós).

Nesse contexto, entende-se que é relevante o desenvolvimento das seguintes atividades destinadas à modelagem de transporte para o estudo de cenário de desenvolvimento e à elaboração de indicadores para as outorgas hidroviárias:

- Identificação dos fluxos de transporte ao longo do ano, levando em conta a sazonalidade da produção, do transporte e do consumo em rede multimodal, considerando a maior gama possível das hidrovias em operação, com formulação de cenários de investimentos;
- Estimativa das capacidades das vias e seus níveis de serviços;
- Proposição de ajustes para a infraestrutura atual se adequar às hidrovias por período de planejamento;
- Caracterização detalhada das hidrovias em termos de sua infraestrutura de acesso e suas interfaces com áreas urbanas (sua infraestrutura) e de proteção ambiental;
- Definição dos projetos públicos e privados que devem ser considerados para a completa integração ao planejamento nacional de investimentos na infraestrutura de transporte.

- Análise da infraestrutura e áreas de ocupação dos terminais fluviais existentes

Identificação das condicionantes operacionais relacionadas aos usuários das hidrovias (terminais portuários e empresas de navegação), aos produtos predominantes, aos custos praticados, às áreas utilizadas para armazenagem, à quantidade de pontos de atracação e outros fatores socioeconômicos e ambientais relacionados. Devem ser mapeados, gerando, além da base de dados da atividade descrita no item 4.3.1., resultados da modelagem de transportes e análises específicas a serem consideradas na definição dos subsídios e planificação das outorgas fluviais.

A análise dos limites de expansão dos sistemas logísticos da infraestrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre e prestação de serviços de transportes, a necessidade de melhoria de acessos ou modernização de infraestrutura de navegação, a relevância regional desses terminais no atendimento à demanda por transportes, entre outros aspectos, devem ser traduzidas em mapeamento geográfico e índices de utilidade para subsidiar tecnicamente a proposição das outorgas dos mesmos pela ANTAQ.

- Planificação para identificação de novas outorgas de terminais hidroviários

Por outro lado, é de responsabilidade da ANTAQ a elaboração do Plano Geral de Outorgas na área de Navegação Interior. Após a caracterização dos eixos hidroviários, dos investimentos em médio e longo prazo, da estrutura logística multimodal de transportes e modelagem em rede com alocação de fluxo, considerando os cenários e projeções macroeconômicas adotados, tem-se

as condições técnicas para a identificação de pontos logísticos e segmentos fluviais de interesse governamental para composição de serviços, infraestrutura e áreas para compor a planificação das outorgas a terceiros, e que servem de subsídios para composição das proposições de regras e orientações para o transporte fluvial no Brasil.

Entre os aspectos relevantes, serão considerados os parâmetros observados nos vetores de desenvolvimento, comandados pela demanda estimada, projetos potenciais, logísticas de integração e oportunidades de uso das águas inteiros do Brasil.

Essa planificação deve ser acompanhada por análise ambiental, definindo fatores de impedimento para novos projetos, ou somente por medidas legalmente orientadas pelos órgãos ambientais.

Preferencialmente, as outorgas para infraestrutura portuária (portos e terminais) para novas áreas logísticas destinadas à navegação interior, devem considerar detalhadamente os fatores locais socioambientais.

Os estudos vêm complementar aqueles desenvolvidos para o Plano Geral de Outorgas para os portos marítimos, desenvolvido pela ANTAQ, em parceria com o Exército Brasileiro, e também o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, desenvolvido e em ajustes pelo Ministério dos Transportes – MT, que serviu de base para o primeiro. Serão destinados a detalhar as hidrovias, a exploração de infraestrutura portuária fluvial e lacustre e a prestação de serviços de transportes aquaviários de carga na navegação interior e vêm ao encontro do atendimento descrito nas recomendações do próprio PNLT que ressalta a importância de serem elaborados estudos específicos para cada setor dos transportes, detalhando as questões e especificidades de cada modal que o permeia.



Unidades da ANTAQ

BRASÍLIA

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

RIO DE JANEIRO

Endereço: Rua Rodrigo Silva, nº 26
11º andar – Centro
CEP: 20011-040 – Rio de Janeiro – RJ
Telefones: (21) 2101-2501 / 2101-2461

SÃO PAULO

Endereço: Rua Sampaio Viana, 277 – 4º andar,
Edifício Albatroz – Bairro Paraíso.
CEP: 04004-000 – São Paulo – SP
Telefones: (11) 3887-2703 / (11) 3885-2478

FLORIANÓPOLIS

Endereço: Avenida Rio Branco, 691,
Centro Executivo Atlantis, salas 101 e 102 – Centro
CEP: 88015-203 – Florianópolis – SC
Telefones: (48) 3225-1410

BELÉM

Endereço: Avenida Conselheiro Furtado, nº 2865
Edifício Síntese 21 Inteligente Business Tower,
Sobreloja São Braz.
CEP: 66063-060 – Belém – PA
Telefones: (91) 3229-6334 / 3229-8900 / 3229-0684

PORTO VELHO

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

PORTO ALEGRE

Endereço: Travessa Francisco de Leonardo Truda
nº 40 - 9º andar - Conjuntos 92 a 94
Edifício FORMAC - Centro
CEP: 90010-050 – Porto Alegre – RS

PARANAGUÁ

Endereço: Rua Gabriel D'Lara - nº 716 - Centro
CEP: 83203-550 – Paranaguá – PR

RECIFE

Endereço: Avenida Lins Petit, 320, Salas 901/902 – Boa Vista
CEP: 50070 – 230 – Recife – PE
Telefones: (81) 3221-5447 / 3221-8720

MANAUS

Endereço: Avenida Eduardo Ribeiro nº 520
Salas 1504 a 1507,
Edifício Manaus Shopping Center – Centro
CEP: 69010-901 – Manaus – AM
Telefones: (92) 3224-9057 / 3224-9764





Ministério
dos Transportes

