



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ
Volume 4 - outubro de 2009

EXPEDIENTE

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
Diretor

Tiago Pereira Lima
Diretor

Ana Maria Pinto Canelas
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: 08006445001 ou (61) 3447-1172
Assessoria de Comunicação Social – ASC
SEPN Qd. 514 – Conj. E – 1º andar - Asa Norte
CEP: 70760-545 Brasília – DF (61) 3447-2737
www.antaq.gov.br / asc@antaq.gov.br

ÍNDICE

Apresentação	05
--------------------	----

PORTOS

● Movimentação nos portos e terminais privativos entre julho/2008 e junho/2009	06
● Movimentação de mercadorias 2008-2009	12
● Indicadores de Atratividade	30
● Movimentação total de cargas nos portos e terminais privativos	33
● Plano Geral de Outorgas	52

MEIO AMBIENTE

● Gestão Ambiental portuária	54
● Planejamento ambiental portuário	57
● Revisão da Resolução CONAMA nº 344/04	59
● Resíduos sólidos	60
● Processo de licenciamento	60
● Avaliação da governança ambiental	61
● Agenda Ambiental local	62
● Recepção de resíduos nos portos (sistema GISIS)	66

NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

● Introdução	70
● Regulação	71
● Fiscalização	75
● Frota Mercante	77
● Outorga	80
● Afretamento de embarcações	82

NAVEGAÇÃO INTERIOR

● Conclusão das Eclusas de Tucuruí	97
● III Seminário Internacional sobre hidrovias – Brasil/Holanda	99
● Seminário sobre a hidrovia do Parnaíba	100
● Edição de Normas	105
● Grupo de trabalho da Bacia Paraná-Tietê	105
● Fiscalizações	107
● Regularização das Empresas	109



Apresentação



No mundo globalizado, a competitividade é fundamental para o crescimento econômico de um país, que depende, para ser mais eficiente, de uma logística de transportes intermodal e bem articulada. Custo e segurança são duas variáveis relevantes nessa equação. A navegação marítima e interior apresentam amplas vantagens sobre o modal rodoviário nesses dois itens, no transporte de longa distância, mas necessitam de portos modernos e ágeis. Com o intuito de medir a eficiência e agilidade dos portos e de apresentar o cenário da navegação marítima e interior, é que a ANTAQ criou o Panorama Aquaviário, agora em sua quarta edição.

O Panorama consolidou-se, nesse período, como referência para os principais envolvidos no setor de transportes aquaviários, não importa se públicos ou privados. Os dados apresentados anualmente pela ANTAQ são colhidos junto aos próprios atores: Administrações Portuárias e Empresas Brasileiras de Navegação marítima e interior. Portanto, trata-se de um trabalho conjunto, feito pelos atores do setor para eles mesmos, em parceria com a ANTAQ.

No quarto volume do Panorama Aquaviário, o usuário encontrará informações relevantes sobre movimentação de carga geral, contêineres, granéis líquidos e sólidos nos portos brasileiros, que refletem, no período de julho de 2008 e junho de 2009, os efeitos da crise mundial, com queda de movimentação relativa ao período de

julho de 2007 a junho de 2008. Os gastos com afretamento também foram afetados. Contudo, a evolução nos últimos anos ainda é positiva, como um todo.

O usuário acompanhará também o ritmo das fiscalizações realizadas pela ANTAQ, que aumentou desde a implementação, pela Agência, do Plano Anual de Fiscalização (PAF), que consiste no planejamento firme de ações de fiscalização que os servidores da autarquia devem realizar em doze meses. O Panorama traz ainda, como tem feito em todas as suas edições, dados sobre a gestão ambiental nos portos brasileiros, que se tornam ainda mais preciosos no momento em que o meio ambiente é um dos bens de maior interesse coletivo.

O Panorama é um dos instrumentos de que se utiliza a ANTAQ para dar publicidade à sua atuação, em cumprimento ao que determina a lei e, ao mesmo tempo, servir de referência para o planejamento de políticas públicas do governo e de investimentos do setor privado. Em conjunto com os seminários conduzidos pela autarquia sobre navegação interior, em parceria com a Bélgica, os Estados Unidos e a Holanda, e sobre a cabotagem brasileira, que, em sua primeira edição neste ano, reuniu os líderes do setor, o Panorama Aquaviário agrupa valor à atividade do usuário, o mais fundamental deles numa economia de mercado cada vez mais competitiva: conhecimento.

Portos

Movimentação nos portos e terminais privativos entre jul/2008 e jun/2009

Carga geral

Santos (SP) lidera a movimentação de carga geral no Brasil: de julho de 2008 a junho de 2009, o porto santista movimentou 29.641.832 toneladas ou 37,3% do volume nacional de 79.427.531 toneladas, 13,2% maior que o total no período anterior, que foi de 70.128.234 toneladas. A movimentação em Santos é 271% maior que a do TUP da Portocel em Aracruz-ES, com 7.985.780 toneladas ou 10,05% da movimentação nacional. Ainda assim, no principal porto do País, o volume caiu 8,9%, na comparação com o período anterior, quando Santos movimentou 32.553.568 toneladas, tendo caído também sua participação percentual, que era de 46,42%. Essa redução no volume é efeito da crise mundial, sentido no Porto de Santos a partir de dezembro de 2008, com ápice em janeiro de 2009, quando houve queda de 40%.

De julho de 2008 a junho de 2009, Itajaí caiu da quarta para a oitava posição no ranking dos 10 portos que mais movimentaram carga geral no Brasil: a movimentação ficou em 2.628.896 toneladas ou 3,3% do volume nacional, o que implicou queda de 55,1% em relação ao período anterior, quando o porto catarinense movimentou 5.858.395 toneladas ou 8,3% do volume total. A movimentação foi afetada pelo fato de que o porto foi parcialmente destruído devido às fortes chuvas que ocorreram no Estado de Santa Catarina, em novembro de 2008.

O porto de Paranaguá movimentou 7.967.608 toneladas ou 10,03% do volume nacional de julho de 2008 a junho de 2009, o que representou alta de 8% sobre o período anterior, quando a movimentação foi de 7.376.689 toneladas. Essa alta demonstrou que o efeito po-



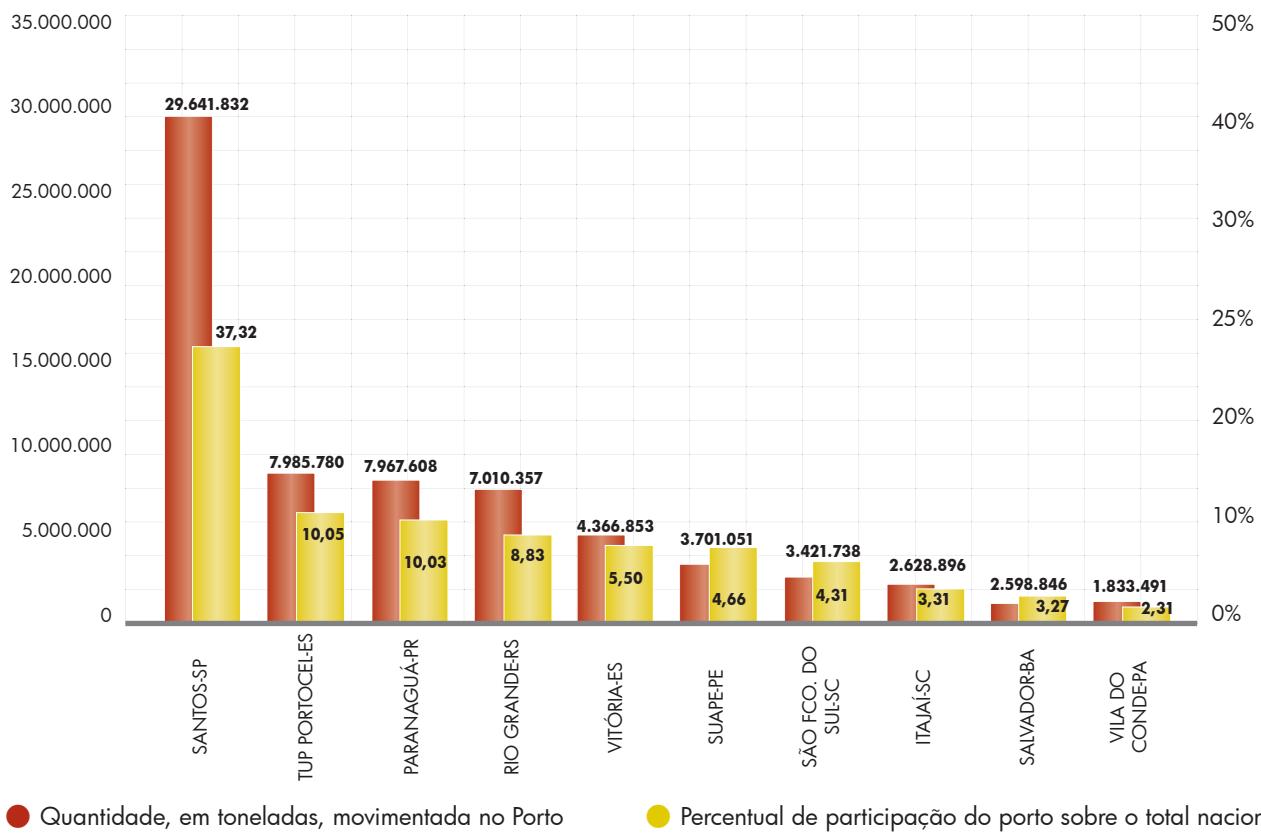
sitivo da migração das cargas de Itajaí para Paranaguá foi maior que os efeitos negativos da crise mundial. Apesar da alta, a participação relativa do porto paranaense na movimentação total caiu 0,5 ponto percentual. No ranking, Paranaguá deixou a segunda para ocupar a terceira posição.

O porto de Vila do Conde (PA) não constava do ranking no período anterior. Em décimo lugar, o porto paraense movimentou 1.833.491 toneladas ou 2,31% do volume agregado de carga geral. Fundado em 1985 para atender a movimentação de alumina e bauxita do complexo industrial da Alumar/Alunorte, o porto paraense vem nos últimos anos aumentando sua participação na carga geral, contando inclusive com terminal especializado em contêineres, arrendado desde 2003 pela Santos Brasil S.A.

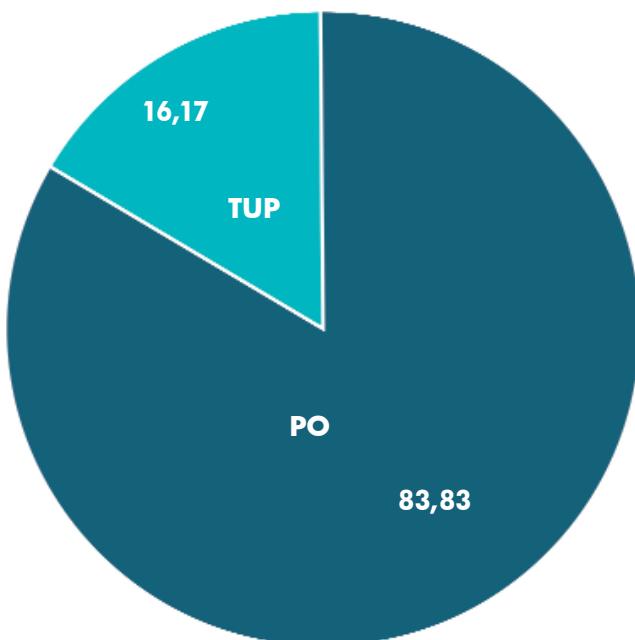
Os portos movimentaram 83,83% do volume de carga geral entre julho de 2008 e junho de 2009, o que significou uma ampliação de quase 4 pontos percentuais em participação relativa, na comparação com o período antecedente, quando os portos foram responsáveis por 80% da movimentação. Isso significa queda igual na participação relativa dos Terminais de Uso Privativo (TUPs) no total movimentado, que era de 20% no período anterior.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE CARGA GERAL PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - Jul/2008 a Jun/2009

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - CARGA GERAL (%)



Granel líquido

O terminal de uso privativo (TUP) Almirante Barroso (SP) liderou novamente o ranking dos 10 portos que mais movimentaram granel líquido no Brasil. Entre julho de 2008 e junho de 2009, a movimentação nesse TUP foi de 48.229.268 toneladas ou 25,4% do volume nacional de 189.730.362 toneladas, que foi 13,4% maior na comparação com o período anterior, quando a movimentação total no País foi de 167.319.008 toneladas. Ainda assim, a movimentação no TUP apresentou queda de 2,4% em relação ao período anterior, quando a movimentação foi de 49.442.767 toneladas. Houve ainda queda de 4 pontos percentuais na participação relativa do terminal na movimentação brasileira, que era de 29,5% entre julho de 2007 e junho de 2008.

Em segundo lugar, o TUP Almirante Maximiano Fonseca (RJ) movimentou 29.939.659 toneladas de granel líquido ou 15,8% do total, queda inferior a 1% no total movimentado no período anterior (30.284.959 toneladas), mas que representou uma diminuição de 2,3 pontos percentuais na participação relativa do terminal na movimentação nacional.

O TUP Madre de Deus (BA) ficou em terceiro entre julho de 2008 e junho de 2009, quando movimentou 19.307.515 toneladas ou 10,2% do total. Ficaram, portanto, nas três primeiras colocações terminais de uso privativos operados pela Petrobras Transporte S.A. (Transpetro).

São também da Transpetro os TUPs Almirante Soares Dutra (RS), em quinto lugar, Almirante Tamandaré (RJ), em sexto, São Francisco do Sul (SC), em sétimo, e Manaus, em nono, que movimentaram, respectivamente, 11.256.674 toneladas ou quase 6%, 10.529.005 toneladas ou 5,55%, 9.397.971 ou quase 5% e 5.612.149 toneladas ou 2,96% da movimentação brasileira de granel líquido. Esses resultados significam altas de 7,7%, 6%, 5,6% e 27%, respectivamente, em relação ao período anterior, quando a movimentação de granel líquido nesses portos era de 10.419.330 toneladas, 7.849.382 toneladas, 8.950.208 toneladas e 4.420.153 toneladas, respectivamente. No total, os sete terminais da Transpetro responderam por 70,8% da movimentação nacional de granel líquido entre julho de 2008 e junho de 2009.

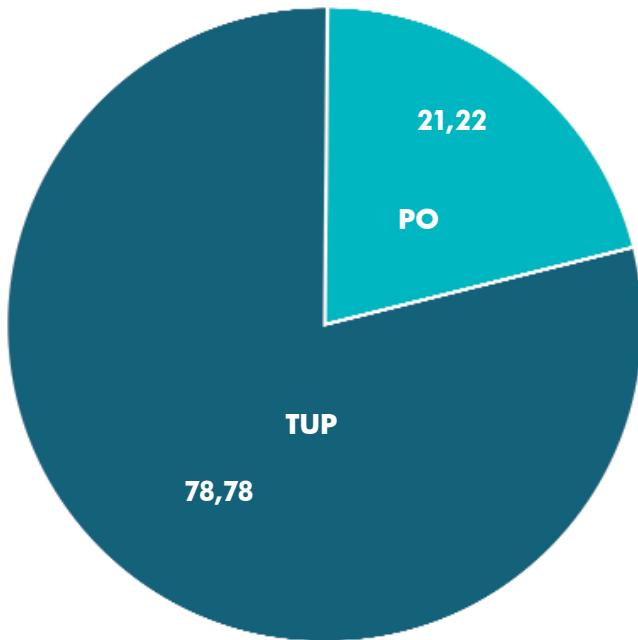
Na oitava e décima posições ficaram o porto

de Itaqui (MA) e o porto de Suape (PE), que movimentaram 5.705.411 toneladas (3,01%) e 3.840.666 toneladas (2,02%) de granel líquido, nessa ordem.

Os TUPs movimentaram 78,78% do volume de granel líquido entre julho de 2008 e junho de 2009. Em termos absolutos, a movimentação de granel líquido nos TUPs foi de 149.473.828 toneladas. A movimentação nos portos foi de 40.256.535 toneladas de granel líquido, representando 16,17% do total.

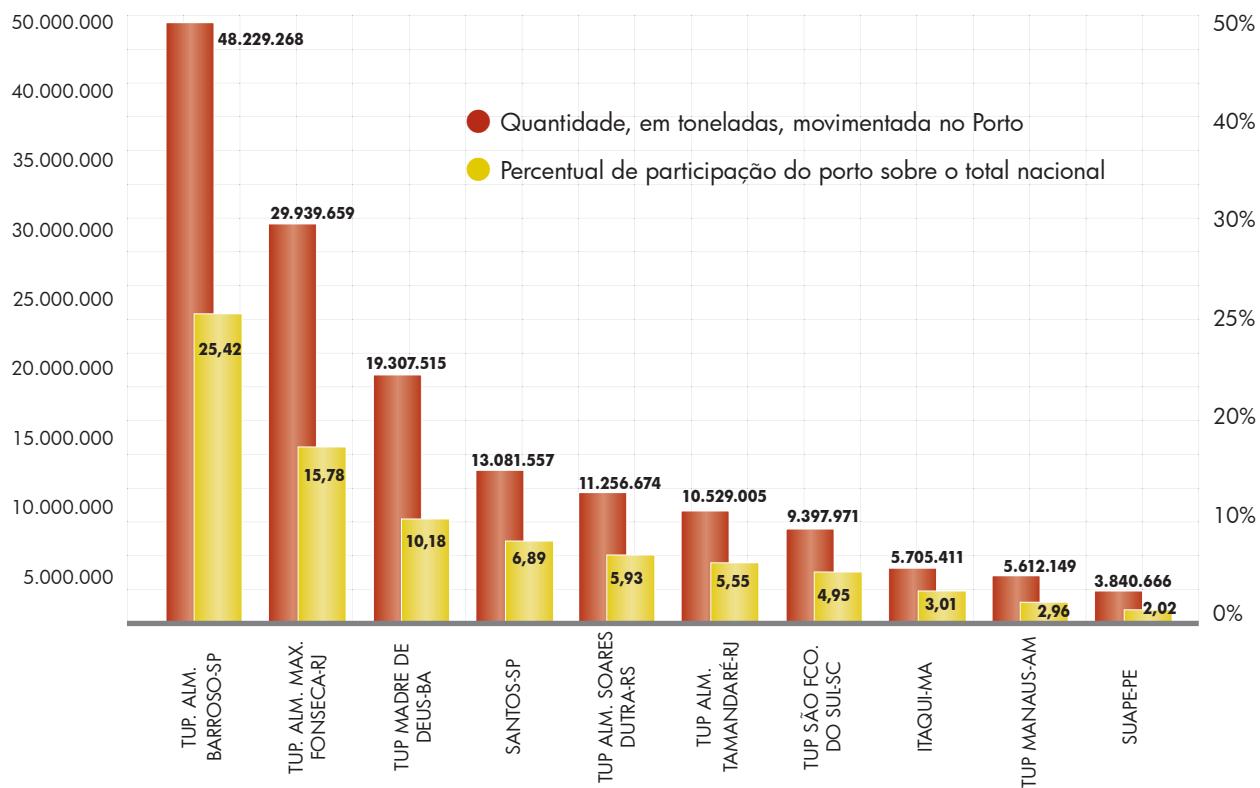


PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - GRANEL LÍQUIDO (%)



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL LÍQUIDO PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - Jul/2008 a Jun/2009

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



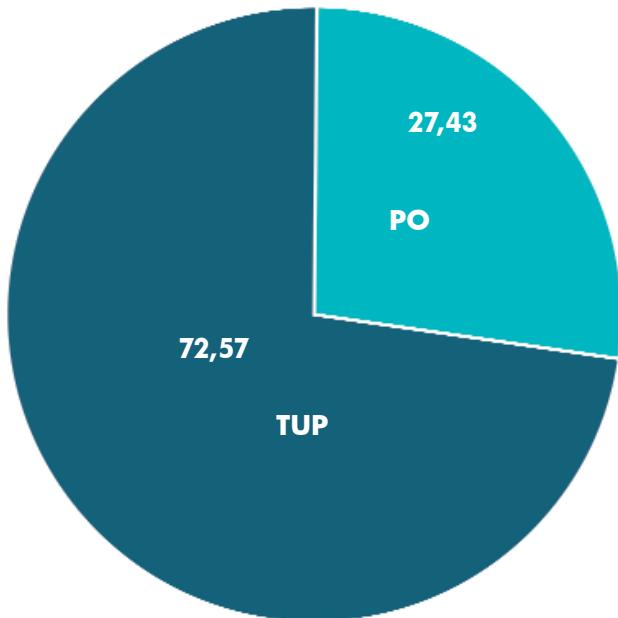
Granel sólido

OTUP de Ponta da Madeira (MA) liderou o ranking dos portos e terminais que mais movimentaram granel sólido no Brasil: entre julho de 2008 e julho de 2009, o terminal movimentou 86.293.646 toneladas ou 25,1% do volume nacional de 343.837.863 toneladas. Em segundo lugar ficou o TUP de Tubarão (ES), com 82.173.190 toneladas (23,9% do total), queda de 21,9% em relação ao período anterior, quando o terminal movimentou 105.181.391 toneladas.

O terminal da MBR (RJ) ficou em terceiro, ao movimentar 36.647.379 toneladas de granel sólido no período, o que corresponde a 10,6% do volume nacional. Em quarto, o porto de Santos (SP) movimentou 31.937.108 toneladas ou 9,3% do total. Os quatro primeiros lugares foram responsáveis por quase 70% da movimentação brasileira de granel sólido entre julho de 2008 e junho de 2009.

Os terminais movimentaram 72,57% do granel sólido no período, aumentando sua parti-

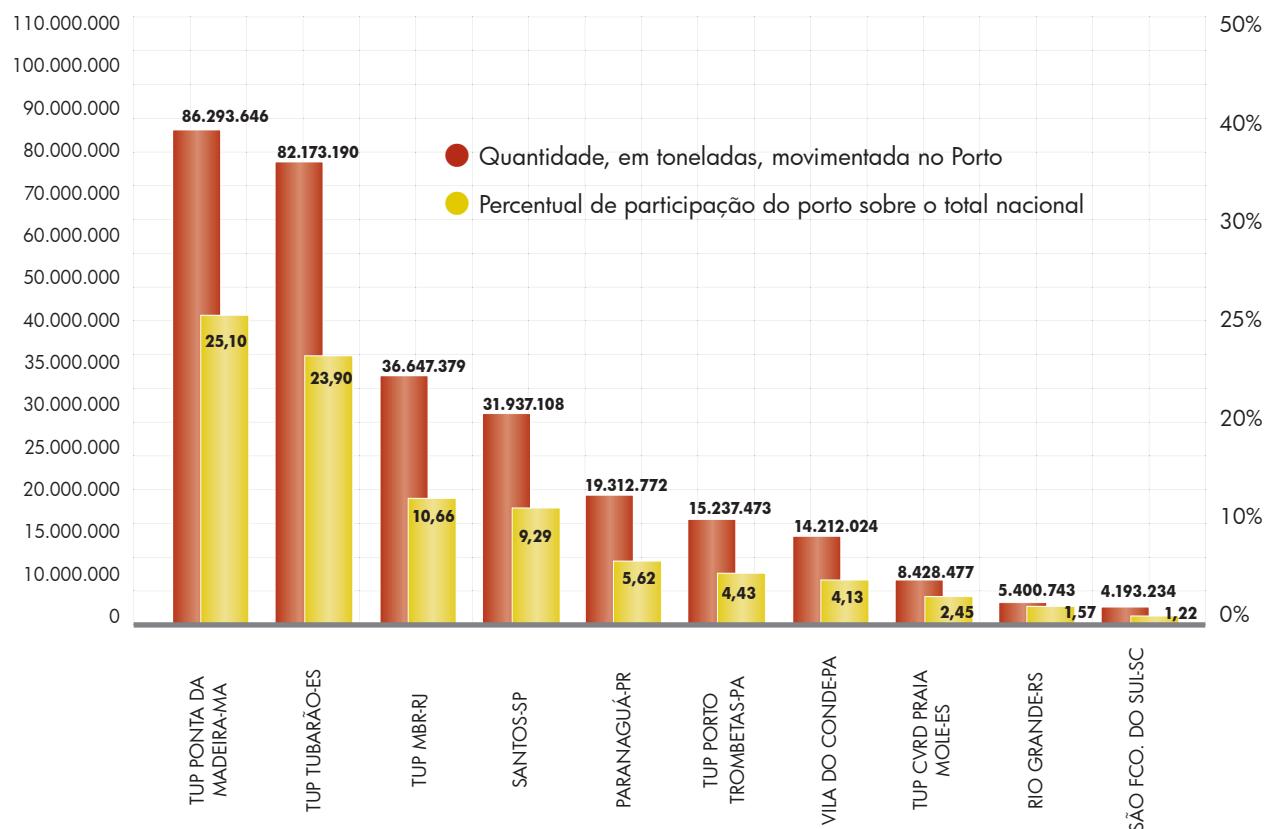
PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - GRANEL SÓLIDO (%)



pação relativa na movimentação nacional em 2,57 pontos percentuais, na comparação com o período anterior. Em termos absolutos, os TUPs movimentaram 249.519.241 toneladas contra 94.318.622 toneladas movimentadas nos portos brasileiros.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL SÓLIDO PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS - Jul/2008 a Jun/2009

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



Comércio Exterior

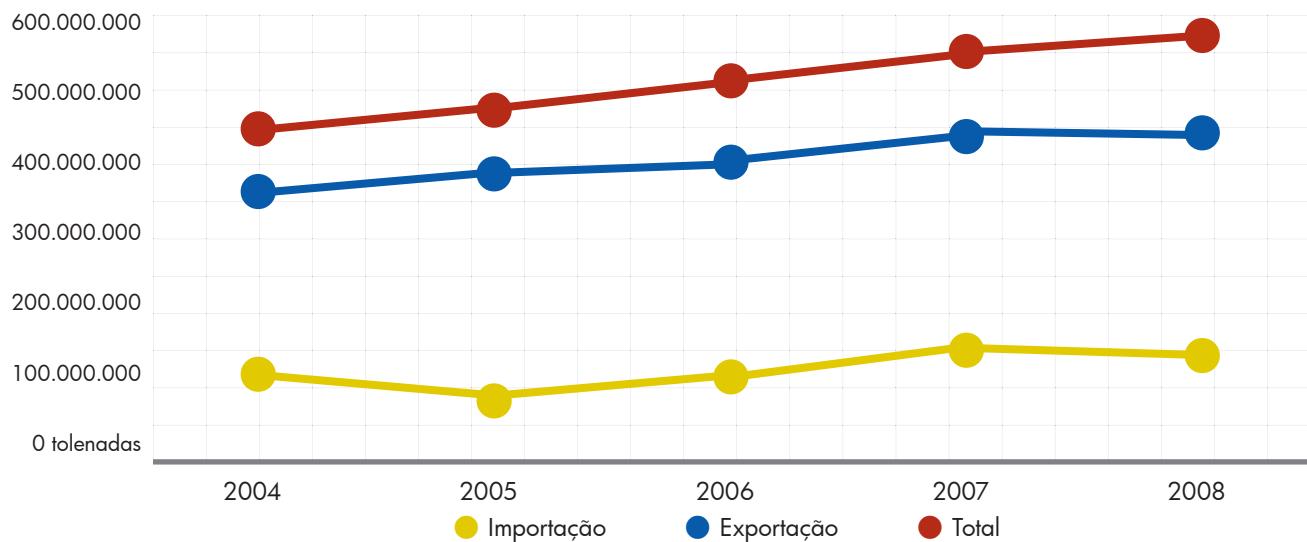
Em termos de toneladas movimentadas, a corrente de comércio brasileiro que se utilizou dos portos e terminais em 2008, na importação e exportação de mercadorias, alcançou o volume de 568 milhões. Entre 2008 e 2007 este crescimento foi da ordem de 1,6%.

No balanço, verifica-se que os fluxos de exportação atingiram 454 milhões, apresentando superávit da ordem de 339 milhões de toneladas. As importações apresentaram crescimento de 3% em relação a 2007, superior ao índice registrado nas exportações de 1,3% neste mesmo período.

Entre 2004 e 2008, constata-se que o crescimento médio anual dos fluxos de comércio exterior situou-se em 7,2% ao ano, com as exportações evoluindo à ordem de 7,6% ao ano, e as importações apresentando variações anuais em torno de 5,5%. Registra-se que houve



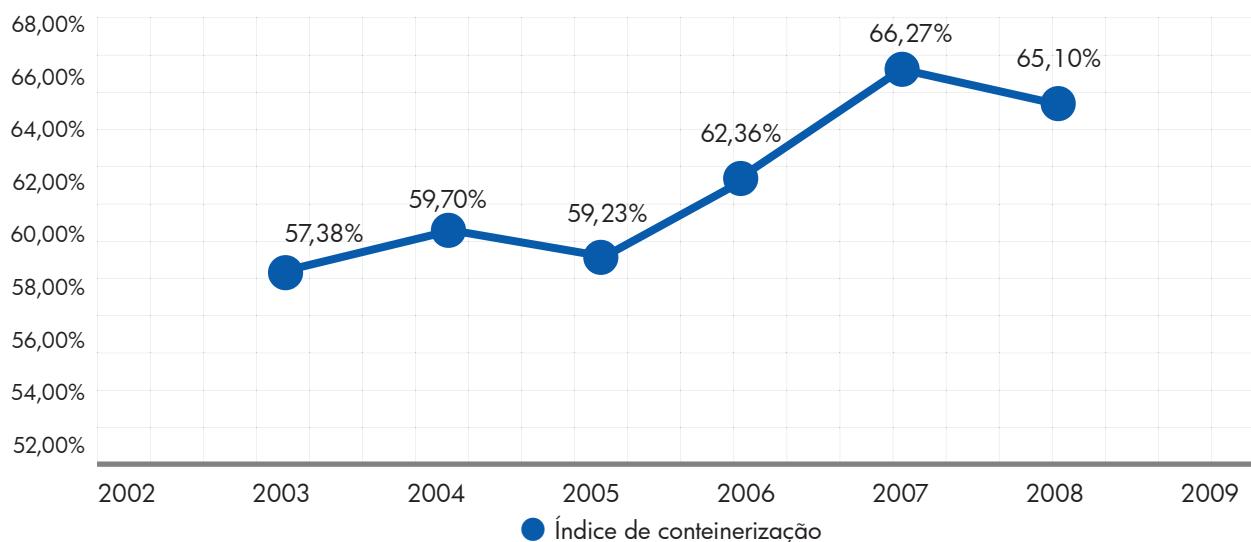
maior incremento nas quantidades entre 2006 e 2007, quando se obteve acréscimo de 10%, impulsionado pelas importações, que se situaram em 19%. Entretanto, considerando a variação entre 2007 e 2008, embora o crescimento médio anual desde 2003 tenha sido de 7%, a tonelagem do comércio exterior brasileiro registrada na movimentação portuária caiu 2%. Pode-se atribuir este fato aos reflexos da crise financeira internacional, acentuados no segundo semestre de 2008.



Contêineres

O índice de conteinerização refere-se à porcentagem de mercadorias transportadas dentro de contêineres, em relação ao total de carga geral. Apesar da redução percentual de 1,17% verificada de 2008 para 2007, houve maior aumento em valores absolutos de cargas movimentadas em contêineres (5.202.847 toneladas) do que cargas gerais soltas (4.616.299 t). Em 2008, foram 112.501.852 toneladas de carga geral, sendo 73.248.231 t

em contêineres e 39.253.621 t em cargas soltas. No ano anterior, os mesmos foram de 102.682.706 t, 68.045.384 t e 34.637.322 toneladas. A série mostra a tendência da logística na utilização cada vez maior de contêineres, seja para transporte de produtos alimentícios, seja para produtos industrializados. Em certos locais, como o porto de Rio Grande, até excedentes de granéis como minérios e soja passaram a ser transportados por esse tipo de embalagem.



Movimentação de mercadorias 2008 – 2009

Contêineres

Entre os cais públicos, o de Santos (SP) foi o que mais movimentou contêineres entre julho de 2008 e junho de 2009, quando o volume foi de 352.507 unidades, queda de 4,5% em relação ao período anterior. Em segundo lugar ficou o porto de São Francisco do Sul (SC), que movimentou 135.008 unidades, alta de 3% na comparação com o período de junho de 2007 a julho de 2008. Em terceiro, o porto de Fortaleza movimentou 54.524 unidades, alta de 31,6% sobre o período anterior.

O TECON de Santos liderou a movimentação de contêineres entre os terminais arrendados ou de uso privativo entre julho de 2008 e junho de 2009, quando movimentou 684.908 unidades,



quase o dobro da movimentação do cais público de Santos, que liderou a movimentação entre os portos públicos. Em relação ao período anterior, a movimentação no TECON santista teve queda de 6,3%. Em segundo lugar ficou o TECON de Rio Grande (RS), que movimentou 375.531 unidades, alta de 9,5% na comparação com o período de

Cais Público – Contêiner – Quantidade (Em Unidades)

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Santos	Cais Público	337.567	369.288	352.507
São Fco do Sul	Cais Público	133.076	131.022	135.008
Fortaleza	Cais Público	36.028	41.432	54.524
Itajaí	Cais Público	96.520	89.210	33.762
Belém	Cais Público	33.969	32.601	18.445
Imbituba	Cais Público	14.533	10.817	15.898
Vila de Conde	Cais Público	14.619	7.022	14.370
Suape	Cais Público	10.518	10.983	13.438
Natal	Cais Público	4.082	6.464	9.222
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	3.885	4.269	9.221
Santarém	Cais Público	-	880	3.539
Maceió	Cais Público	552	901	3.261
Salvador	Cais Público	2.142	3.452	3.114
Rio Grande	Cais Público	19.659	8.791	1.980
Paranaguá	Cais Público (Corex)	-	278	1.528

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Santos	TECON	715.240	730.869	684.908
Rio Grande	TECON	336.252	343.041	375.531
Paranaguá	TCP	318.464	339.631	339.957
Santos	T-35	293.485	285.951	304.126
Santos	T-37	221.646	226.734	184.673
Vitória	TVV	194.522	179.684	177.398
Suape	TECON	129.727	129.119	173.320
Salvador	TECON	137.068	104.889	148.513
Itajaí	TECONVI	291.764	257.217	129.668
Santos	TECONDI	93.526	93.365	60.382
São Fco do Sul	TESC	5.023	2.941	17.896
Maceió	EMPAT	-	252	947
Vitória	Peiú	6.489	2.593	608

junho de 2007 a julho de 2008. Em terceiro ficou o TCP de Paranaguá (PR), com 339.957 unidades, estável em relação ao período anterior.

Quanto à prancha média, que determina o número de contêineres movimentados por hora, o líder do ranking dos portos públicos foi o porto de Santos, que movimentou 22 unidades/hora entre julho de 2008 e junho de 2009, média idêntica à do período anterior. Em segundo lugar ficou o porto de Itajaí (SC), que movimentou 18 unidades/hora, média 5,8% maior em relação à do período anterior. Em terceiro lugar, São Francisco do Sul movimentou 17 contêineres por hora, média 29,2% menor que a registrada entre julho de 2007 e junho de 2008.

O líder no segmento dos terminais arrendados ou de uso privativo foi o TECON de Santos, que movimentou 35 contêineres por hora, média 59% superior à do porto de Santos, que liderou o ranking dos portos públicos e 2,7% menor que a registrada pelo próprio terminal no período anterior. Em segundo lugar, ficou o T-37 da Libra Terminais, também em Santos, que movimentou 31 unidades/hora, média 6% menor em comparação com a do período anterior. Em terceiro, o TECON de Rio Grande registrou 30 contêineres por hora, média, 7,1% superior à do período antecedente.

Os portos de Belém e Santarém (PA) registraram tempo médio de espera inferior a uma hora por navio e lideraram o ranking dos portos pú-

blicos, entre julho de 2008 e junho de 2009. Em segundo lugar ficaram os portos de Vila do Conde (PA) e Maceió, onde os navios demoraram uma hora em média para atracar. No porto de Santos, em 9º lugar, o tempo médio de espera para atracação foi de 11 horas. O pior desempenho foi o de São Francisco do Sul, onde os navios levaram 19 horas para atracar em média, em função do aumento do número de navios, decorrente da destruição parcial do Porto de Itajaí.

Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o terminal da EMPAT, em Maceió, registrou tempo médio de espera de uma hora. Em segundo lugar ficou o terminal da Peiú, em Vitória, onde os navios levaram 5 horas em média para atracar. Em terceiro, o TECONDI santista registrou tempo médio de 6 horas de espera para atracação.

O preço dos serviços portuários praticado no cais comercial do porto de Itajaí (SC) foi o menor por contêiner movimentado em 2008: R\$ 243,08 por unidade, 20% a menos que Imbituba, que registrou o segundo menor preço, e 60,7% a menos que o maior preço, registrado no porto de Salvador. Entre os terminais, o menor preço foi o praticado no T-37, da Libra, em Santos (SP), de R\$ 233,89, 1,8% a menos que o do segundo colocado, o TECONDI de Santos, e 50,4% menor que o preço por contêiner movimentado no TECON de Suape (PE).

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Santos	Cais Público	20	22	22
Itajaí	Cais Público	19	17	18
São Fco do Sul	Cais Público	20	24	17
Imbituba	Cais Público	11	17	15
Suape	Cais Público	10	17	13
Salvador	Cais Público	08	10	12
Fortaleza	Cais Público	10	11	11
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	06	07	11
Rio Grande	Cais Público	11	09	09
Belém	Cais Público	10	08	09
Natal	Cais Público	04	05	08
Paranaguá	Cais Público (Corex)	-	18	07
Santarém	Cais Público	-	05	07
Maceió	Cais Público	08	-	06
Vila do Conde	Cais Público	10	08	03

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Santos	TECON	35	36	35
Santos	T-37	29	33	31
Rio Grande	TECON	27	28	30
Santos	T-35	23	25	28
Salvador	TECON	20	07	28
Paranaguá	TCP	05	11	24
Vitória	TVV	27	27	24
Itajaí	TECONVI	21	19	23
Santos	TECONDI	24	23	19
Suape	TECON	21	22	18
Vitória	Peiú	13	10	10
São Fco do Sul	TESC	06	06	08
Maceió	EMPAT	-	04	07

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Belém	Cais Público	0	0	0
Santarém	Cais Público	-	0	0
Vila de Conde	Cais Público	0	0	01
Maceió	Cais Público	01	02	01
Natal	Cais Público	0	0	03
Fortaleza	Cais Público	04	04	07
Salvador	Cais Público	07	17	08
Rio Grande	Cais Público	08	10	11
Santos	Cais Público	10	11	11
Imbituba	Cais Público	04	06	12
Suape	Cais Público	04	05	12
Itajaí	Cais Público	19	17	14
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	12	20	16
Paranaguá	Cais Público (Corex)	-	28	17
São Fco do Sul	Cais Público	26	18	19

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Maceió	EMPAT	-	11	01
Vitória	Peiú	16	12	05
Santos	TECONDI	07	05	06
Salvador	TECON	09	26	10
Santos	T-37	18	13	13
Santos	T-35	18	12	14
Suape	TECON	22	25	14
Rio Grande	TECON	13	11	16
Santos	TECON	19	15	17
Vitória	TVV	29	15	19
Itajaí	TECONVI	18	17	19
São Fco do Sul	TESC	19	11	21
Paranaguá	TCP	18	15	21

PREÇOS – CONTÊINERES – 2008

	Porto	Terminal	R\$	US\$
Portos públicos	ITAJAÍ	Cais Comercial	243,08	104,01
	IMBITUBA	Cais Público	303,79	129,99
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	312,53	133,73
	NATAL	Cais Público	318,67	136,36
	FORTALEZA	Cais Público	360,04	154,06
	VILA DO CONDE	Cais Público	390,44	167,07
	SANTOS	Margem Direita	408,82	174,93
	BELÉM	Cais Público	430,34	184,14
	SALVADOR	Cais Público	619,80	265,21
	SANTOS	Libra (T37)	233,89	100,08
Terminal arrendados	SANTOS	Tecondi	238,11	101,89
	SANTOS	Tecon	240,37	102,85
	SALVADOR	Tecon	296,17	126,73
	RIO GRANDE	Tecon	311,02	133,09
	ITAJAÍ	Teconvi	318,67	136,36
	VITÓRIA	TVV	322,61	138,04
	PARANAGUÁ	TCP	339,04	145,07
	RIO DE JANEIRO	MultiRio	351,26	150,30
	SANTOS	Libra (T35)	359,91	154,01
	MANAUS	Super Terminais	465,74	199,29
	SUAPE	Tecon	471,40	201,71

Cotação em 31/12/2008: US\$1,00 = R\$2,3370



Soja (Grãos e farelos)

Corex (público) de Paranaguá movimentou, entre julho de 2008 e junho de 2009, um total de 8.745.021 toneladas de soja, volume 6,5% maior que o registrado no período anterior e quase 3 vezes maior que o do segundo colocado, o porto de São Francisco do Sul (SC), que movimentou no período 2.929.072 toneladas, 22,2% maior que a movimentação no período anterior. Os aumentos na movimentação de soja refletem a política fiscal da Argentina, que está sobretaxando as exportações dos seus produtos, e estimulando, desta forma, as exportações brasileiras.

No segmento dos terminais arrendados ou de uso privativo, o líder foi o Corex de Santos, que movimentou 6.572.555 toneladas de soja entre julho de 2008 e junho de 2009, volume 66% superior ao do período anterior e quase o dobro do movimentado, no mesmo período, pelo TUP de Tubarão (ES), que movimentou 3.328.687 toneladas de soja, movimentação 248% maior que a registrada entre julho de 2007 e junho de 2008. Em terceiro, o terminal da Tergrasa em Rio Grande (RS) movimentou 2.650.276 toneladas, queda de 28,6% em relação ao período anterior.

O TUP Cotegipe, localizado na baía de Todos os Santos, teve aumento de 106% na movimentação de soja em relação ao período anterior. Esse aumento significativo deu-se pela transferência do embarque dos grãos do oeste baiano pelo porto de Ilhéus para o terminal privativo, por questões de menor deslocamento rodoviário e melhor infraestrutura e equipamentos. O porto público baiano teve redução de 91% em relação ao período anterior.

Quanto à prancha média, que indica a tonelada por dia movimentada de soja, o cais público de Paranaguá (Corex) registrou movimentação média de 28.462 toneladas por dia e liderou o ranking dos portos públicos entre julho de 2008 e junho de 2009, à frente do cais público de São Francisco do Sul, que movimentou 16.237 toneladas por dia, média 6% inferior à verificada entre julho de 2007 e junho de 2008.

Entre os terminais arrendados ou de uso privativo, o TUP de Tubarão (ES) liderou o ranking, ao movimentar 37.684 toneladas por dia entre julho de 2008 e junho de 2009, média 75,8% superior à do período anterior. Em segundo lugar

ficou o TGG santista, com movimentação média de 26.065 toneladas por dia, 62,5% a mais do que a média verificada entre julho de 2007 e junho de 2008. Em terceiro ficou o Corex santista, com 14.525 toneladas/dia, média 19,4% superior à do período antecedente.

O menor tempo médio de espera entre os portos públicos foi registrado no porto de Ilhéus (BA), onde os navios esperaram uma hora para atracar, em média. Em segundo lugar ficou o porto de Santos, com tempo médio de 8 horas, e, em terceiro, o porto de Paranaguá (Múltiplo Uso), onde os navios esperaram, em média, 3 dias e 16 horas para atracar.

Em São Francisco do Sul e Paranaguá (Corex), o tempo médio de espera para atracação foi de 3 dias e 22 horas e de 4 dias e 8 horas, respectivamente. No caso do porto de Paranaguá, o tempo de espera elevado deve-se à restrição da navegação noturna, que ocorre tanto pela falta de manutenção nas bóias de sinalização, como também pela falta de dragagem de manutenção no canal de acesso ao porto.

Entre os terminais privados ou de uso privativo, os líderes do ranking foram o TUP da Granel Química, no Mato Grosso do Sul, e o TUP Oleoplan, no Rio Grande do Sul, onde as embarcações atracaram em menos de uma hora, em média, como no período anterior. O terminal da Tergrasa, em segundo lugar, registrou tempo médio de 16 horas para atracação contra 15 no período anterior e, em terceiro, o terminal da Bunge, em Rio Grande, registrou média de 23 horas, tempo 34,3% menor que o verificado entre julho de 2007 e junho de 2008.

O preço dos serviços portuários praticado no Corex (público) de Paranaguá foi o menor preço por tonelada de soja movimentada, de R\$ 7,80, quase 38% menor que o praticado pelo porto de São Francisco do Sul (SC) e 44,6% menor que o preço do porto de Ilhéus (BA). Entre os terminais, o menor preço foi o praticado pelo Corex de Santos, de R\$ 4,88, preço 5,6% menor que o praticado pelo terminal da Cargill em Santos, e 56,7% menor que o cobrado pela Tegrasa, em Rio Grande (RS).

Cais Público – Soja – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Paranaguá	Cais Público (Corex)	8.777.134	8.213.216	8.745.021
São Fco do Sul	Cais Público	2.277.509	2.396.104	2.929.072
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	1.076.968	1.325.149	1.200.494
Santos	Cais Público	165.283	114.606	51.675
Ilhéus	Cais Público	674.757	407.232	35.665

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Santos	Corex (ADM)	4.409.932	3.957.240	6.572.555
Tubarão	TUP Tubarão	-	956.349	3.328.687
Rio Grande	Tergrasa	1.833.977	3.714.475	2.650.276
Santos	TGG	896.235	2.398.753	2.257.166
Rio Grande	Bianchini	2.632.247	2.807.498	2.233.086
Santos	Cargill	2.807.445	2.188.600	2.095.025
Cotelgipe	TUP Cotelgipe	318.454	896.769	1.848.971
Rio Grande	Terminal Bunge	1.058.565	986.207	994.140
Santarém	Cargill	-	-	977.860
Rio Grande	Termasa	803.596	1.078.917	763.688
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	261.701

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Paranaguá	Cais Público (Corex)	14.585	13.888	28.462
São Fco do Sul	Cais Público	17.287	15.194	16.237
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	9.450	8.303	14.881
Santos	Cais Público	8.448	8.545	9.878
Ilhéus	Cais Público	3.451	3.441	9.406

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Ilhéus	Cais Público	0	26	01
Santos	Cais Público	124	74	08
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	75	94	88
São Fco do Sul	Cais Público	77	97	94
Paranaguá	Cais Público (Corex)	124	339	104

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Tubarão	TUP Tubarão	-	21.429	37.684
Santos	TGG	10.639	16.040	26.065
Santos	Corex (ADM)	11.930	12.160	14.525
Rio Grande	Termasa	12.598	13.783	14.341
Santos	Cargill	13.527	13.743	14.337
Rio Grande	Bianchini	8.719	7.272	11.776
Rio Grande	Tergrasa	7.043	8.614	10.120
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	9.984
Cotegipe	TUP Cotegipe	11.998	10.810	9.746
Rio Grande	Terminal Bunge	8.636	10.271	9.512

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	0
Granel Química	TUP Granel Química	-	0	0
Rio Grande	Tergrasa	04	15	16
Rio Grande	Terminal Bunge	25	35	23
Rio Grande	Bianchini	25	37	35
Santos	TGG	27	34	44
Santos	Cargill	51	42	48
Rio Grande	Termasa	32	52	58
Santos	Corex (ADM)	66	66	84
Tubarão	TUP Tubarão	-	61	85
Cotegipe	TUP Cotegipe	20	62	160

PREÇOS – SOJA E FARELOS – 2008

	Porto	Terminal	R\$	US\$
Portos públicos	PARANAGUÁ	Corex	7,80	3,34
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	12,51	5,35
	ILHÉUS	Cais Público	14,09	6,03
Terminais arrendados	SANTOS	Corex (ADM)	4,88	2,09
	SANTOS	Cargill	5,17	2,21
	SANTOS	TGG	6,23	2,67
	RIO GRANDE	Bianchini*	9,19	3,93
	RIO GRANDE	Termasa*	9,38	4,01
	RIO GRANDE	Tergrasa	11,29	4,83

* Terminal de Uso Privativo
Cotação em 31/12/2008: US\$1,00 = R\$2,3370

Trigo

O porto de Fortaleza foi o que mais movimentou trigo entre julho de 2008 e junho de 2009, quando alcançou 815.886 toneladas, quase igual ao período anterior. Em segundo ficou o porto de Santos, que movimentou 743.743 toneladas, 2,8 vezes mais do que o registrado no período anterior. Em terceiro, o porto de Recife movimentou 501.282 toneladas de trigo, queda de 4,4% na comparação com o período antecedente.

No segmento dos terminais arrendados ou de uso privativo, a Termasa, em Rio Grande (RS), movimentou 843.952 toneladas de trigo e, mesmo com queda de 16% em relação ao período anterior, liderou com folga o ranking. Em segundo ficou o TUP da Cotelipe, que movimentou 292.645 toneladas de trigo, queda de 11,6% em relação ao período anterior, e, em terceiro, ficou Rio Grande (Tergrasa), com 193.565 toneladas de trigo por dia.

Quanto à prancha média, o Corex (público) de Paranaguá teve o melhor desempenho entre julho de 2008 e junho de 2009, quando movimentou 11.294 toneladas de trigo por dia, em média. Em segundo lugar ficou o porto de Fortaleza, com 7.338 toneladas/dia (média quase 7% menor que a do período anterior) e em terceiro o porto de Maceió, com 4.412 toneladas/dia (alta de quase 20%).

Entre os terminais, o da Bianchini, em Rio Grande, liderou o ranking, com movimentação de 9.764 toneladas de trigo diárias, média 38,9% inferior à registrada entre junho de 2007 e julho de 2008. Em segundo, o terminal da

Bunge, também em Rio Grande, movimentou 6.319 toneladas/dia, e, em terceiro, a Tergrasa movimentou 5.451 toneladas diárias, média 52% inferior ao do período antecedente.

O porto de Belém registrou tempo médio de espera inferior a 1 hora, enquanto o porto de Natal registrou espera de 2 horas, 1 hora a menos do que a média registrada entre julho de 2007 e junho de 2008. Em seguida, veio Cabeceiros (PB), onde as embarcações levaram 3 horas em média para atracar, e, na sequência, o porto de Vitória, com tempo médio de 4 horas, 90% menor que a média do período anterior.

No segmento dos terminais, o da Serra Morena e da Oleoplan, ambos no estado do Rio Grande do Sul, registraram tempo médio de espera inferior a uma hora, repetindo desempenho do período anterior. Em seguida, vieram o TUP da Granel Química e da Ocrim, que registraram, respectivamente, tempos médios de 2 e 5 horas de espera.

O preço dos serviços portuários praticado no porto de Fortaleza foi R\$ 5,88 por tonelada de trigo movimentada em 2008, o menor preço registrado, inferior em 9,2% na comparação com o valor cobrado pelo porto de Natal, que praticou o segundo menor preço e 73,5% menor que o valor mais alto, praticado pelo porto de Recife. Entre os terminais, o preço do Corex de Santos foi R\$ 8,81, o menor valor, quase 9% abaixo do praticado pelo Tesc, de São Francisco do Sul (SC) e 47,4% inferior ao menor preço, praticado pelo terminal da Serra Morena, em Porto Alegre.



Cais Público – Trigo – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Fortaleza	Cais Público	803.856	812.138	815.886
Santos	Cais Público	660.654	265.031	743.743
Recife	Cais Público	540.299	524.594	501.282
Salvador	Cais Público	348.062	428.118	353.904
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	240.293	196.343	164.141
Belém	Cais Público	-	-	136.031
Paranaguá	Cais Público (Corex)	-	-	115.603
Vitória	Cais Capuaba	719.697	273.637	111.938
Imbituba	Cais Público	147.291	64.518	110.519
Suape	Cais Público	-	-	90.543
Maceió	Cais Público	41.259	64.431	89.960
Natal	Cais Público	85.848	97.194	88.619
Cabedelo	Cais Público	51.020	-	80.208
Itaqui	Cais Público	78.285	85.116	70.255
São Fco do Sul	Cais Público	51.291	50.901	67.579

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Paranaguá	Cais Público (Corex)	-	-	11.294
Fortaleza	Cais Público	7.626	7.885	7.338
Maceió	Cais Público	4.250	3.682	4.412
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	3.863	4.045	4.204
Natal	Cais Público	3.666	3.169	3.828
São Fco do Sul	Cais Público	4.827	5.790	3.639
Santos	Cais Público	4.759	3.802	3.483
Vitória	Cais Capuaba	3.532	2.773	3.361
Imbituba	Cais Público	3.834	3.495	3.309
Suape	Cais Público	-	-	3.063
Cabedelo	Cais Público	2.514	-	2.895
Salvador	Cais Público	2.160	2.889	2.665
Recife	Cais Público	1.972	2.007	2.502
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.155	2.385	2.406
Itaqui	Cais Público	1.546	1.749	1.491
Belém	Cais Público	-	-	750

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Rio Grande	Termasa	707.748	1.005.600	843.952
Cotelgipe	TUP Cotelgipe	125.038	330.373	292.645
Rio Grande	Tergrasa	42.437	467.780	193.565
Rio Grande	Bianchini	97.220	211.047	170.813
Porto Alegre	Serra Morena	101.358	132.742	156.473
Santos	Corex (ADM)	340.148	177.301	146.593
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	-	-	135.903
São Fco do Sul	TESC	283.460	178.459	73.931
Ocrim	TUP Ocrim	-	30.116	57.742
Granel Química	TUP Granel Química	-	19.901	10.567
Rio Grande	Terminal Bunge	-	-	6.319
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	2.504

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Rio Grande	Bianchini	3.758	15.991	9.764
Rio Grande	Terminal Bunge	-	-	6.319
Rio Grande	Tergrasa	9.973	11.355	5.451
Rio Grande	Termasa	3.175	4.072	4.954
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	-	-	4.399
Santos	Corex (ADM)	4.814	4.277	4.289
Cotelgipe	TUP Cotelgipe	4.318	3.982	3.894
São Fco do Sul	TESC	4.612	5.154	3.612
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	3.323
Porto Alegre	Serra Morena	1.038	1.418	1.982
Ocrim	TUP Ocrim	-	1.385	1.265
Granel Química	TUP Granel Química	-	1.571	705

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Belém	Cais Público	-	-	0
Natal	Cais Público	0	03	02
Cabedelo	Cais Público	09	-	03
vitória	Cais Público (Capuaba)	41	41	04
Maceió	Cais Público	113	71	05
Suape	Cais Público	-	-	08
Fortaleza	Cais Público	12	31	12
Recife	Cais Público	13	26	12
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	16	29	13
Salvador	Cais Público	09	16	15
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	91	59	22
Santos	Cais Público	14	19	33
Imbituba	Cais Público	30	12	54
São Fco do Sul	Cais Público	48	45	72
Itaqui	Cais Público	47	62	81
Paranaguá	Cais Público (Corex)	-	-	262

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Porto Alegre	Serra Morena	0	0	0
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	0
Granel Química	TUP Granel Química	-	0	02
Ocrim	TUP Ocrim	-	7	05
Rio Grande	Bianchini	38	56	20
Rio Grande	Tergrasa	32	21	31
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	-	-	40
Rio Grande	Termasa	45	70	53
São Fco do Sul	TESC	60	52	53
Santos	Corex (ADM)	57	12	57
Cotegipe	TUP Cotegipe	07	15	73
Rio Grande	Terminal Bunge	-	-	74

PREÇOS – TRIGO – 2008

	Porto	Terminal	R\$	US\$
Portos públicos	FORTALEZA	Cais Público	5,88	2,52
	NATAL	Cais Público	6,48	2,77
	CABEDELO	Cais Público	8,02	3,43
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	9,51	4,07
	SANTOS	Margem Direita	11,82	5,06
	IMBITUBA	Cais Público	13,38	5,73
	VITÓRIA	Cais Capuaba	16,92	7,24
	RIO DE JANEIRO	Moinho Santista	18,88	8,08
	SALVADOR	Moinho Salvador	20,06	8,58
	BELÉM	Cais Público	20,68	8,85
	MACEIÓ	Cais Publico	20,80	8,90
	RECIFE	Cais Público	22,21	9,50
Terminal arrendados	SANTOS	Corex (ADM)	8,81	3,77
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Tesc	9,68	4,14
	SANTOS	Moinho Santista	12,14	5,19
	RIO GRANDE	Tergrasa	13,59	5,82
	RIO GRANDE	Termasa*	15,58	6,67
	PORTO ALEGRE	Serra Morena	16,77	7,18

* Terminal de Uso Privativo
Cotação em 31/12/2008: US\$ 1,00 = R\$ 2,3370



Fertilizantes

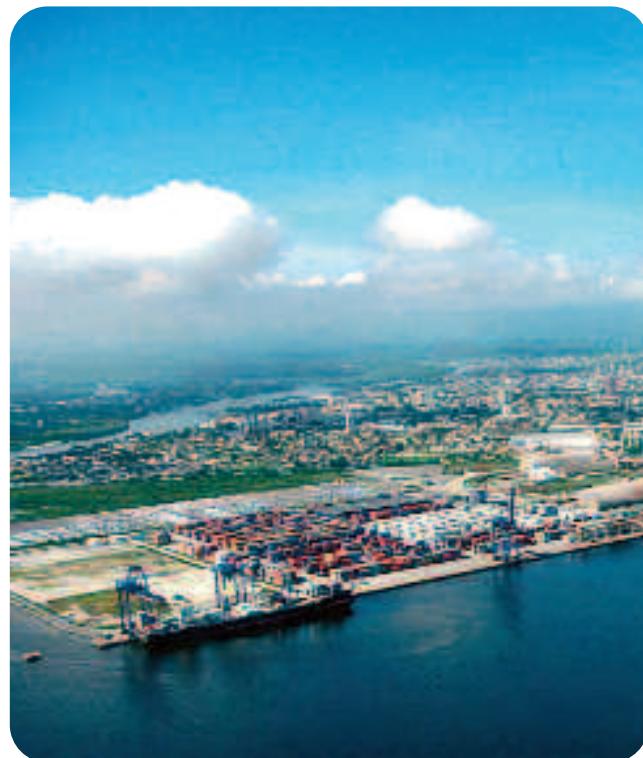
Antes do início da crise mundial (setembro de 2008), as empresas importadoras de fertilizantes acumularam grandes estoques, pois os preços estavam em crescente elevação, dado o aquecimento da economia mundial e dos preços favoráveis das commodities agrícolas. Contudo, com o aflareamento da crise, as empresas detentoras desses estoques não conseguiram repassar esses produtos aos agricultores, e tiveram, assim, grandes prejuízos, com consequente queda de importações.

O porto de Paranaguá (PR) movimentou 2.429.692 toneladas de fertilizante entre julho de 2008 e junho de 2009, queda de 48,8% em relação ao período anterior. Ainda assim, liderou o ranking dos portos públicos, além de movimentar mais que qualquer um dos terminais. Em segundo lugar ficou o porto de Rio Grande (RS), com 978.057 toneladas, queda de 22,7% em relação ao período anterior. Em terceiro, o porto de Aratu (BA) movimentou 514.881 toneladas de fertilizantes, queda de 33,1% na comparação com o período de julho de 2007 a junho de 2008.

No segmento dos terminais, o da Yara Fertilizantes liderou o ranking, ao movimentar 1.775.873 toneladas, queda de 51,2% na comparação com o período entre julho de 2007 e junho de 2008. Em segundo lugar ficou o TUP da Fospar, em Paranaguá, com 1.564.945 toneladas, queda de 33,9% em relação ao período anterior. Em terceiro, o TMG em Santos (SP) registrou movimentação de 719.185 toneladas, queda de 47%.

O porto de São Francisco do Sul (SC) registrou o melhor desempenho no quesito prancha média, ao movimentar, entre julho de 2008 e junho de 2009, 11.292 toneladas de fertilizantes, média 185,6% superior à registrada entre julho de 2007 e junho de 2008. Em segundo ficou o porto de Salvador, com 6.014 toneladas/dia (202% a mais que no período antecedente), e em terceiro veio o terminal de Múltiplo Uso (público) do porto de Paranaguá, com 5.678 toneladas/dia (13,2% a mais que no período passado).

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa, administrado pela Vale, em Sergipe, registrou média de 9.748 toneladas de fertilizantes movimentados por dia, o que lhe valeu a liderança do ran-



king no segmento dos terminais, à frente do TUP da Fospar, que registrou média de 8.787 toneladas por dia. Em terceiro ficou o TMG, em Santos (SP), que movimentou 6.091 toneladas/dia, queda de 14,5% em relação à média verificada entre julho de 2007 e junho de 2008.

O Cais Navegantes de Porto Alegre registrou o menor tempo de espera entre os cais públicos, com média inferior a uma hora, seguido pelo porto de Pelotas, com tempo médio de 2 horas e o de Recife, com média de 11 horas de espera para atracação.

Entre os terminais, o da Serra Morena, em Porto Alegre, e o TUP Oleoplan, registraram tempo médio de espera inferior a 1 hora, ao passo que, no terminal da Yara Fertilizantes, as embarcações demoraram 61 horas em média para atracar, e até 73 horas no TUP da Fospar, em Paranaguá (PR).

O menor preço dos serviços portuários praticado por tonelada de fertilizantes movimentada, entre os portos públicos, em 2008, foi R\$ 11,30, valor praticado pelo porto de Santos (SP), valor 18,2% menor que o do segundo colocado, o porto de Rio Grande (RS), e 70,4% menor que o praticado pelo porto de Aratu (BA), o maior preço. Entre os terminais, o menor valor foi o do terminal da Yara Fertilizantes, de R\$ 8,49, preço 20,3% menor que o praticado pelo segundo colocado, o terminal da Tefer/TMG em Santos, e 56,6% menor que o da Fospar, em Paranaguá (PR), que praticou o maior preço.

Cais Público – Fertilizante – Quantidade (Em toneladas)

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Paranaguá	Cais Público (Múlt.Uso)	3.000.282	4.749.831	2.429.692
Rio Grande	Cais Público	737.164	1.266.210	978.057
Aratu	Cais Público	410.699	769.845	514.881
Itaqui	Cais Público	467.836	453.541	378.210
Santos	Cais Público	289.169	879.645	352.418
Porto Alegre	Cais Navegantes	445.150	357.972	257.318
Imbituba	Cais Público	88.247	192.377	185.557
Maceió	Cais Público	121.861	126.515	116.686
Recife	Cais Público	296.811	231.609	112.302
São Fco do Sul	Cais Público	-	29.010	102.332
Vitória	Cais Capuaba	15.804	105.721	56.106
Salvador	Cais Público	11.591	39.001	39.670
Paranaguá	Cais Público (Corex)	71.467	-	37.142
Pelotas	Cais Comercial	19.181	17.261	13.111

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Rio Grande	Yara Fertilizantes	3.017.180	3.643.545	1.775.873
Paranaguá	TUP Fospar	1.632.731	2.366.379	1.564.945
Santos	TMG	1.043.230	1.358.717	719.185
Santos	Ultrafértil	1.188.277	886.608	677.702
Tubarão	TUP Tubarão	-	184.948	410.590
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	-	-	205.216
Porto Alegre	Serra Morena	-	30.675	145.438
Vitória	Peiú	32.300	146.669	140.838
São Fco do Sul	TESC	47.000	408.551	116.122
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	11.837

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
São Fco do Sul	Cais Público	-	3.953	11.292
Salvador	Cais Público	1.095	1.987	6.014
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	3.226	5.016	5.678
Paranaguá	Cais Público (Corex)	4.919	-	4.223
Imbituba	Cais Público	3.879	3.900	4.046
Santos	Cais Público	2.943	5.174	3.728
Porto Alegre	Cais Navegantes	2.403	2.424	2.848
Itaqui	Cais Público	2.684	2.293	2.658
Rio Grande	Cais Público	2.729	2.827	2.494
Recife	Cais Público	2.183	2.233	2.331
Vitória	Cais Capuaba	4.683	1.668	2.156
Aratu	Cais Público	2.652	2.224	1.431
Pelotas	Cais Comercial	1.202	1.770	1.414
Maceió	Cais Público	2.395	1.291	1.265

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

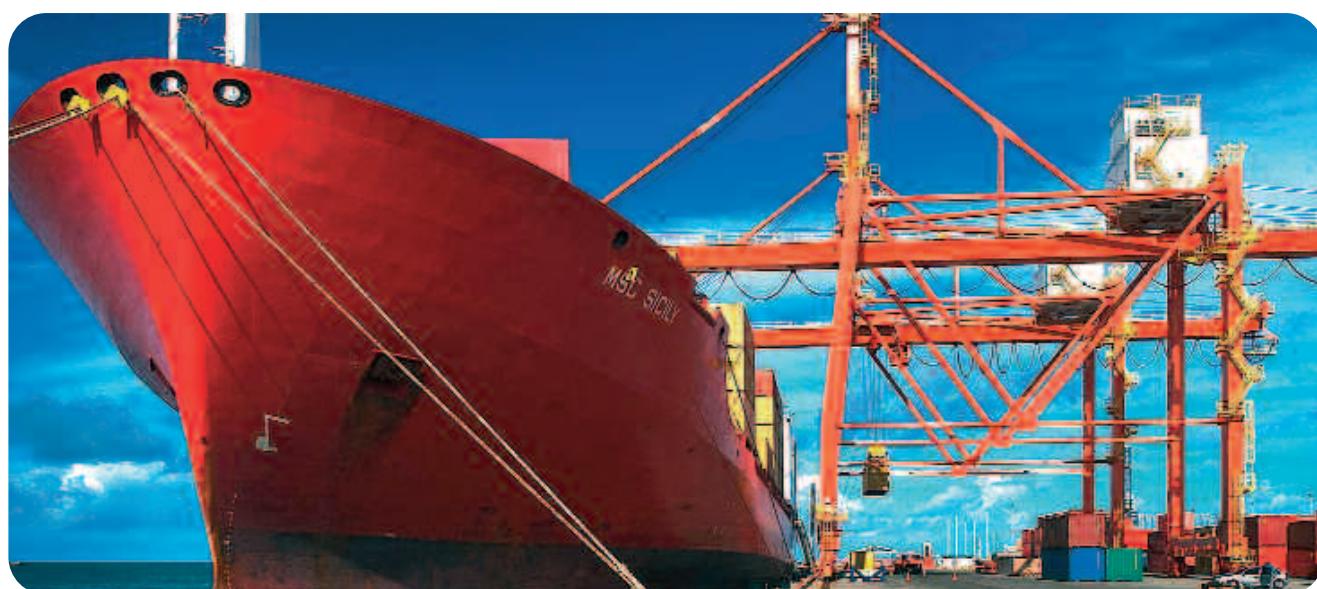
Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Porto Alegre	Cais Navegantes	01	01	0
Pelotas	Cais Comercial	0	0	02
Recife	Cais Público	21	22	11
Salvador	Cais Público	01	73	22
Santos	Cais Público	25	39	41
Imbituba	Cais Público	29	72	52
Maceió	Cais Público	160	163	55
Rio Grande	Cais Público	57	74	60
São Fco do Sul	Cais Público	-	70	70
Itaqui	Cais Público	63	87	108
Vitória	Cais Capuaba	11	57	135
Aratu	Cais Público	75	136	146
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	166	529	165
Paranaguá	Cais Público (Corex)	207	-	190

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	-	-	9.748
Paranaguá	TUP Fospar	8.350	8.676	8.787
Santos	TMG	4.671	7.122	6.091
Tubarão	TUP Tubarão	-	5.728	5.444
Santos	Ultrafértil	7.229	4.657	4.897
São Fco do Sul	TESC	1.788	3.718	3.926
Rio Grande	Yara Fertilizantes	2.538	2.552	3.144
Vitória	Peiú	2.196	3.356	2.854
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	2.402
Porto Alegre	Serra Morena	-	1.381	1.715

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

Porto	Terminal	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Porto Alegre	Serra Morena	-	0	0
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	-	0
Term. Mar. Inácio Barbosa	TUP Term. Mar. Inácio Barbosa	-	-	24
Rio Grande	Yara Fertilizantes	53	78	61
Paranaguá	TUP Fospar	139	287	73
São Fco do Sul	TESC	22	88	82
Vitória	Peiú	30	56	141
Santos	Ultrafértil	237	255	164
Santos	TMG	291	280	204
Tubarão	TUP Tubarão	-	252	262



PREÇOS – FERTILIZANTES – 2008

	Porto	Terminal	R\$*	US\$*
Portos públicos	SANTOS	Cais Públco	11,30	4,84
	RIO GRANDE	Cais Público	13,81	5,91
	IMBITUBA	Cais Público	14,73	6,30
	ITAQUI	Cais Público	15,92	6,81
	MACEIÓ	Cais Publico	20,22	8,65
	PARANAGUÁ	Múltiplo Uso	22,06	9,44
	RECIFE	Cais Público	24,07	10,30
	PORTO ALEGRE	Cais Navegantes	25,23	10,80
	ARATU	Cais Publico	38,17	16,33
Terminal arrendados	RIO GRANDE	Yara Fertilizantes*	8,49	3,63
	SANTOS	Tefer/TMG	10,85	4,64
	SANTOS	Ultrafértil *	13,66	5,85
	PARANAGUÁ	Fospar	19,59	8,38

* Terminal de Uso Privativo
Cotação em 31/12/2008: US\$ 1,00 = R\$ 2,3370



Indicadores de atratividade

Este indicador é composto por quatro variáveis: quantidade total movimentada, tempo médio de espera dos navios para atracação e prancha média durante o segundo semestre de 2008 e o primeiro semestre de 2009, além dos preços médios de movimentação por unidade (contêineres) ou tonelada (granéis) durante o ano de 2008.

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 quatro notas.

Para a movimentação de contêineres, atribuiu-se o peso três para os indicadores “quantidade movimentada” e “preço médio”, e os pesos 2,5 (dois e meio) e 1,5 (um e meio), para os indicadores “tempo de espera” e “prancha média”, respectivamente.

Para a movimentação de soja (grãos e farelos), trigo e fertilizantes, fixaram-se os pesos quatro, para “quantidade movimentada”; três, para “preço médio”; um, para “tempo de espera”; e dois para “prancha média”.

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 – 2008/2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
PARANAGUÁ	Corex	9,29
SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	7,09
ILHÉUS	Cais Público	5,50
Terminais arrendados		
Porto	Terminal	Nota
SANTOS	Corex (ADM)	8,78
SANTOS	TGG	7,99
SANTOS	Cargill	7,42
RIO GRANDE	Bianchini	6,46
RIO GRANDE	Tergrasa	6,15
RIO GRANDE	Termasa*	5,90

*Terminal de Uso Privativo

NOTA FINAL – CONTÊINERES – 2008/2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
SANTOS	Margem Direita	8,44
NATAL	Cais Público	7,43
ITAJAÍ	Cais Comercial	7,41
BELÉM	Cais Público	7,25
SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	7,21
FORTALEZA	Cais Público	7,21
VILA DO CONDE	Cais Público	7,15
IMBITUBA	Cais Público	7,13
SALVADOR	Cais Público	6,47
SANTOS	Tecon	9,06
SANTOS	Libra (T37)	8,03
RIO GRANDE	Tecon	7,70
SALVADOR	Tecon	7,66
Terminais arrendados		
Porto	Terminal	Nota
SANTOS	Libra (T35)	7,29
PARANAGUÁ	TCP	6,74
SUAPE	Tecon	6,60
VITÓRIA	TVV	6,56
ITAJAÍ	Teconvi	6,49
SANTOS	Tecondi	6,25

*Terminal de Uso Privativo



NOTA FINAL – TRIGO – 2008/2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
FORTALEZA	Cais Público	9,92
SANTOS	Margem Direita	8,45
NATAL	Cais Público	7,45
CABEDELO	Cais Público	7,14
RECIFE	Cais Público	6,84
SALVADOR	Moinho Salvador	6,65
SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	6,61
VITÓRIA	Capuaba	6,47
IMBITUBA	Cais Público	6,44
MACEIÓ	Cais Publico	6,21
BELÉM	Cais Público	5,82
Terminais arrendados		
Porto	Terminal	Nota
RIO GRANDE	Termasa	8,12
SANTOS	Corex (ADM)	7,35
RIO GRANDE	Tergrasa	7,14
SANTOS	Moinho Santista	7,08
SÃO FRANCISCO DO SUL	Tesc	6,84
PORTO ALEGRE	Serra Morena	5,71

NOTA FINAL – FERTILIZANTES – 2008/2009

Portos públicos		
Porto	Terminal	Nota
PARANAGUÁ	Múltiplo Uso	8,90
RIO GRANDE	Cais Público	7,70
SANTOS	Cais Publico	7,64
IMBITUBA	Cais Público	7,34
ITAQUI	Cais Público	6,96
PORTO ALEGRE	Cais Navegantes	6,71
RECIFE	Cais Público	6,50
MACEIÓ	Cais Publico	6,34
ARATU	Cais Publico	5,44
Terminais arrendados		
Porto	Terminal	Nota
RIO GRANDE	Yara Fertilizantes*	9,00
PARANAGUÁ	Fospar	8,07
SANTOS	TMG	6,78
SANTOS	Ultrafértil *	6,25

*Terminal de Uso Privativo

Movimentação total de cargas nos portos e terminais privativos

No primeiro semestre de 2009, os portos brasileiros movimentaram um total de 335.924.894 toneladas, queda de 1,7% em relação ao mesmo período do ano anterior, quando o volume nacional foi de 341.664.477 toneladas.

Em 2008, a movimentação total foi de 768.323.550 toneladas, alta de 1,8% em relação a 2007, quando alcançou 754.716.655 toneladas. Na série quinquenal, houve crescimento de 23,7%.

Por natureza da carga, a movimentação de granéis sólidos foi 3,5% menor no primeiro semestre de 2009, em comparação com o mesmo período do ano anterior, caindo de 201.159.709 toneladas (58,8% do total) para 194.015.929 toneladas (57,7% do total). Em 2008, a movimentação de granel sólido atingiu 460.187.652 toneladas (59,9% do total), mantendo-se estável em relação ao ano anterior. Na série quinquenal, a movimentação de granel sólido cresceu 24,5%.

A movimentação de granéis líquidos foi 3,2% maior no primeiro semestre de 2009, em relação ao mesmo período do ano passado, subindo de 92.282.654 toneladas (27% do total) para 95.234.730 toneladas (28,3% do total). Em 2008, a movimentação de granel líquido alcançou 195.637.355 toneladas (25,4% do total), mantendo-se estável na comparação com 2007. Na série quinquenal, a movimentação de granel líquido cresceu 17,4%.

A movimentação de carga geral subiu 1,1% no primeiro semestre de 2009, em relação ao mesmo período do ano anterior, saindo de 16.899.556 toneladas (5% do total) para 17.092.302 toneladas (5% do total). Em 2008, a movimentação de carga geral foi de 39.250.312 toneladas (5,1% do total), alta de 12,9% em relação ao ano anterior. Na série quinquenal, a movimentação de carga geral subiu 15,2%.

A movimentação de contêineres diminuiu 5,8% no primeiro semestre de 2009, se comparado com o primeiro de 2008, caindo de 31.322.558 toneladas (9,1% do total) para 29.581.933 toneladas (8,8% do total). Em 2008, a movimentação de contêineres foi de 73.248.231 toneladas (9,5% do total), cresci-

mento de 7,8% em relação a 2007. Na série quinquenal, a movimentação de contêineres subiu 45,1%.

Por tipo de navegação, a movimentação do longo curso diminuiu 4,7% na comparação entre o primeiro semestre de 2008 e o de 2009, caindo de 254.607.463 toneladas (74,5% do total) para 242.541.731 toneladas (72,2% do total). Em 2008, a movimentação no longo curso foi de 568.404.889 toneladas (74% do total), alta de 1,67% em relação a 2007. Na série quinquenal, houve alta de 27,1%.

A movimentação na cabotagem aumentou 6,5% entre o primeiro semestre de 2008 e o de 2009, subindo de 74.894.198 toneladas (21,9% do total) para 79.798.581 toneladas (23,7% do total). Em 2008, a movimentação na cabotagem foi de 167.342.279 toneladas (21,8% do total), praticamente estável em relação a 2007. Na série quinquenal, houve alta de 12,7%.

Outras navegações tiveram uma movimentação 11,7% maior no primeiro semestre de 2009, em relação ao mesmo período do ano anterior, subindo de 12.162.817 toneladas (3,5% do total) para 13.584.582 toneladas (4% do total). Em 2008, as outras navegações somaram 32.576.382 toneladas (4,2% do total), alta de 19,7% em relação a 2007. Na série quinquenal, houve alta de 29,4%.

Vinculada ao comércio exterior, a movimentação de cargas no longo curso dividiu-se da seguinte maneira: a) 45.814.690 toneladas (18,8% do total) importadas no primeiro semestre de 2009, contra 55.798.341 toneladas (21,9% do total) no mesmo período de 2008, queda de 17,9%; e b) 196.727.041 toneladas (81,2% do total) exportadas no primeiro semestre de 2009, contra 198.809.121 toneladas (78,1% do total) no mesmo período de 2008, queda de 1%.

Em 2008, a importação registrou 114.696.055 toneladas (20,1% do total), estável em relação a 2007. Na série quinquenal, as importações cresceram 20%.

Já a exportação registrou 454.629.292 toneladas (79,9% do total) em 2008, contra 447.837.373 toneladas (80,1%) em 2007, alta de 1,5% no período. Na série quinquenal, as exportações aumentaram 29,3%.

EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2004	369.611.250	166.555.087	34.077.930	50.476.278	620.720.545
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	460.187.652	195.637.355	39.250.312	73.248.231	768.323.550

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Período	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
1º Sem. de 2008	201.159.709	92.282.654	16.899.556	31.322.558	341.664.477
1º Sem. de 2009	194.015.929	95.234.730	17.092.302	29.581.933	335.924.894

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
2004	447.136.221	148.418.917	25.165.407	620.720.545
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Ano	Importação	Exportação	Total
2004	95.547.924	351.588.297	447.136.221
2005	82.974.736	390.082.685	473.057.421
2006	90.010.736	412.908.583	502.919.319
2007	111.208.520	447.837.373	559.045.893
2008	114.696.055	454.629.292	569.325.347

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Período	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
1º Sem. de 2008	254.607.463	74.894.198	12.162.817	341.664.478
1º Sem. de 2009	242.541.731	79.798.581	13.584.582	335.924.894

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Período	Importação	Exportação	Total
1º Sem. de 2008	55.798.341	198.809.121	254.607.462
1º Sem. de 2009	45.814.690	196.727.041	242.541.731

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo



Região Norte

Os portos da Região Norte movimentaram 24.837.628 toneladas (7,4% do total) no primeiro semestre de 2009, alta de 15,2% em relação ao primeiro semestre de 2008, quando a movimentação total foi de 21.555.421 toneladas (6,3% do total). Em 2008, a movimentação total na Região Norte foi de 63.793.657 toneladas (8,3% do volume nacional), alta de 10,3% em relação a 2007 e de 26,6% na série quinquenal.

Por tipo de carga, a movimentação de granel sólido na Região Norte foi de 16.920.287 toneladas no primeiro semestre de 2009 contra 14.681.914 toneladas no mesmo período do ano anterior, o que significou alta de 15,2%. Em 2008, a movimentação de granel sólido alcançou 43.329.418 toneladas (68% do total regional e 9,42% do total de granel sólido movimentado no Brasil), aumento de 4,9% em relação a 2007 e de 27,4% na série quinquenal.

A movimentação de granel líquido foi de 5.687.126 toneladas no primeiro semestre de 2009 contra 4.655.420 toneladas no mesmo período de 2008, alta de 22,1%. Em 2008, a movimentação de granel líquido foi de 12.293.218 toneladas (19,2% do total regional e 6,28% do total de granel líquido movimentado no Brasil), aumento de 1% em relação a 2007 e de 7,8% na série quinquenal.

A movimentação de carga geral foi de 778.705 toneladas no primeiro semestre de 2009, queda de 42% na comparação com o mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 1.343.701 toneladas. Em 2008, a movimentação de carga geral foi de 4.397.308 toneladas (6,9% do total regional e 11,2% do volume nacional de carga geral), aumento de 53,5% em relação a 2007 e de 37,7% na série quinquenal.

A movimentação de contêineres registrou 1.451.510 toneladas no primeiro semestre de 2008, alta de 66% em relação aos seis primeiros meses de 2008, em que se registraram 874.386 toneladas. Em 2008, a movimentação de contêineres alcançou 3.773.713 toneladas (5,9% do total regional e 5,15% da movimentação nacional de contêineres), alta de 138,5% em relação a 2007 e de 111,8% na série quinquenal.

Por tipo de navegação, o longo curso movimentou na Região Norte 7.657.965 toneladas



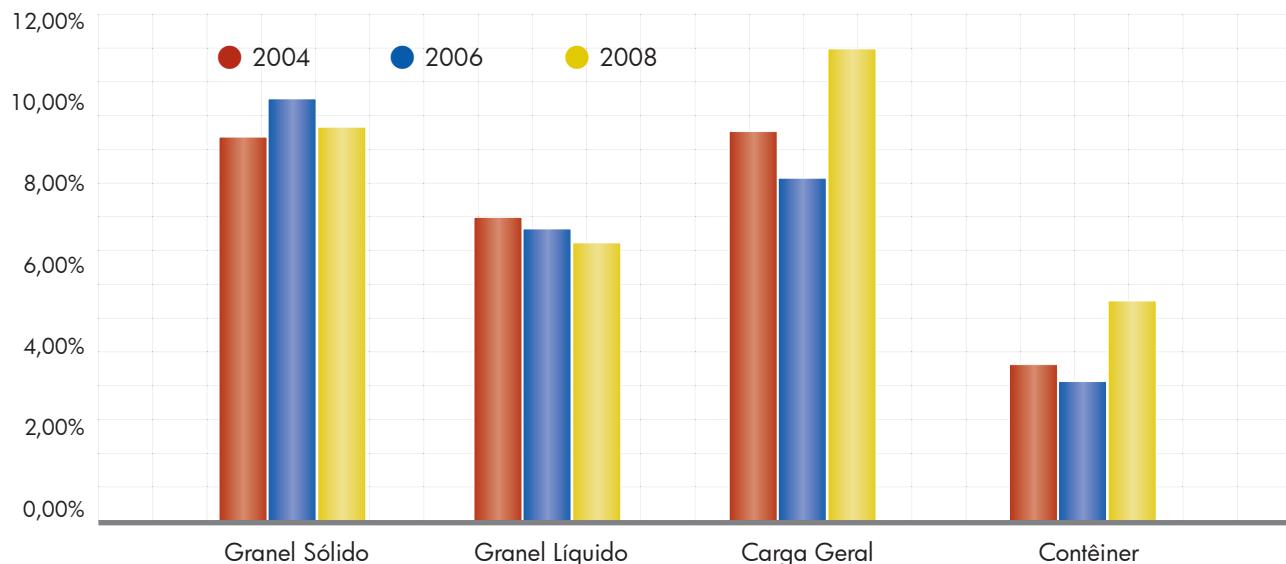
no primeiro semestre de 2009, 2,4% a mais em relação ao mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 7.474.171 toneladas. Em 2008, o longo curso movimentou 24.731.259 toneladas (38,7% do total regional e 4,35% do total do longo curso no Brasil) na Região Norte, alta de 26% em comparação com 2007 e de 35% na série quinquenal.

A cabotagem movimentou 10.095.018 toneladas no primeiro semestre de 2009, 2,3% a mais do que nos seis primeiros meses de 2008, quando a movimentação foi de 9.869.915 toneladas. Em 2008, a cabotagem registrou movimentação de 24.269.040 toneladas (38% do total regional e 14,5% do total da cabotagem brasileira), queda de 13,1% em relação a 2007 e alta de 5,9% na série quinquenal.

Outras navegações somaram 7.084.645 toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2009, aumento de 68,2% sobre o mesmo semestre do ano anterior. Em 2008, outras navegações movimentaram 14.793.358 toneladas (23,15% do total regional e 45,41% do volume nacional movimentado por todos os tipos de navegação, exceto longo curso e cabotagem), alta de 44% em relação a 2007 e de 61,7% na série quinquenal.

As importações movimentaram 1.371.367 toneladas e as exportações, 6.286.598 toneladas no primeiro semestre de 2009, queda de 23,1% e alta de 10,5% respectivamente, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Em 2008, as importações somaram 3.341.567 toneladas (13,6% do total regional e 2,91% do nacional) e as exportações, 21.203.046 toneladas (86,4% do total regional e 4,66% do nacional), alta de 44,5% e de 22,4% em relação a 2007, respectivamente, e de 70% e 29,6% na série quinquenal, respectivamente.

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	28.044.137	10.635.946	2.160.235	1.777.493	42.617.811
2004	34.012.641	11.399.655	3.191.710	1.781.400	50.385.406
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

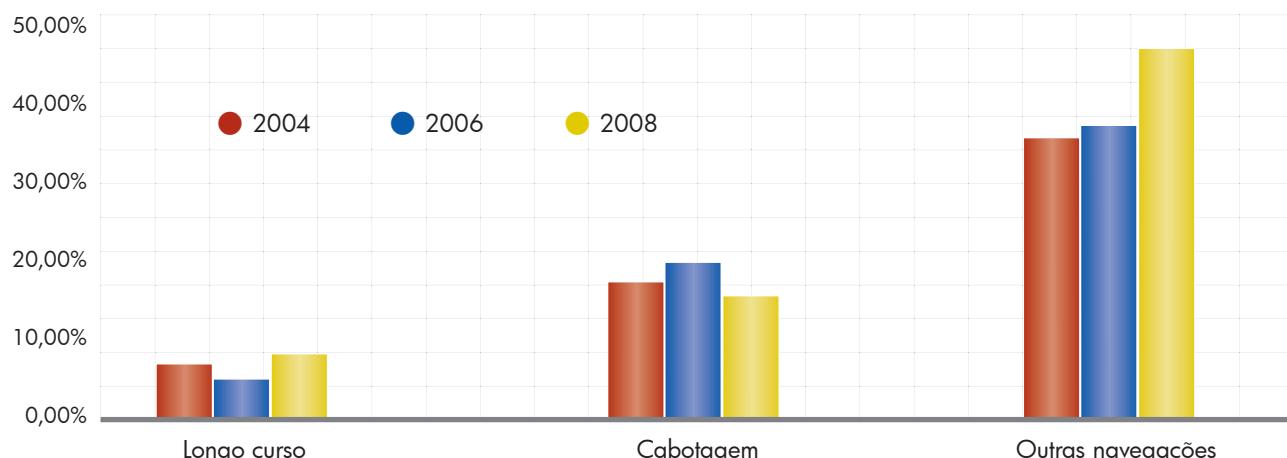
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Período	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
1º Sem. de 2008	14.681.914	4.655.420	1.343.701	874.386	21.555.421
1º Sem. de 2009	16.920.287	5.687.126	778.705	1.451.510	24.837.628

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
2003	13.274.676	22.456.318	6.886.817	42.617.811
2004	18.321.155	22.916.415	9.147.836	50.385.406
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

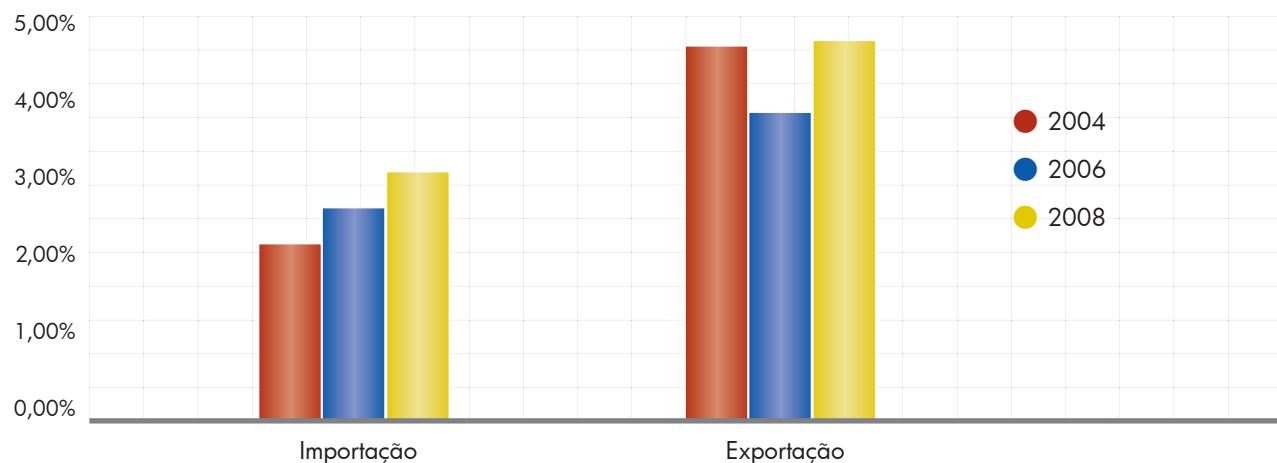
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Período	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
1º Sem. de 2008	7.474.171	9.869.915	4.211.335	21.555.421
1º Sem. de 2009	7.657.965	10.095.018	7.084.645	24.837.628

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Participação da Região Norte na Movimentação de Cargas no Longo Curso Vinculada ao Comércio Exterior



EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	1.844.893	11.429.783	13.274.676
2004	1.964.973	16.356.182	18.321.155
2005	1.734.724	15.689.814	17.424.538
2006	2.086.330	16.563.204	18.649.534
2007	2.312.477	17.322.568	19.635.045
2008	3.341.567	21.203.046	24.544.613

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Período	Importação	Exportação	Total
1º Sem. de 2008	1.784.804	5.689.367	7.474.171
1º Sem. de 2009	1.371.367	6.286.598	7.657.965

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Região Nordeste

No primeiro semestre de 2009, os portos da Região Nordeste movimentaram 74.124.495 toneladas (22% do total), queda de 4,65% na comparação com o mesmo período de 2008, que registrou movimentação total de 77.745.269 toneladas (22,7% do total). Em 2008, a movimentação total na Região Nordeste foi de 176.424.179 toneladas (23% do volume nacional), alta de 8,3% em relação a 2007 e de 31,2% na série quinquenal.

Por tipo de carga, a movimentação de granel sólido na Região Nordeste foi de 47.324.486 toneladas no primeiro semestre de 2009 contra 50.848.369 toneladas no mesmo período do ano anterior, o que significou queda de 6,9%. Em 2008, a movimentação de granel sólido alcançou 116.635.887 toneladas (66,1% do total regional e 25,35% do total de granel sólido movimentado no Brasil), aumento de 9% em relação a 2007 e de 34% na série quinquenal.

No primeiro semestre de 2009, a movimentação de granel líquido foi de 21.360.738 toneladas contra 22.168.901 toneladas no mesmo período de 2008, queda de 3,6%. Em 2008, a movimentação de granel líquido foi de 47.865.036 toneladas (27,1% do total regional e 24,47% do total de granel líquido movimentado no Brasil), aumento de 2,3% em relação a 2007 e de 18,3% na série quinquenal.

No primeiro semestre de 2009, a movimentação de carga geral foi de 2.295.551 toneladas, queda de 57,8% na comparação com o mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 1.454.879 toneladas. Em 2008, a movimentação de carga geral foi de 5.021.054 toneladas (2,84% do total regional e 12,79% do volume nacional de carga geral), aumento de 186,7% em relação a 2007 e de 85,8% na série quinquenal.

A movimentação de contêineres registrou 3.143.720 toneladas no primeiro semestre de 2008, queda de 3,95% em relação aos seis primeiros meses de 2008, em que se registraram 3.273.120 toneladas. Em 2008, a movimentação de contêineres alcançou 6.902.202 toneladas (3,9% do total regional e 9,42% da movimentação nacional de contêineres), queda de 6% em relação a 2007 e alta de 61,9% na série quinquenal.

Por tipo de navegação, o longo curso movi-



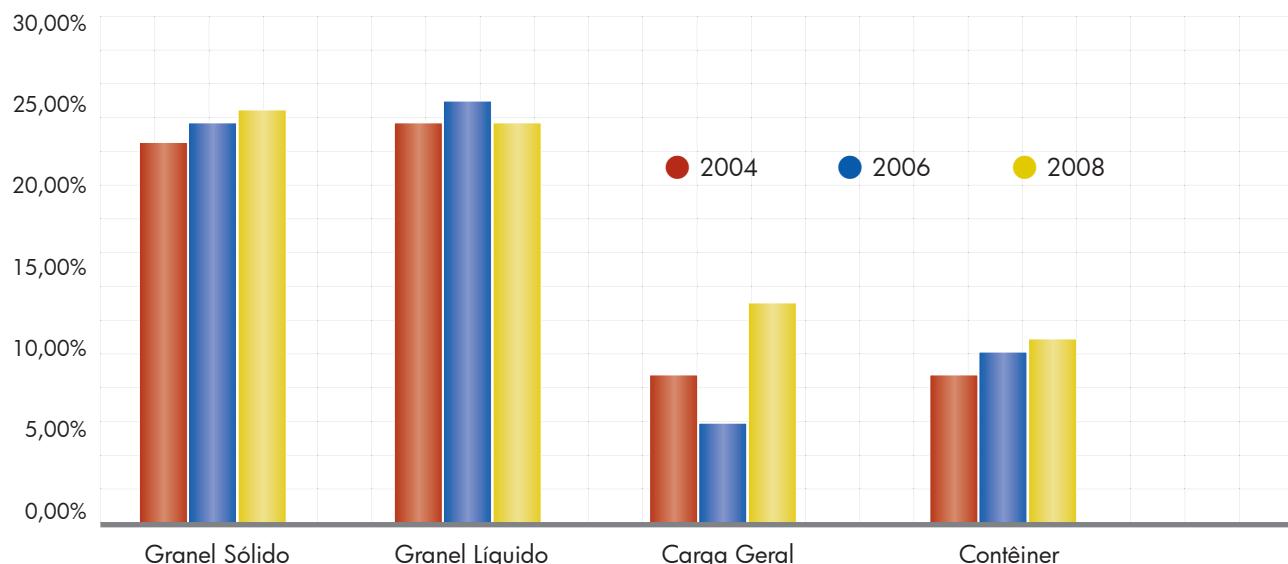
mentou na Região Nordeste 53.452.391 toneladas no primeiro semestre de 2009, queda de 9% em relação ao mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 58.726.745 toneladas. Em 2008, o longo curso movimentou 127.339.438 toneladas (72,1% do total regional e 22,4% do total do longo curso no Brasil) na Região Nordeste, alta de 9,23% em comparação com 2007 e de 37,6% na série quinquenal.

A cabotagem movimentou 20.298.087 toneladas no primeiro semestre de 2009, 9,7% a mais do que nos seis primeiros meses de 2008, quando a movimentação foi de 18.504.717 toneladas. Em 2008, a cabotagem registrou movimentação de 47.237.459 toneladas (26,7% do total regional e 28,23% do total da cabotagem brasileira), alta de 8% em relação a 2007 e alta de 18,7% na série quinquenal.

Outras navegações somaram 374.017 toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2009, queda de 27% em relação ao mesmo semestre do ano anterior. Em 2008, outras navegações movimentaram 1.847.282 toneladas (1% do total regional e 5,67% do volume nacional movimentado por todos os tipos de navegação, exceto longo curso e cabotagem), queda de 28,2% em relação a 2007 e de 14,2% na série quinquenal.

As importações movimentaram 6.406.009 toneladas e as exportações, 47.046.382 toneladas no primeiro semestre de 2009, queda de 9,2% e de 8,9% respectivamente, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Em 2008, as importações somaram 16.538.748 toneladas (13% do total regional e 14,42% do nacional) e as exportações, 110.800.690 toneladas (87% do total regional e 24,37% do nacional), alta de 2,92% e de 10,24% em relação a 2007, respectivamente, e de 39% e 61,38% na série quinquenal, respectivamente.

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	76.543.614	36.292.240	2.599.609	3.799.261	119.234.724
2004	87.035.906	40.461.485	2.701.513	4.263.262	134.462.166
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

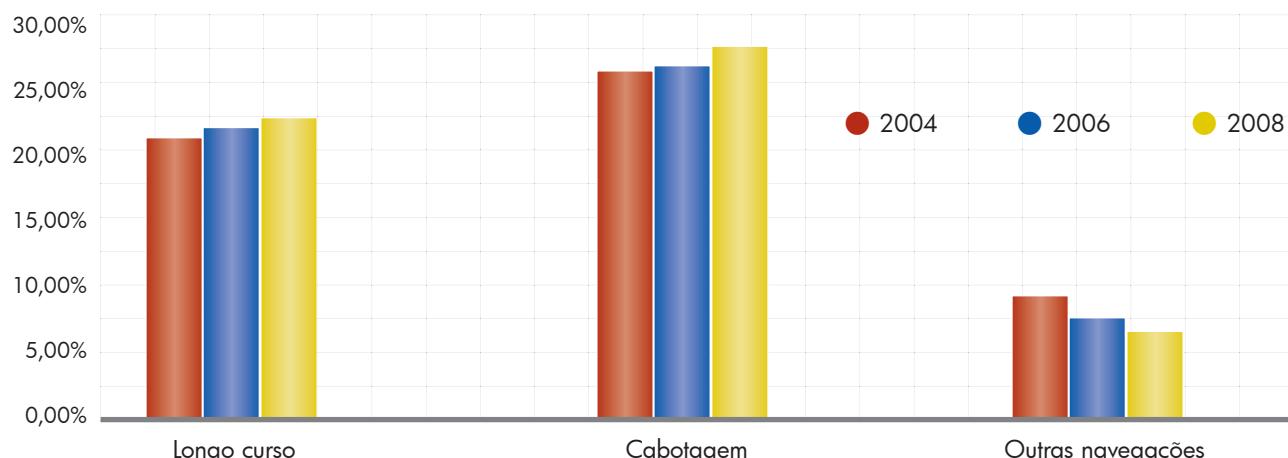
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Período	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
1º Sem. de 2008	50.848.369	22.168.901	1.454.879	3.273.120	77.745.269
1º Sem. de 2009	47.324.486	21.360.738	2.295.551	3.143.720	74.124.495

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
2003	80.487.422	36.558.642	2.188.660	119.234.724
2004	92.516.468	39.792.857	2.152.841	134.462.166
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

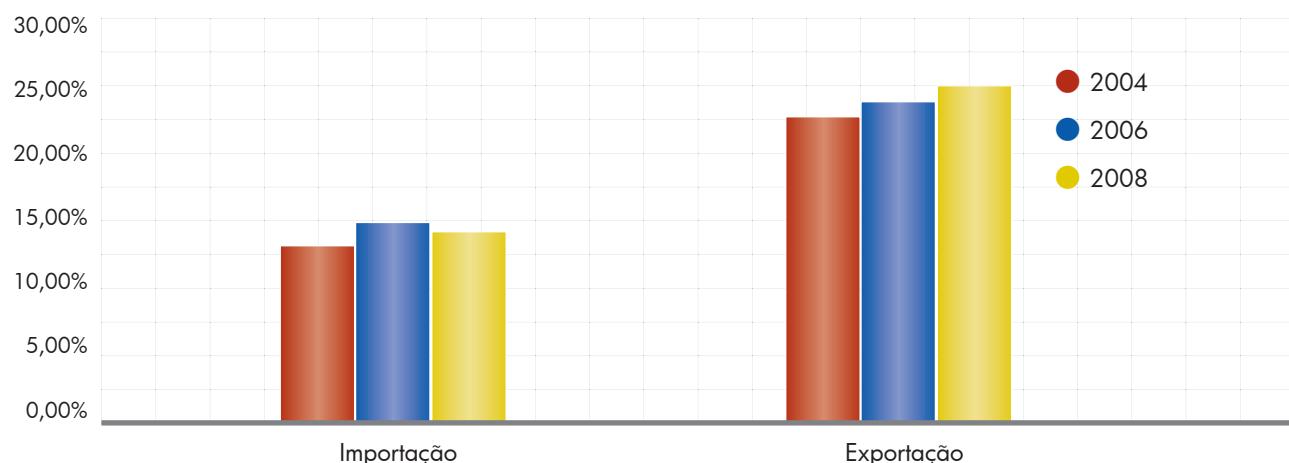
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Período	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
1º Sem. de 2008	58.726.745	18.504.717	513.807	77.745.269
1º Sem. de 2009	53.452.391	20.298.087	374.017	74.124.495

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Participação da Região Nordeste na Movimentação de Cargas no Longo Curso Vinculada ao Comércio Exterior



EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	11.831.006	68.656.416	80.487.422
2004	12.646.192	79.870.276	92.516.468
2005	11.920.533	89.659.662	101.580.195
2006	13.062.763	96.073.448	109.136.211
2007	16.069.105	100.499.961	116.569.066
2008	16.538.748	110.800.690	127.339.438

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Período	Importação	Exportação	Total
1º Sem. de 2008	7.055.949	51.670.796	58.726.745
1º Sem. de 2009	6.406.009	47.046.382	53.452.391

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Região Sudeste

No primeiro semestre de 2009, os portos da Região Sudeste movimentaram 187.755.857 toneladas (55,9% do total), praticamente estável na comparação com o mesmo período de 2008, que registrou movimentação total de 188.689.838 toneladas (55,2% do total). Em 2008, a movimentação total na Região Sudeste foi de 424.506.544 toneladas (55,2% do volume nacional), estável em relação a 2007 e alta de 33,4% na série quinquenal.

Por tipo de carga, a movimentação de granel sólido na Região Sudeste foi de 106.217.837 toneladas no primeiro semestre de 2009 contra 108.452.157 toneladas no mesmo período do ano anterior, o que significou queda de 2%. Em 2008, a movimentação de granel sólido alcançou 253.803.646 toneladas (59,8% do total regional e 55,15% do total de granel sólido movimentado no Brasil), queda de 1,3% em relação a 2007 e de 36,4% na série quinquenal.

No primeiro semestre de 2009, a movimentação de granel líquido foi de 54.145.264 toneladas contra 50.866.773 toneladas no mesmo período de 2008, alta de 6,4%. Em 2008, a movimentação de granel líquido foi de 106.041.422 toneladas (25% do total regional e 54,2% do total de granel líquido movimentado no Brasil), estável em relação a 2007 e aumento de 18,8% na série quinquenal.

No primeiro semestre de 2009, a movimentação de carga geral foi de 11.241.111 toneladas, alta de 7,1% na comparação com o mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 10.494.998 toneladas. Em 2008, a movimentação de carga geral foi de 23.657.847 toneladas (5,6% do total regional e 60,27% do volume nacional de carga geral), estável em relação a 2007 e aumento de 15% na série quinquenal.

A movimentação de contêineres registrou 16.151.645 toneladas no primeiro semestre de 2008, queda de 14,4% em relação aos seis primeiros meses de 2008, em que se registraram 18.875.910 toneladas. Em 2008, a movimentação de contêineres alcançou 41.003.629 toneladas (9,6% do total regional e 56% da movimentação nacional de contêineres), alta de 8% em relação a 2007 e de 83,3% na série quinquenal.

Por tipo de navegação, o longo curso movimentou na Região Sudeste 145.324.216 tonela-



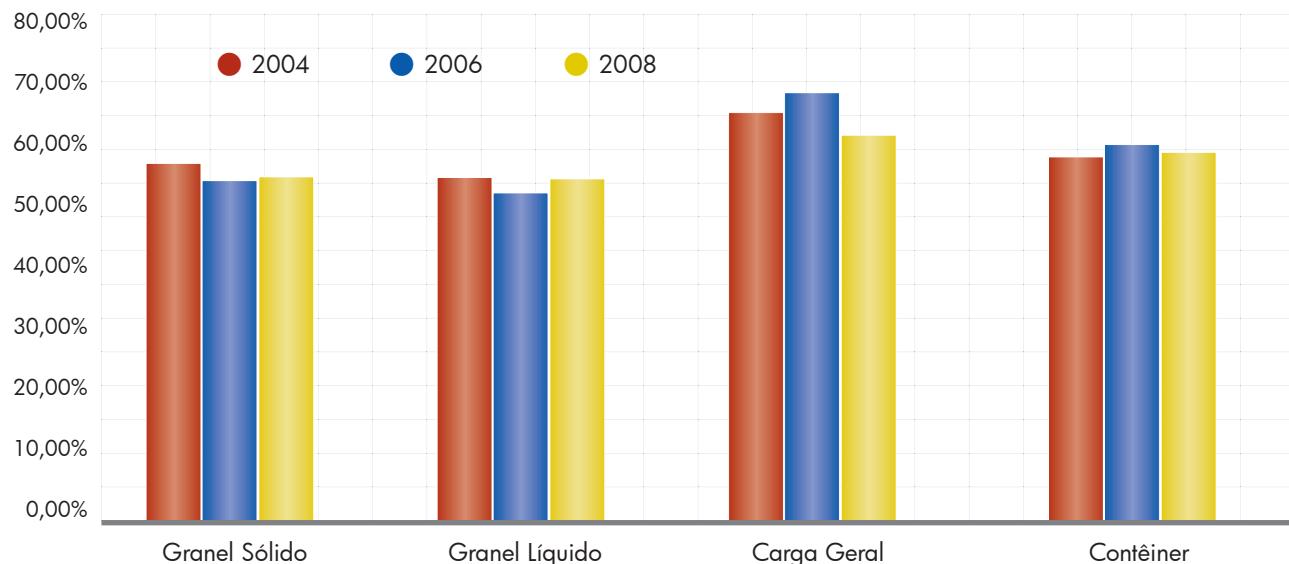
das no primeiro semestre de 2009, queda de 2,4% em relação ao mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 148.934.016 toneladas. Em 2008, o longo curso movimentou 341.951.426 toneladas (80,5% do total regional e 60,16% do total do longo curso no Brasil) na Região Sudeste, estável em comparação com 2007 e alta de 26,7% na série quinquenal.

A cabotagem movimentou 40.456.352 toneladas no primeiro semestre de 2009, 7,4% a mais do que nos seis primeiros meses de 2008, quando a movimentação foi de 37.670.508 toneladas. Em 2008, a cabotagem registrou movimentação de 78.808.201 toneladas (18,5% do total regional e 47,09% do total da cabotagem brasileira), queda de 0,9% em relação a 2007 e alta de 9,2% na série quinquenal.

Outras navegações somaram 1.975.289 toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2009, queda de 5,2% em relação ao mesmo semestre do ano anterior. Em 2008, outras navegações movimentaram 3.746.917 toneladas (0,88% do total regional e 11,50% do volume nacional movimentado por todos os tipos de navegação, exceto longo curso e cabotagem), alta de 13,2% em relação a 2007 e de 24,9% na série quinquenal.

As importações movimentaram 27.826.661 toneladas e as exportações, 117.497.555 toneladas no primeiro semestre de 2009, queda de 10,1% e estável, respectivamente, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Em 2008, as importações somaram 63.819.520 toneladas (18,6% do total regional e 55,64% do nacional) e as exportações, 278.114.487 toneladas (81,4% do total regional e 61,17% do nacional), alta de 2,8% e queda de 0,6% em relação a 2007, respectivamente, e de alta de 26,3% e 44,5% na série quinquenal, respectivamente.

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	185.992.677	89.258.650	20.560.746	22.366.228	318.178.301
2004	205.299.878	90.355.920	21.872.396	27.629.178	345.157.372
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

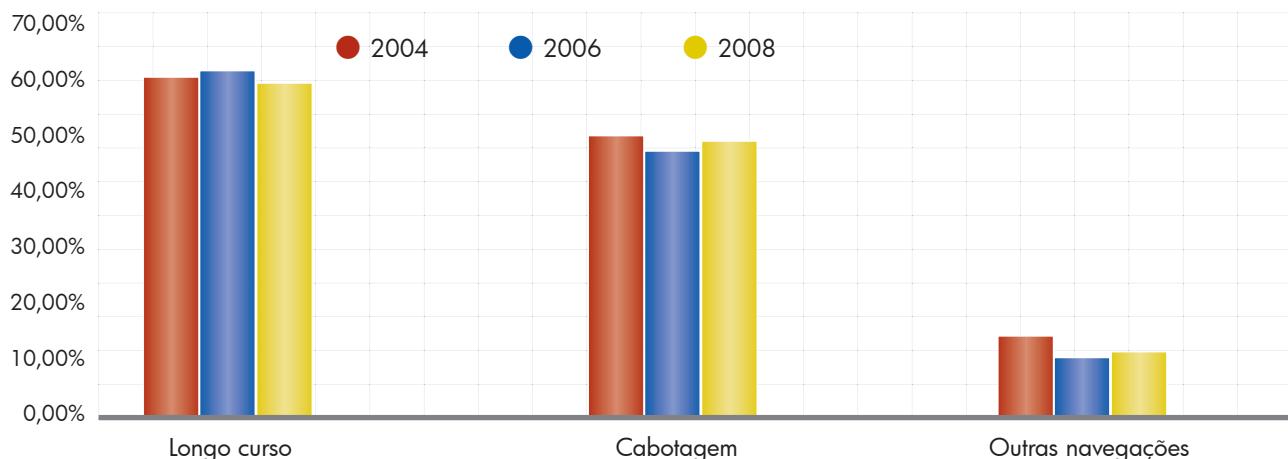
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Período	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
1º Sem. de 2008	108.452.157	50.866.773	10.494.998	18.875.910	188.689.838
1º Sem. de 2009	106.217.837	54.145.264	11.241.111	16.151.645	187.755.857

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
2003	242.958.327	72.219.400	3.000.574	318.178.301
2004	269.911.593	72.162.060	3.083.719	345.157.372
2005	290.450.897	70.930.456	3.665.955	365.047.308
2006	305.256.535	74.002.356	2.571.383	381.830.274
2007	342.019.497	79.570.557	3.309.750	424.899.804
2008	341.951.426	78.808.201	3.746.917	424.506.544

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

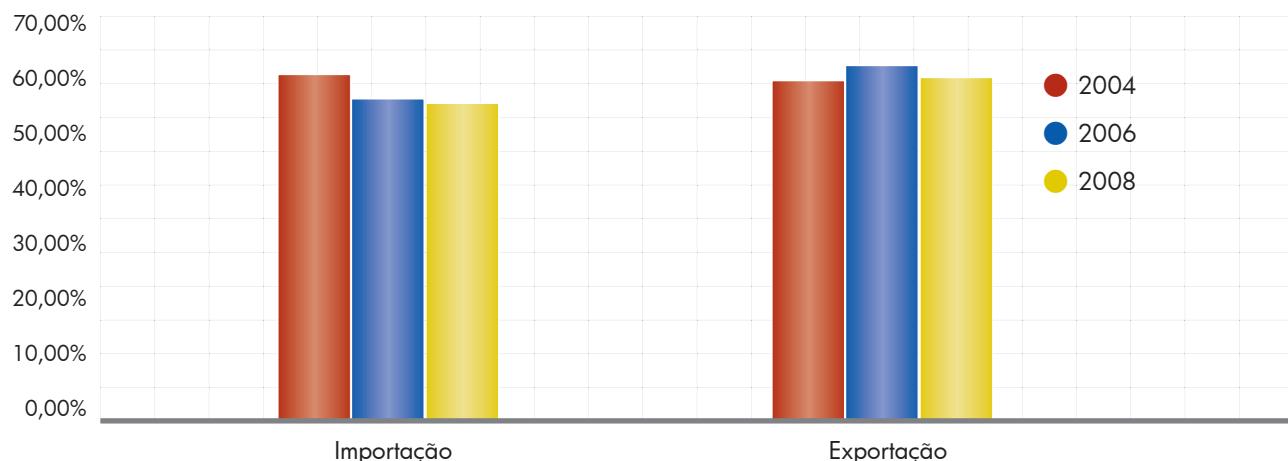
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Período	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
1º Sem. de 2008	148.934.016	37.670.508	2.085.314	188.689.838
1º Sem. de 2009	145.324.216	40.456.352	1.975.289	187.755.857

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Participação da Região Sudeste na Movimentação de Cargas no Longo Curso Vinculada ao Comércio Exterior



EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	50.528.748	192.429.579	242.958.327
2004	57.164.778	212.746.815	269.911.593
2005	46.774.491	243.676.406	290.450.897
2006	50.735.979	254.520.556	305.256.535
2007	62.067.874	279.951.623	342.019.497
2008	63.819.520	278.114.487	341.934.007

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Período	Importação	Exportação	Total
1º Sem. de 2008	30.977.688	117.956.328	148.934.016
1º Sem. de 2009	27.826.661	117.497.555	145.324.216

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Região Sul

No primeiro semestre de 2009, os portos da Região Sul movimentaram 48.165.143 toneladas (14,33% do total), queda de 5,5% na comparação com o mesmo período de 2008, que registrou movimentação total de 50.964.175 toneladas (14,91% do total). Em 2008, a movimentação total na Região Sul foi de 99.254.790 toneladas (12,91% do volume nacional), queda de 6,8% em relação a 2007 e alta de 12,8% na série quinquenal.

Por tipo de carga, a movimentação de granel sólido na Região Sul foi de 22.525.612 toneladas no primeiro semestre de 2009 contra 24.467.495 toneladas no mesmo período do ano anterior, o que significou queda de 7,9%. Em 2008, a movimentação de granel sólido alcançou 42.074.321 toneladas (42,39% do total regional e 9,14% do total de granel sólido movimentado no Brasil), queda de 14,7% em relação a 2007 e alta de 3,2% na série quinquenal.

No primeiro semestre de 2009, a movimentação de granel líquido foi de 14.040.329 toneladas contra 14.591.560 toneladas no mesmo período de 2008, queda de 3,7%. Em 2008, a movimentação de granel líquido foi de 29.437.679 toneladas (29,65% do total regional e 15,05% do total de granel líquido movimentado no Brasil), estável em relação a 2007 e aumento de 21,2% na série quinquenal.

No primeiro semestre de 2009, a movimentação de carga geral foi de 2.764.144 toneladas, queda de 23,3% na comparação com o mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 3.605.978 toneladas. Em 2008, a movimentação de carga geral foi de 7.504.882 toneladas (7,56% do total regional e 19,12% do volume nacional de carga geral), alta de 13,85% em relação a 2007 e aumento de 22,35% na série quinquenal.

A movimentação de contêineres registrou 8.835.058 toneladas no primeiro semestre de 2009, alta de 6,4% em relação aos seis primeiros meses de 2008, em que se registraram 8.299.142 toneladas. Em 2008, a movimentação de contêineres alcançou 20.237.908 toneladas (20,38% do total regional e 27,63% da movimentação nacional de contêineres), queda de 3,8% em relação a 2007 e alta de 20,4% na série quinquenal.

Por tipo de navegação, o longo curso movimentou na Região Sul 35.552.512 toneladas no



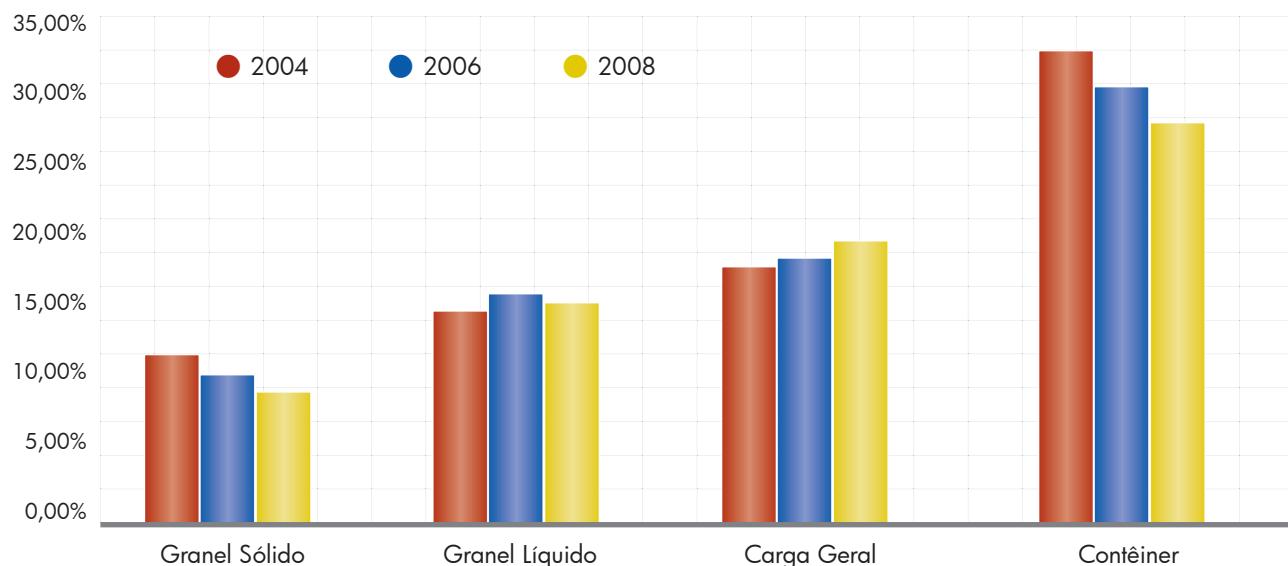
primeiro semestre de 2009, queda de 8,7% em relação ao mesmo período de 2008, quando a movimentação foi de 38.967.974 toneladas. Em 2008, o longo curso movimentou 74.382.766 toneladas (74,94% do total regional e 13,09% do total do longo curso no Brasil) na Região Sul, queda de 1,23% em comparação com 2007 e alta de 12% na série quinquenal.

A cabotagem movimentou 8.948.824 toneladas no primeiro semestre de 2009, 1,1% a mais do que nos seis primeiros meses de 2008, quando a movimentação foi de 8.849.058 toneladas. Em 2008, a cabotagem registrou movimentação de 17.026.980 toneladas (17,15% do total regional e 10,17% do total da cabotagem brasileira), queda de 1,23% em relação a 2007 e alta de 25,7% na série quinquenal.

Outras navegações somaram 3.663.807 toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2009, alta de 16,4% em relação ao mesmo semestre do ano anterior. Em 2008, outras navegações movimentaram 7.845.044 toneladas (7,9% do total regional e 24,08% do volume nacional movimentado por todos os tipos de navegação, exceto longo curso e cabotagem), queda de 7,2% em relação a 2007 e de 2,5% na série quinquenal.

As importações movimentaram 10.210.653 toneladas e as exportações, 25.341.859 toneladas no primeiro semestre de 2009, queda de 36% e alta de 10,2%, respectivamente, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Em 2008, as importações somaram 30.625.482 toneladas (42% do total regional e 26,7% do nacional) e as exportações, 42.190.291 toneladas (58% do total regional e 9,28% do nacional), estável e queda de 15,7% em relação a 2007, respectivamente, e de alta de 28,8% e queda de 1% na série quinquenal, respectivamente.

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	43.151.998	25.699.245	5.447.983	13.728.694	88.027.920
2004	40.767.384	24.281.744	6.133.724	16.802.438	87.985.290
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

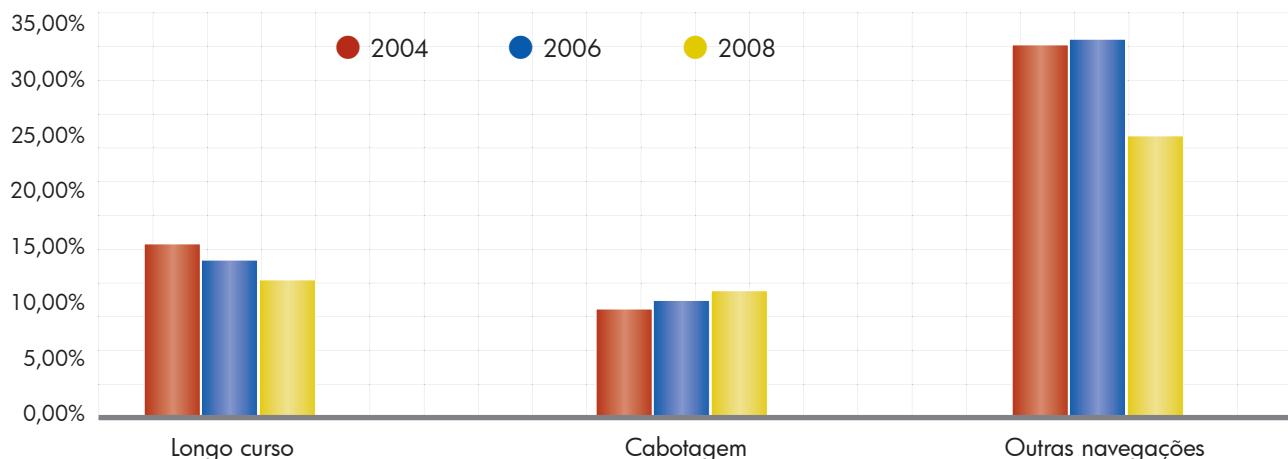
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR NATUREZA DA CARGA

Em toneladas

Período	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
1º Sem. de 2008	24.467.495	14.591.560	3.605.978	8.299.142	50.964.175
1º Sem. de 2009	22.525.612	14.040.329	2.764.144	8.835.058	48.165.143

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

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



EVOLUÇÃO ANUAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
2003	64.875.843	14.692.165	8.459.912	88.027.920
2004	66.387.005	13.547.585	8.050.700	87.985.290
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

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

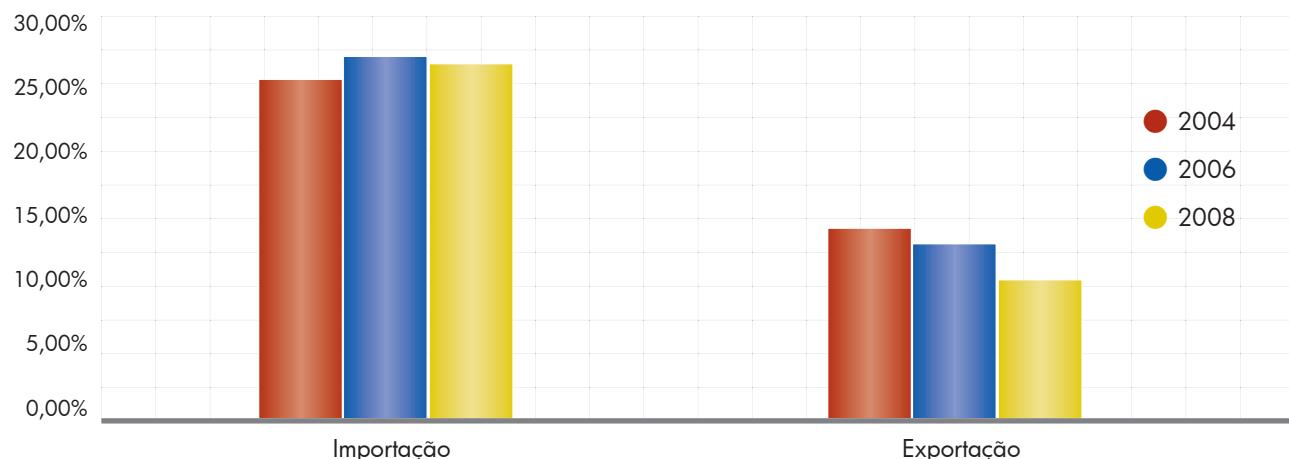
EVOLUÇÃO SEMESTRAL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Em toneladas

Período	Longo Curso	Cabotagem	Outras Navegações	Total
1º Sem. de 2008	38.967.974	8.849.058	3.147.144	50.964.175
1º Sem. de 2009	35.552.512	8.948.824	3.663.807	48.165.143

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Participação da Região Sul na Movimentação de Cargas no Longo Curso Vinculada ao Comércio Exterior



EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	23.510.734	41.365.109	64.875.843
2004	23.771.981	42.615.024	66.387.005
2005	22.544.988	41.056.803	63.601.791
2006	24.125.664	45.751.375	69.877.039
2007	30.759.064	50.063.221	80.822.285
2008	30.625.482	42.190.291	

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

EVOLUÇÃO SEMESTRAL DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO, VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Em toneladas

Período	Importação	Exportação	Total
1º Sem. de 2008	15.979.096	22.988.878	38.967.974
1º Sem. de 2009	10.210.653	25.341.859	35.552.512

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo



Plano Geral de Outorgas

Plano Geral de Outorgas (PGO) identificou 19 áreas, subdivididas em 45 áreas menores ao longo da costa brasileira, que são prioritárias para a instalação de portos públicos ou áreas concentradoras de terminais de cargas. Elaborado pela ANTAQ, em parceria com o Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (Centran), o estudo atende ao disposto no Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008.

O processo de identificação dessas áreas baseou-se em três pontos principais. O primeiro deles está na identificação dos volumes das principais cargas, atuais e projetadas, que deverão ser escoadas por cada vetor logístico. O segundo refere-se à indicação nas cartas náuticas, na costa referente a cada vetor logístico e na bacia amazônica, das profundidades mínimas de acordo com a carga esperada.

Já o terceiro ponto se baseia no estabelecimento das malhas rodoviária, ferroviária e hidroviária, implantadas ou projetadas, que aten-

dem ou estão próximas das áreas indicadas para instalação de portos públicos e regiões concentradoras de terminais de uso privativo.

No dia 8 de abril de 2009, o diretor-geral da ANTAQ, Fernando Fialho, entregou o plano ao ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos (SEP), Pedro Brito, na sede da Agência, em Brasília, durante reunião de trabalho da qual participaram autoridades e representantes empresariais ligados ao setor portuário.

De acordo com o diretor-geral, o PGO orientará decisões de investimentos público e privado em infraestrutura portuária. Para Fialho, o plano, juntamente com o Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT), representa a retomada do planejamento estratégico no Brasil.

O PGO permite aos agentes públicos e investidores privados ter uma visão integrada do sistema portuário e dos demais modais, com base em fluxos de carga que consideram cenários presentes e projetados até 2023. Além disso, o plano pode ser revisto de dois em dois anos.

Premissas

I - a caracterização regional do país deverá ser definida com base na infraestrutura terrestre e portuária e nos potenciais fluxos de cargas e passageiros, bem como nas diretrizes de desenvolvimento regional estabelecidas pelo Governo federal;

II - a caracterização da demanda e a oferta da capacidade portuária regional;

III - os estudos de impacto concorrencial que identifiquem, por região, a distribuição do mercado potencial, por tipo de produto, entre os terminais já existentes;

IV - o cálculo de indicadores de concentração de mercado; e

V - os aspectos de viabilidade técnica, ambiental e operacional para a determinação, por região, das áreas propícias à instalação de novos portos organizados.



Segundo o diretor-geral, o PGO deverá servir como referencial para o planejamento estratégico da atividade portuária pelo poder público e para decisões de investimento dos principais representantes da iniciativa privada. Os dados do estudo balizarão a própria atividade regulatória desenvolvida pela ANTAQ.

No dia 18 de setembro de 2009, a SEP aprovou o PGO proposto pela ANTAQ, em caráter transitório. O estudo deverá ser revisto pela Agência e submetido à aprovação da SEP no prazo de quinze meses, em consonância com a Portaria SEP/PR nº. 178/2009 e de acordo com as diretrizes e políticas do Decreto nº 6.620/2008, devendo ser considerados determinados tópicos e premissas (veja quadros).

A revisão deve considerar os seguintes pontos:

- a necessidade de complementação dos estudos e levantamentos apresentados pela ANTAQ e realizados para atendimento às diretrizes e políticas estabelecidas através do Decreto nº. 6.620, de 29 de outubro de 2008;
- o fato de que, para o atendimento aos incisos I a IV do art. 44, do Decreto nº 6.620/2008, são condições necessárias o mapeamento e a caracterização das instalações portuárias existentes, bem como o cálculo da capacidade atual e máxima instaladas, com vistas à otimização da estrutura portuária nacional, demandada naquele instrumento legal;
- a necessidade de estudos complementares que afirmam a capacidade de expansão dos portos públicos; e
- os projetos de terminais públicos e privados em implantação no país.

Meio Ambiente

Gestão ambiental portuária

O levantamento das informações sobre a gestão ambiental nos portos públicos brasileiros pela ANTAQ foi ampliado em 2009 com o aumento do número de portos - dois a mais do que em 2007 - e a inclusão de novas conformidades e aspectos ambientais no Sistema Integrado de Gestão Ambiental – SIGA.

Com a inclusão de Ilhéus (BA) e Pelotas (RS), agora a avaliação abrange 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 (SC) e Santos e São Sebastião (SP).

O número de conformidades avaliadas pela Agência também aumentou, saindo de 13 itens para 24:

- Núcleo Ambiental;
- Gerenciamento dos riscos de poluição;
- Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- Manual de Procedimento Interno;
- Plano de Emergência Individual – PEI;
- Plano de Controle de Emergência – PCE;
- Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA;
- Licenciamento Ambiental do Porto;
- Licenciamento Ambiental das Dragagens;
- Serviços de Apoio Portuário;
- Núcleo de Segurança e Medicina do Trabalho; Auditoria Ambiental;
- Licenciamento Ambiental dos Arrendamentos;
- Unidade de Segurança, ISPS e Certificação junto à IMO;
- Produtos Perigosos;
- Passivos Ambientais;
- Certificações Voluntárias (ISO, outras);
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento “Ambiental” - PDZA;
- Global Integrated Shipping Information System – GISIS;
- Plano de Contingência da Influenza Aviária;
- Programas de Treinamento e Capacitação Ambiental;



- Emissões Atmosféricas;
- Poluição Sonora; e
- Agenda Ambiental Portuária.

O SIGA é desenvolvido pela Gerência de Meio Ambiente da ANTAQ (GMA), através da realização de visitas periódicas aos portos, onde são contactados representantes não só das áreas de meio ambiente, mas, também, de setores de planejamento, engenharia e operações, saúde e segurança ocupacional e unidades de segurança portuária.

Durante essas visitas, a GMA utiliza o Formulário SIGA como ferramenta para coleta das informações que servirão de base para a avaliação do desempenho ambiental dos portos. As conformidades, sejam elas obrigações legais ou não, são organizadas no Formulário na forma de itens e subitens, de forma que sua aplicação possa ser realizada de forma ágil e prática.

Formulário novo

A gestão ambiental portuária, apesar de recente, tem evoluído em todo o mundo de forma significativa para atender exigências legais e de mercado, que, por sua vez, se renovam conforme os anseios da sociedade e dos consumidores e em função da disponibilidade de novas tecnologias e fontes de energia mais limpas e seguras ao meio ambiente.

Para acompanhar essa evolução, e conforme as experiências adquiridas ao longo dos anos na aplicação do SIGA, a GMA tem realizado revisões e atualizações do conteúdo do Formulário, que passou de nove conformidades em 2003 para 24 em 2009.

A Tabela abaixo apresenta a evolução da abrangência de conformidades ambientais consideradas no Formulário SIGA desde sua elaboração inicial. Este ano, além dos ajustes feitos em alguns dos itens já considerados anteriormente, foram incluídos os seguintes:

1. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ, que visa a observar a efetiva aplicação do PDZ no processo de planejamento do porto e verificar como os aspectos ambientais envolvidos com a atividade portuária são considerados por este instrumento;
2. Global Integrated Shipping Information System – GISIS, cujo objetivo é dar suporte ao trabalho já desenvolvido pela GMA de levanta-

mento e consolidação das informações sobre a disponibilidade de serviços e meios adequados para recebimento de resíduos de navios nos portos brasileiros;

3. Plano de Contingência da Influenza Aviária, destinado a acompanhar o desenvolvimento e aplicação dos planos de contingência para a gripe aviária nos portos contemplados pelo plano nacional;

4. Emissões Atmosféricas, que tem a finalidade de verificar as medidas de controle tanto das emissões de gases causadores do efeito estufa quanto da geração de poeira pela movimentação de cargas, sobretudo granéis sólidos, nos portos;

5. Programas de Treinamento e Capacitação Ambiental, para levantamento das experiências de capacitação desenvolvidas em cada porto e das demandas específicas desse quesito pelos setores de meio ambiente;

6. Poluição Sonora, cujo objetivo é verificar as medidas de controle e monitoramento de ruídos nas operações portuárias; e

7. Agenda Ambiental Portuária, para acompanhar o processo de implantação das agendas ambientais portuárias locais pelas administrações portuárias.



Conformidades verificadas no SIGA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Núcleo Ambiental	X	X	X	X	X	X	X
Gerenciamento dos riscos de poluição e gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes de navios e das atividades de movimentação e armazenamento de carga	X	X	X	X	X	X	X
Gerenciamento de Resíduos Sólidos	X	X	X	X	X	X	X
Manual de Procedimento Interno	X	X	X	X	X	X	X
Plano de Emergência Individual - PEI	X	X	X	X	X	X	X
Plano de Controle de Emergência - PCE	X	X	X	X	X	X	X
Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA	X	X	X	X	X	X	X
Licenciamento Ambiental do Porto	X	X	X	X	X	X	X
Licenciamento Ambiental das Dragagens	X	X	X	X	X	X	X
Serviços de Apoio Portuário		X	X	X	X	X	X
Núcleo de Segurança e Medicina do Trabalho		X	X	X	X	X	X
Auditoria Ambiental		X	X	X	X	X	X
Licenciamento Ambiental dos Arrendamentos			X	X	X	X	X
Unidade de Segurança, ISPS e Certificação junto à IMO			X	X	X	X	X
Produtos Perigosos			X	X	X	X	X
Passivos Ambientais					X	X	X
Certificações Voluntárias (ISO, outras)					X	X	X
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento "Ambiental" - PDZA							X
Global Integrated Shipping Information System - GISIS							X
Plano de Contingência da Influenza Aviária							X
Emissões Atmosféricas							X
Programas de Treinamento e Capacitação Ambiental							X
Poluição Sonora							X
Agenda Ambiental Portuária							X
Número de conformidades	9	12	15	15	17	17	24



Planejamento ambiental portuário

Aatividade portuária tem no seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ o instrumento de organização e crescimento. Trata-se de uma ferramenta de planejamento da atividade, onde as cargas presentes e futuras são arranjadas de forma a alcançar uma melhor eficiência no seu trânsito. Contudo, ainda não se tem ele como esse instrumento, por falta de ferramentas próprias com essa finalidade.

A atividade portuária é, primordialmente, executada dentro da área definida por decreto presidencial. Não há nenhuma restrição para que essa área (poligonal) seja alterada sempre que a autoridade competente o necessitar. Mas não há tanta flexibilidade nesse processo, pois, para ser ampliada, fica condicionada ao seu entorno. Muitos portos urbanos estão limitados no seu espaço pelas cidades em que estão inseridos, não lhes restando senão a área hoje disponível.

Dentro da poligonal, há um conjunto de recursos naturais que ficam, exclusivamente, à disposição da autoridade portuária. E esses recursos naturais devem ser utilizados de modo que se obtenha a melhor qualidade ambiental possível, mitigando-se os impactos ao máximo, compensando o que for necessário por danos ambientais decorrentes.

A proposta desse instrumento de planejamento, do ponto de vista ambiental, para decisão da ANTAQ, deve incorporar estudos ambientais que subsídiam ações de decisão quanto à forma e quantidade de uso dos recursos naturais, bem como ações de melhoria da qualidade do ambiente em seu estado atual.

Esses estudos seriam: estudo da atividade portuária e sua relação à vizinhança do porto organizado no que tange a aspectos ecosocioeconômicos; avaliação da qualidade dos recursos naturais dentro da poligonal; e caracterização

dos principais elementos de fauna e flora dentro da poligonal portuária, com a identificação das possíveis situações de proteção.

Esses estudos, além de possibilitar estrategicamente a arrumação do espaço portuário em termos de trânsito de cargas, auxiliam a obtenção da habilitação ambiental das atividades dele decorrentes. O processo de habilitação é por licenciamento, em que a avaliação de impacto ambiental é a peça primordial. A avaliação se utilizará dos estudos constantes do PDZ ambientalmente trabalhado.

Outra vantagem de se ter estudos ambientais num Plano de Desenvolvimento e Zoneamento é que, sendo fatores de arrumação da atividade segundo critérios de qualidade ambiental, eles melhoram efetivamente a sua gestão. Por exemplo, o agrupamento de atividades semelhantes proporciona a concentração de instrumentos de controle ambientais específicos nessa área determinada. Se no porto houver um conjunto de instalações de granéis líquidos, de petróleo e derivados, agrupadas numa determinada área, nela se deve concentrar os dispositivos de combate à poluição por óleo e derivados.

Da mesma forma, se houver numa determinada parte do porto organizado um conjunto de instalações de granéis sólidos, como grãos vegetais, nessa área deve-se concentrar os dispositivos de combate aos particulados que poluem o ar.

O arranjo adequado das cargas do ponto de vista da qualidade ambiental traz um ganho considerável para a gestão daquelas partes do porto organizado e do porto como um todo.

Por fim, mas não menos importante, alguns portos possuem áreas sensíveis do ponto de vista ambiental que não permitem mais nenhum impacto naquelas localidades. As instalações de tancagem são algumas que criam essa situação por vazamento. Muitas vezes estão também localizadas inadequadamente no meio de grandes centros urbanos, com os riscos inerentes a essa situação.

São essas as considerações que estão sendo propostas para a formulação de um PDZ com viés ambiental, que seria estabelecido como regra básica a ser observada pelos portos. O trabalho ainda será muito discutido antes de ser finalizado junto aos públicos interno e externo da Agência. Essa proposta tem sustentação na Lei de Criação da Agência (Lei nº 10.233/01), que nela recebeu a incumbência de buscar uma atividade com qualidade ambiental.



Assim confeccionados, os estudos viriam atender às obrigações dos Conselhos de Autoridade Portuária e das autoridades portuárias, que os confeccionam, que os aprovam, de protegerem o meio ambiente, conforme estabelecido nos artigos 30 e 33 da Lei nº 8.630/93.

Com um sistema de habilitação ambiental da atividade portuária, baseado no licenciamento, toda e qualquer intervenção ambiental para se expandir requererá uma avaliação dos seus impactos significativos ao meio ambiente. O conhecimento dos impactos é uma peça-chave do processo de controle e comando que devem exercer os órgãos habilitadores e os agentes intervenientes, assim como outras instituições públicas representantes da sociedade brasileira nesse campo.

Muito embora seja um sistema adequado, ele foi concebido e instituído nos anos 80 e posteriormente regulamentado nos anos 90, com um conteúdo de precaução, válido naquela época, mas que hoje pode ser simplificado para o benefício de toda a sociedade brasileira. Ele foi criado dentro do princípio de constante aprimoramento, o que implica, em certos casos, sua revisão.

Revisão da Resolução CONAMA nº 344/04

As primeiras regras do licenciamento que possibilitam ou garantem a qualidade dos ambientes produtivos estão em revisão. Desses, o regramento mais conhecido é a Resolução CONAMA 344/04. No processo de habilitação ambiental brasileiro faltam alguns regramentos de gestão ambiental, ao contrário das regras de licenciamento, que poderiam ser simplificados sem, contudo, perder seu potencial de garantir a qualidade ambiental.

Quanto à gestão ambiental temos poucas regras. O processo de regulação da gestão ambiental, que se inicia necessariamente com o licenciamento para estabelecer o foco da gestão, precisa ser ampliado. Podem ser regras compulsórias, mas que, na sua maioria, seguem a linha de manuais ou procedimentos semelhantes. Não temos essa cultura e, infelizmente, não copiamos o que outros países fazem nesse sentido.

Agora, a Resolução CONAMA nº 344 tem essa oportunidade. Ela poderá se constituir em um novo modelo de regramento ambiental, num documento comprehensível, com um bom manejo dos princípios que governam as leis ambientais, boa abrangência no seu conteúdo, agregação de tecnologia de ponta no trato da proteção ambiental e de adequada compreensão. Esses são os atributos dos instrumentos de gestão ambiental.

Nos trabalhos de revisão dos regramentos ambientais, essa tem sido a proposta da ANTAQ e de outros intervenientes da atividade portuária. Isso significa avançar na regulação ambiental, para que se possa implementar os instrumentos de gestão de que os órgãos ambientais e os agentes produtivos precisam. Tal tarefa, na atual concepção do nosso sistema de habilitação ambiental, caberia ao CONAMA, que, porém, tem sido tímido na promoção do avanço da tecnologia ambiental.

Para sanar essa lacuna de governança ambiental, a ANTAQ, em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente (MMA), está confeccionando instruções, na forma de manuais ou cartilhas, que facilitam ao agente portuário proteger o meio ambiente.

Esse trabalho está no contexto da Agenda Ambiental Portuária, de âmbito nacional. A Agenda Ambiental Local se difere desta pela presença de agentes locais ambientais de regulação



e agentes regulados (públicos e privados).

Nesse caso, é importante que os manuais sejam suficientemente esclarecedores da forma de atuação do agente interveniente para que se alcance o desejado; um ambiente saudável do ponto de vista da saúde e segurança do trabalhador e de valorização dos recursos naturais nele existentes.

A construção do novo documento, em substituição à Resolução CONAMA 344, induzirá a formação de uma base de dados ambientais. Essa base já deveria estar à disposição dos agentes privados, mas ainda não está por falta de foco na gestão ambiental dos órgãos habilitadores. Essa base, tratada pela Lei nº 10.650/03, seria construída pelos órgãos ambientais federal e local, como consequência dos licenciamentos que executaram, já que são excelência na matéria e têm a responsabilidade dentro do sistema de regulação ambiental criado pela Lei nº 6.938/81.

Esse tipo de informação é um dos mais importantes princípios ambientais, uma vez que nos obriga ao desenvolvimento técnico e científico, presente em quase toda a regulação ambiental, em especial na CONAMA 344, ou seja, a relação entre o agente impactador e o impacto por ele produzido.

Na versão inicial da CONAMA 344, por falta desses dados ambientais, a Resolução teve que ser restringida à avaliação da qualidade do sedimento. Hoje, isso não se sustenta mais, pois já é possível ter uma resolução de gestão ambiental desses serviços nos portos, agregando o conhecimento adquirido sobre dragagem ambiental. Trata-se de um limitação da atual Resolução que precisa ser corrigida.

Resíduos sólidos

Os resíduos sólidos também entram em uma nova fase com a revisão da RDC 217, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). A promulgação da RDC 056/08 trouxe um novo conceito de boas práticas ambientais de resíduos. Como em outros textos de legislação (o mesmo assunto é tratado como um Plano de Resíduos, como a Lei nº 9966/00), há que se ter o correto entendimento dessa conformidade.

As boas práticas ambientais de coleta e destinação de resíduos devem ser alcançadas pelos portos organizados e demais instalações, independentemente de um plano formal. A questão ainda esbarra em regulamentos com determinações distintas estabelecidas pela ANVISA e pelo Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO). O que importa é que se dê o tratamento adequado de coleta para facilitar a desti-



nação, que deve acontecer após a autoclavagem na zona primária, como quer o VIGIAGRO.

A utilização de autoclaves atende a eliminação ou não inclusão de incinerados nas zonas portuárias, pelos elevados impactos ambientais que causam.

Processo de licenciamento

Trata-se de processo de grande relevância para a atividade portuária e, por isso, precisa ser construído dentro de um entendimento de lógica ambiental. Para tanto, é fundamental rever a licença prévia e seus estudos de impactos ambientais.

Por concepção, a licença prévia para o empreendimento é uma licença de decisão, ou seja, julga-se a possibilidade ambiental de implantar o empreendimento onde ele está concebido. Os estudos de impactos ambientais devem ter como característica atender àquela demanda de julgamento e somente ela, tendo o atributo de serem relevantes para a tomada de decisão. Na prática atual de licenciamento, isso não ocorre dessa forma. O estudo de impacto ambiental – EIA, salvo honrosas exceções, é quase sempre e desnecessariamente um estudo de prospecção do que se poderá impactar. Assim, há nele impactos que são de pequena relevância e passíveis de processo de minimização conhecido e tecnicamente tratável.

Esses impactos normais e adequadamente minimizáveis não devem ser parte desse julgamento. Eles devem, sim, fazer parte do projeto



executivo para obtenção de licença de instalação, ganhando-se com isso tempo processual no órgão ambiental habilitante. Isso é um ônus social desnecessário e de fácil solução.

Uma grande falha de nosso processo de habilitação é que os estudos de impactos ambientais, mesmo na forma atual, devem gerar indicadores de gestão dos ambientes a que se referem, para o empreendimento que habilitam. Tão complexos e abrangentes, nunca atingem o objetivo e geram mais confusão do que conhecimento sobre as forças impactantes que deveriam mapear.

Avaliação da governança ambiental

Altualmente, a produção dos resíduos sólidos pode ser considerada um dos principais impactos ambientais relacionados à atividade portuária. Esses resíduos podem ser gerados pela própria operação do porto (resíduos operacional) ou pelos navios (taifa).

Com o objetivo de minimizar os impactos gerados pelos resíduos, existem diversos regramentos internacionais e nacionais. A Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) tem o Brasil com signatário. O anexo 5 dita regras para prevenção da poluição por lixo de navios.

Internamente, a Lei nº 9.966/2000 consolida a internalização dos princípios da MARPOL 73/78. De acordo com o art. 5º dessa lei, todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

Para o recebimento de resíduos de embarca-

ções, existem algumas regras básicas: os navios devem entregar seus resíduos nas instalações de recepção antes de abandonar o porto (segregados adequadamente, embalados e lacrados); devem também entregar notificação prévia dos resíduos que vão descarregar (quantidade, qualidade, instalações de recepção) e pagar uma tarifa obrigatória para cobrir os custos das instalações de recepção.

A ANVISA, bem como o VIGIAGRO possuem regulamentos próprios para tratar do assunto dentro das respectivas áreas de atuação.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) também possui papel importante no sentido de estabelecer normas e padrões de qualidade da atividade portuária, inclusive de caráter ambiental. Além disso, representa o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação, como a Organização Marítima Internacional (IMO), e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário.

Nesse sentido, a ANTAQ vem trabalhando na definição dos reais papéis dos mais diversos atores que atuam no porto organizado em relação à geração de resíduos nas áreas portuárias.



Agenda Ambiental Local

Os portos públicos disponibilizam suas infraestruturas marítima e terrestre aos usuários, que pagam por elas valores definidos em uma tabela tarifária. Nessa infraestrutura, marítima e terrestre, está incluída a infraestrutura ambiental.

Muitos desses portos têm recebido investimentos significativos que estão sendo aplicados no Subsetor Portuário direcionados para o melhoramento e ampliação da superestrutura por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Esses empreendimentos, somados às operações portuárias de rotina são, reconhecidamente, geradores de impactos ambientais de diversas naturezas.

A conscientização de que os recursos naturais podem ser utilizados de maneira sustentável demandou a criação da Política Nacional de Meio Ambiente, definida pela Lei nº 6938, de 31 de agosto de 1981, que estabelece a habilitação ambiental como instrumento norteador das ações a serem empreendidas. E em seu bojo encontram-se as condicionantes a serem atendidas pelo empreendedor. A gestão ambiental está definida no art. 3º como sendo “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”.

O primeiro instrumento criado para organizar a gestão ambiental nos portos foi a Agenda Ambiental Portuária, aprovada pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e formulada no âmbito Grupo Interministerial do Gerenciamento Costeiro (Gi-Gerco). Essa Agenda inovou as discussões sobre a questão ambiental, estabelecendo uma primeira série de ações, indicando os agentes intervenientes e os processos de intervenção ambiental que deveriam acontecer no sítio portuário. Atualmente, a Agenda está em processo de atualização por meio de um Grupo Técnico coordenado pela ANTAQ.

A repercussão da implantação da Agenda Ambiental Portuária pelos portos e demais instalações incentivou a implantação de uma Agenda Ambiental Local, que vem sendo elaborada no âmbito de cada autoridade portuária, com o objetivo de auxiliar a implementação e o acompanhamento de um sistema de gestão.

A Gerência de Meio Ambiente da ANTAQ



vem trabalhando, há alguns anos, as questões ambientais de forma integrada e, recentemente, ganhou o reforço da Secretaria Especial de Portos, que publicou a Portaria nº 104, de 29 de abril de 2009, que dispõe sobre a criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos.

A construção da Agenda Local vem sendo objeto de discussão com outros órgãos intervenientes no tocante às questões ambientais, em especial com a Gerência de Qualidade Costeira e Marinha, da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente, o Ibama e a Secretaria Especial de Portos no sentido de fortalecer o papel da autoridade portuária como condutora do processo que deverá ser um fórum de discussão e negociação permanente.

Como apoio às atividades, o grupo estuda a possibilidade da elaboração de uma série de guias de trabalho, tratando cada título de temas específicos relacionados a um amplo temário referente à agenda ambiental dos portos.

Outro instrumento que deve ser ressaltado é o Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária (PNCAP), previsto na Agenda Ambiental Portuária e estruturado pela ANTAQ em parceria com o Ministério do Meio Ambiente e a autoridade portuária. O PNCAP prevê tanto ações de sensibilização de técnicos e demais funcionários e usuários dos serviços portuários quanto de capacitação em habilidades técnicas específicas de prevenção ao dano ambiental e seu controle, englobando desde o pessoal da área operacional (em diferentes níveis) até os quadros administrativos ligados aos setores de gerência e planejamento de projetos.

Temas da Agenda Local

Avaliação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ) - visa ao ordenamento físico das instalações e das operações na utilização do solo do porto, constituindo-se em instrumento de organização do espaço e da dinâmica do trânsito de cargas, com o ordenamento racional de atividades para o seu funcionamento em atendimento ao contido no artigo 4º da Portaria nº 104, de 29 de abril de 2009, da Secretaria Especial de Portos, que prevê a integração das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde no planejamento do desenvolvimento e zoneamento portuário;

Avaliação do Plano de Emergência Individual (PEI) - estabelece medidas de controle específicas na área de segurança. Sua prioridade é a ação emergencial reativa, devendo se articular (via a própria Agenda) com a visão mais organizacional do PDZ; e

Avaliação das Boas Práticas Sanitárias no Gerenciamento dos Resíduos Sólidos - se constitui em um conjunto de procedimentos planejados e implantados, com o objetivo de minimizar riscos na geração de resíduos e proporcionar destino seguro dos resíduos, visando à proteção dos trabalhadores e à preservação da saúde pública, dos recursos naturais e do meio ambiente, com especial atenção às exigências do Plano Específico para Prevenção de Influenza nos Portos.



Fazendo referência a apenas alguns temas, é possível ilustrar bem a peculiaridade desta Agenda, seu caráter planejador e coordenador de ações e sua função de núcleo organizador de setores, atores e os mais variados programas, tendo por meta comum a articulação de ações de gestão ambiental, de saúde e segurança.

Antes de tudo, a Agenda Ambiental Portuária é um arranjo institucional e trans-setorial, que atua como uma ferramenta no planejamento estratégico da atividade portuária, e tendo por objetivo montar uma estrutura de governança voltada à conquista da qualidade ambiental, em especial à redução dos riscos e não só de atendimento a acidentes e suas correções, le-

vando em consideração as peculiaridades de cada unidade.

A construção de agendas pactuadas pressupõe a organização de espaços democráticos de discussão, nos quais devem participar todos os atores relevantes. A identificação desses interlocutores e sua incorporação ao processo é primordial para garantia de que as decisões a serem tomadas serão efetivadas, pois, assim, serão reconhecidas como legítimas. Sua implementação deve exprimir um compromisso local com metas de qualidade co-pactuadas e juridicamente amparadas, pressupondo uma programação específica para essa escala de atuação.

Estrutura da Agenda Local

Apartir da estrutura da Agenda Nacional e da experiência adquirida com a sua implantação, propõe-se a elaboração de um proposta ágil, com linguagem e leitura acessíveis a não especialistas, apresentada, de modo claro, com metas, ações e programas harmonizados com as demandas locais. Assim, sua estrutura deverá contemplar as seguintes etapas:

Caracterização do porto e sua atividade

1. Informações sobre a localização do sítio portuário, suas dimensões, o sistema de transportes e caracterização do seu entorno;

2. Informações sobre sua situação institucional;

3. Linhas gerais do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (ZEE, Planos Diretores, Planos de Bacias, Projeto Orla etc.);

4. Levantamento das condições da instalação em face da gestão portuária, informando as requisições legais já cumpridas e as lacunas identificadas. Dados sobre os documentos de licenciamento e sobre possíveis disputas e pendências judiciais de natureza ambiental e outras intervenientes;

5. Levantamento dos programas e planos de ação de interesse para a gestão ambiental integrada, apontando as medidas de controle de poluição e de acidentes praticadas, suas rotinas de atuação e simulação, identificando setores, agentes envolvidos, obrigações e responsabilidades de cada ator listado; e

6. informações sobre a estrutura do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho (SGA), conforme determina a Portaria nº 104, de 29 de abril de 2009, da Secretaria Especial de Portos.

Diagnóstico ambiental:

1. Caracterização do ambiente portuário, com informações sobre o meio natural, notadamente sobre a hidrodinâmica, os principais ecossistemas e as influências positivas e negativas sobre o(s) ecossistema(s);

2. Identificação do passivo ambiental existente e suas causas;

3. Identificação dos problemas ambientais atuais, relacionando os tipos e locais das principais fontes de poluição no porto e em sua área de influência, procurando informar os indicadores de sua existência;

4. Apresentação do histórico de acidentes ambientais ocorridos nas instalações ou operações portuárias nas últimas décadas, indicando suas causas e a magnitude dos danos causados; e

5. Apresentação da listagem das substâncias nocivas ou perigosas manuseadas no espaço portuário, indicando quantidades e periodicidades de suas movimentações. Identificação dos locais e condições de armazenamento de tais produtos e suas áreas de trânsito no porto e especificação dos mecanismos de proteção adotados no seu manuseio.



Diagnóstico de segurança e saúde ocupacional:

1. Atendimento às conformidades de Engenharia Ocupacional, contempladas na Norma Regulamentadora nº. 29 (NR-29), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), conforme abaixo:

a) Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA ;

b) Avaliação do Núcleo Ocupacional de Engenharia de Segurança, SESMT - Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (NR-4) ou Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário – SESSTP (NR-29); e

c) Plano de Controle de Emergência e Plano de Ajuda Mútua – PCE/PAM;

2. Apresentação do histórico de acidentes ocorridos nas instalações ou durante as operações portuárias, indicando suas causas e a magnitude dos danos causados;

3. Avaliação dos Serviços de Apoio Portuário

a) Abastecimento de combustível

b) Manutenção, Raspa e Pintura em Casco de Embarcações; e

4. Avaliação das Facilidades

a) Suprimento de Água

b) Suprimento de Energia Elétrica

c) Comunicação e Telefonia

d) Demais Facilidades

Propostas de ação:

1. Elaboração de uma síntese dos diagnósticos realizados, organizando a matéria levantada em termos de demandas atuais e projetadas (situações negativas) a serem solucionadas pela Agenda;

2. Definição dos objetivos geral e específico da Agenda;

3. Elaboração de um quadro dos problemas identificados, metas parciais e finais almejadas (situações positivas), ações e atividades necessárias para atingi-las;

4. Arrolamento dos recursos humanos, técnicos, materiais e logísticos necessários para a implantação das ações definidas;

5. Identificação das deficiências estruturais existentes que criam obstáculos às ações planejadas, e indicação dos meios para contorná-las a curto e médio prazos;

6. Identificação de atores e agentes intervenientes ou mobilizáveis em face das ações programadas, especificando mecanismos de articulação disponíveis ou a serem criados; e

7. Elaboração de um quadro-síntese compatibilizando metas, ações, mecanismos, meios e atores num sistema ordenado de planejamento.

Gerenciamento da Agenda:

1. Definição de parâmetros para avaliar o desempenho das ações da Agenda, com elaboração de um sistema para acompanhamento e monitoramento dos mesmos, considerando sempre a necessidade de ajustes periódicos;

2. Definição da estratégia de implantação da Agenda, com a especificação de seu modelo institucional de operação, elaborando organogramas e fluxogramas de inter-relacionamentos; e

3. Definição do cronograma de implementação das ações previstas.

A estrutura proposta expõe o padrão geral almejado, oferecendo a referência genérica para a formulação de uma Agenda. Cada unidade portuária pode acrescentar novos pontos de abordagem a este roteiro (seja em termos locacionais de logística, manuseio de cargas específicas ou outros).



Recepção de resíduos nos portos (Sistema GISIS)

Criado pela Organização Marítima Internacional (IMO), o Sistema de Dados sobre Instalações Portuárias de Recepção – PRFD (Port Reception Facilities Database) consiste numa base de dados que visa facilitar o armador no planejamento da retirada dos resíduos da sua embarcação, durante o trajeto, e a devida destinação nos portos, evitando, com isso, a poluição dos ambientes marinhos, que poderiam ser os seus destinatários. Esse sistema de dados integra o GISIS (Port Reception Facilities Database), da IMO.

Cabe à ANTAQ a coleta dos dados para o sistema PRFD/GISIS nos portos brasileiros. As informações coletadas permitem um controle efetivo sobre a quantidade e a qualidade do trânsito de resíduos portuários oriundos das embarcações na maioria dos portos brasileiros (ver resultados no quadro ao longo deste texto).

A retirada de resíduos das embarcações é uma obrigação dos países-signatários da Convenção MARPOL, incluindo o Brasil, e tem como consequência prática a criação de um mercado formal de prestação desse serviço por agentes privados. Pelo nosso modelo atual de gestão, as autoridades portuárias brasileiras não executam essa operação (Lei nº 8.630/93). Mas, ainda que conste da MARPOL a menção à instalações de recepção para resíduos nos portos, a Lei nº 9.966/00 estabeleceu que os países-signatários deveriam apenas disponibilizar esses serviços.

Hoje, ainda não se tem um mercado para esse setor adequadamente constituído, permitindo a ocorrência de casos de desatendimento à embarcação no que diz respeito à coleta de resíduos, o que favorece a ocorrência de queixas de armadores estrangeiros à IMO. Nesse contexto, é de grande importância o recolhimento seguro de resíduos perigosos, evitando-se riscos de dano à saúde humana, presente nas pandemias, como a Gripe Aviária ou a Gripe Suína, no caso de resíduos contaminados caírem em mãos de terceiros, fora do trânsito pré-estabelecido do porto ao local de destino.

Para atender à demanda de informações para o sistema PRFD/GISIS, a ANTAQ desenvolveu as seguintes atividades:

- institucionalização da cobrança pela Agência;
- conscientização da necessidade desse atendimento (coleta de dados);
- operacionalização do atendimento;
- compilação dos dados; e
- avaliação do processo de geração e recebimento dos dados; dificuldades e necessidades de aprimoramento.

Institucionalização da cobrança - A Agência encaminhou aos portos organizados o primeiro expediente de solicitação de atendimento ao Sistema PRFD/GISIS, posteriormente complementado por um segundo expediente, emitido após uma primeira avaliação das respostas obtidas. Esses expedientes foram responsáveis pelas informações iniciais do Sistema, ainda considerando o formulário elaborado pela IMO. Esse formulário era o mesmo para todo e qualquer resíduo, o que causou certa confusão;

Conscientização do atendimento - ANTAQ e ANVISA realizaram vários eventos em parceria, com o objetivo de discutir o processo de gestão de resíduos nos portos organizados,. Durante esses e outros encontros do setor, foram feitas apresentações acerca do Sistema PRFD/GISIS aos agentes portuários públicos e privados.

Durante os eventos relacionados à Gripe Aviária, foram dez eventos em portos organizados em 2007 e 2008, foi feito um chamamento para a questão do GISIS, destacando a importância do controle sobre os resíduos por quem atua nesse campo e como o faz. Ficou evidente a necessidade de a autoridade portuária participar mais incisivamente do processo de prestação de serviço pelo agente privado, a pedido do armador ou seu preposto no porto de escala.

No início de 2009, durante o evento sobre a Agenda Ambiental Portuária Local, realizado em parceria com o Ministério do Meio Ambiente (MMA), no Porto de Santos, a ANTAQ voltou a apresentar o Sistema. Para distribuir nesses eventos, a Agência preparou um folder, de fácil compreensão, em que estão listadas todas as informações necessárias, desde a sua necessidade ao que deve constar dele.

Operacionalização do atendimento - Para operacionalizar o processo de atendimento às informações solicitadas, a ANTAQ produziu formulários específicos para cada tipo de resíduo tratado pelo Sistema, com versões em português. Isso deu mais agilidade ao processo de coleta de dados e envio desses à ANTAQ.

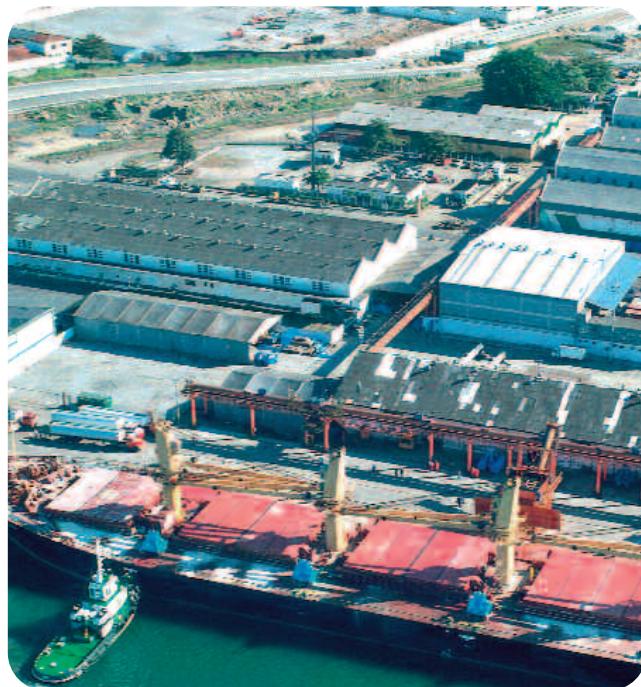
Compilação dos dados - A compilação dos dados foi feita por meio de uma tabela em que estão listados os portos e os resíduos (tipos) atendidos. De fácil visualização, a tabela é um instrumento eficaz de controle do atendimento pelos portos organizados.

Avaliação da coleta de dados - A autoridade portuária tem papel preponderante no processo, mas muitas delas ainda não estão familiarizadas com os procedimentos da IMO na regulação da navegação e seu rebatimento no porto organizado. Vários regramentos da IMO, com início na embarcação, mostram como as instalações em terra podem obter melhores resultados na proteção do navio. Cabe à autoridade portuária manusear esse sistema e repassar as informações para a ANTAQ. Esse controle da autoridade portuária sobre o processo de resíduos tem inúmeras justificativas, como questões de gestão e operação portuária, segurança e saúde da população em geral.

A falta de controle sobre esse processo teve consequência desastrosa para a atividade no caso do navio Artemis, que atracou no porto do Recife. A verificação dos fatos que levaram à denúncia na IMO contra o porto pelo armador, permitiu compreender que o porto esteve alheio a todo o processo de liberação dos resíduos de bordo, e que a sua não liberação deu-se sem o conhecimento daquela autoridade, mesmo que tenha sido realizada de forma legal e em defesa do interesse do país.

Nesse sentido, é importante que os formulários contenham mais informações que aquelas pedidas pela IMO, sem prejuízo da agilidade de atendimento. A identificação adequada do prestador do serviço e do serviço prestado ajudará no controle adequado desse processo. É preciso estabelecer uma ficha de prestação do serviço, além do formulário de disponibilização do serviço.

A geração de informações dentro do processo, desde a coleta de resíduos até sua destinação, produzirá um banco de dados. À medida que se tem um histórico do desembarque de re-



síduos, evita-se que resíduos não característicos das embarcações venham a ser desembarcados no território brasileiro, pois não se quer transformar o Brasil numa rota de resíduos danosos oriundos de outros países.

Esse processo, ainda não plenamente implantado, demandará um mercado técnica e economicamente mais compatível com a atividade em que está inserida. Neste caso, é importante conhecer melhor o processo de trânsito de resíduos, para se ter uma capacitação adequada de atendimento à embarcação. Há que se ter também uma melhor interação entre as diversas autoridades que trabalham com resíduos nos portos. A falta de comunicação tem causado vários problemas nesse campo de gestão ambiental.

A falta de locais adequados para destinação de resíduos também tem trazido dificuldades para o atendimento adequado dos portos. O resíduo sai do porto, mas, sem a devida segurança, tem uma destinação inadequada.

Para sanar boa parte dessas lacunas, a ANTAQ poderá baixar uma resolução, definindo as responsabilidades pelo trânsito de resíduo nos portos organizados, desde o processo de entrega ao prestador de serviço até sua destinação final.

Iniciada há dois anos e meio, essa primeira parte do trabalho ainda está longe de terminar. O objetivo principal é a promulgação de uma norma para regrar o fluxo de informações. A base de dados do Sistema GISIS já está disponível; agora é preciso aprimorá-la.

Quantidades de provedores dos serviços de coleta de resíduos nos portos organizados

I. ORGANIZAÇÕES PORTOS	Forma 1	Forma 2	Forma 3	Forma 4	Forma 5	Forma 6	Forma 7	Forma 8	Forma 9	Forma 10	Forma 11	SITUAÇÃO
	ENTREVISTADO DELEGADO TÉCNICO (PROFISSIONAL)	ENTREVISTADO DELEGADO (PROFISSIONAL)										
REGIÃO NORTE												
Manaus-AM	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
Porto Velho-RU	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	-
Salvador-BA	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	AT
Manaus-AM	ND	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
Vila do Conde-BA	ND	ND	1	ND	1	ND	ND	1	1	ND	1	AT
Belém-PB(1)	ND	ND	1	ND	1	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
REGIÃO NORDESTE												
Itapemirim-ES	ND	ND	4	ND	ND	ND	ND	1	1	1	1	AT
Porto Velho-RO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	AT
Aracaju-SE	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	AT
Recife-PE	ND	ND	1	ND	1	ND	1	1	1	1	1	NR
Cajazeiras-PB	1	ND	1	ND	1	ND	1	1	1	1	1	AT
Brumado-BA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	AT
Guarapari-ES	ND	ND	2	ND	ND	1	ND	ND	2	ND	1	AT
Macapá-AP	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	2	1	1	AT
Salvador-BA	ND	ND	6	ND	ND	ND	ND	ND	2	ND	ND	AT
Aratu-BA	ND	ND	2	ND	1	1	ND	1	1	ND	ND	AT
Ilheus-BA	ND	ND	1	ND	AT							
REGIÃO SUL												
B. Rio Grande-PB	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	AT
Florianópolis-SC	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	AT
Flamengo-RJ	ND	ND	1	ND	ND	ND	5	ND	ND	ND	ND	AT
Florianópolis-SC	ND	ND	3	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
Ilha de Janeiro-RJ	ND	ND	8	ND	ND	ND	ND	ND	2	ND	ND	AT
Região RJ	ND	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
Arganil-Poá-RJ	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	AT
Avanhandava-RJ	ND	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
Quartel-RJ	ND	ND	3	ND	ND	ND	1	1	2	1	1	AT
REGIÃO SUL												
Aracaju-SE	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	AT
Paranaguá-PR	1	1	1	ND	1	1	1	1	1	1	1	AT
S. B. do Sul-SC	ND	ND	2	ND	1	1	1	1	1	1	1	AT
Itajaí-SC	ND	ND	2	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	ND	AT
Itapema-SC	ND	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND	1	ND	1	AT
Porto Mauá-SC	ND	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND	2	ND	ND	AT
Pelotas-RS	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	AT
RS Grande-RS	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	1	1	1	AT

Legenda:

Nº = número de prestadores de serviços

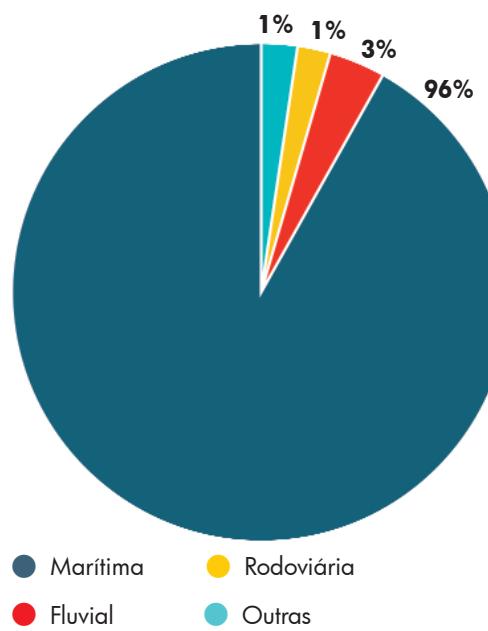
Obs: (1) Inclui os terminais de Outeiros e Miramar da região do porto

AT=Atendido NR= Não Respondeu ND = Não Disponibiliza

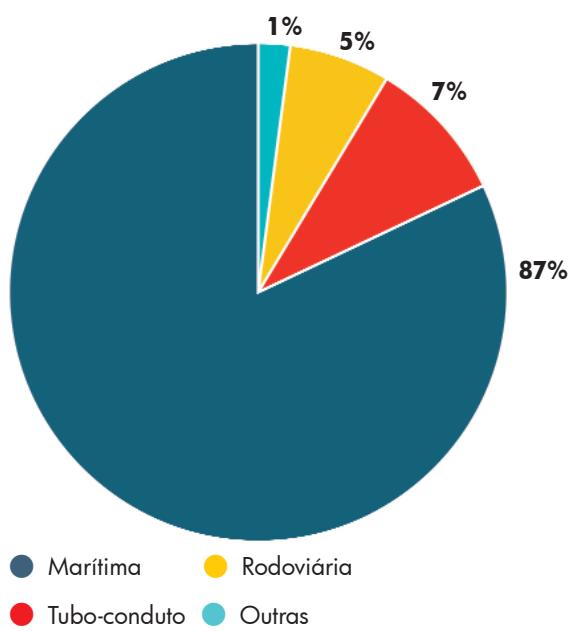
Navegação marítima

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:

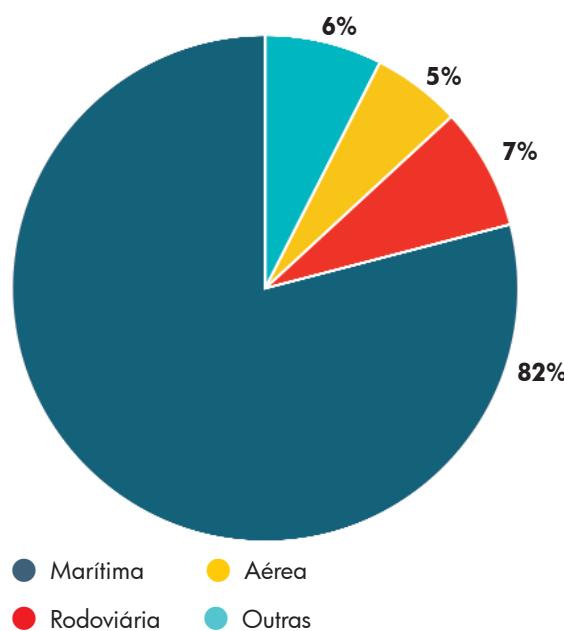
**DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2008
VOLUME TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE**



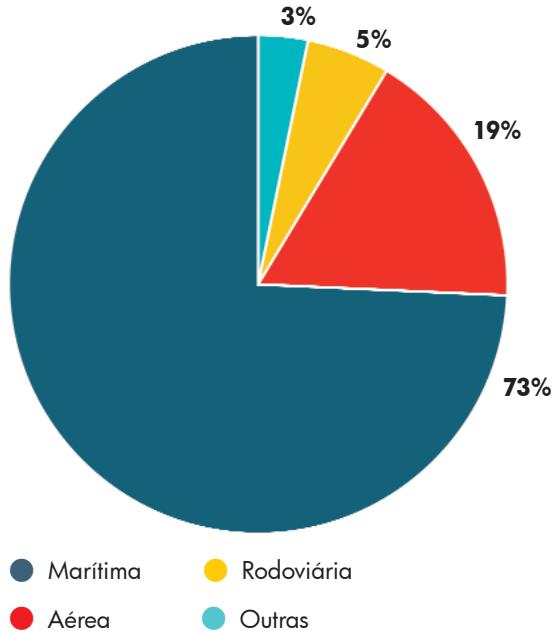
**DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2008
VOLUME TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE**



**DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2008
VALOR US\$ FOB TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE**



**DISTRIBUIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS - 2008
VALOR US\$ FOB TRANSPORTADO POR VIA DE TRANSPORTE**



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



Introdução

Nesse cenário, 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, cabotagem, apoio marítimo e 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, estendendo 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. resarcimento, com recursos do Fundo de Marinha Mercante – FMM, dos encargos sociais dos tripulantes;
5. isenção do Imposto de Renda Pessoa Física - IRPF para marítimos embarcados;
6. assegurar pontualidade ao resarcimento 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. 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.



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.**

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 12 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 é 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.

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 no Protocolo de Montevidéu para completar o Programa de Liberalização do Comércio de Serviços intrazona requer a definição de diretrizes para os trabalhos do MERCOSUL nessa área e para os processos de tomada de decisão nos Estados Partes.

Até meados de 2009, foram completadas seis rodadas de negociação, sempre coordenadas pelo Grupo de Serviços do MERCOSUL, capitaneadas 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/sub-setor, limitações ao acesso a mercados e limitações ao tratamento nacional nos respectivos modos de prestação, no sentido de mapear e superar, na medida do possível, as restrições normativas existentes, e, desta forma, convergir para a liberalização do comércio de serviços.

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

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
Argentina	Acordo sobre Transportes Marítimos	15/08/85	06/03/90	Decreto Legislativo nº 58, de 13 de outubro de 1989	Indeterminada
Bulgária	Acordo sobre Navegação Marítima Comercial	19/08/82	27/03/91	Decreto Legislativo nº 14, de 28 de maio de 1984	Indeterminada
Chile	Convênio sobre Transportes Marítimos	25/04/74	08/01/75	Decreto Legislativo nº 56, de 26 de agosto de 1974	Indeterminada
China	Convênio sobre Transportes Marítimos	22/05/79	30/10/80	Decreto Legislativo nº 59, de 28 de junho de 1980	Indeterminada
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 12 meses de antecedência)
Portugal	Acordo sobre Transportes e Navegação Marítima	23/05/78	23/09/80	Decreto Legislativo nº 41, de 10 de junho de 1980	Indeterminada
Romênia	Convênio sobre Transportes Marítimos	05/06/75	28/06/77	Decreto Legislativo nº 67, de 03 de setembro de 1976	Indeterminada (denúncia com 06 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)

Fonte: ANTAQ/SNM/GDM

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 (aéreo 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 re-

lacionados 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 International Maritime Organization - IMO é a agência da Organização das Nações Unidas (ONU) cujo propósito é fomentar, entre os governos, a cooperação no campo da regulamentação e dos procedimentos governamentais, relacionados a assuntos técnicos de todos os gêneros que interessem à navegação comercial internacional.

No ano de 2009, além das reuniões preparatórias aos eventos da IMO que envolvem assuntos afetos ao transporte aquaviário do Brasil, a ANTAQ participou de duas sessões em Londres: 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.



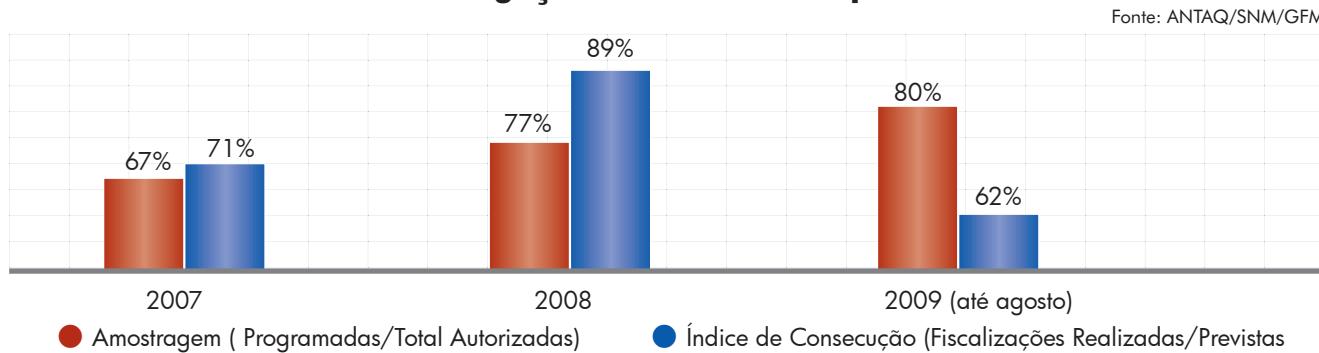
Fiscalização

No campo da fiscalização da prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio, as ações da ANTAQ são orientadas pelas Fiscalizações Eventuais nas empresas de navegação marítima e de apoio, relativas a denúncias ou indícios de práticas comerciais irregulares ou violação de dispositivos legais e regulamentares, e pelo Plano Anual de Fiscalização – PAF, programado para verificar os requisitos para a manutenção da outorga das empresas de navegação autorizadas pela ANTAQ, implantado a partir do ano de 2007.

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 das gerência de fiscalização e 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

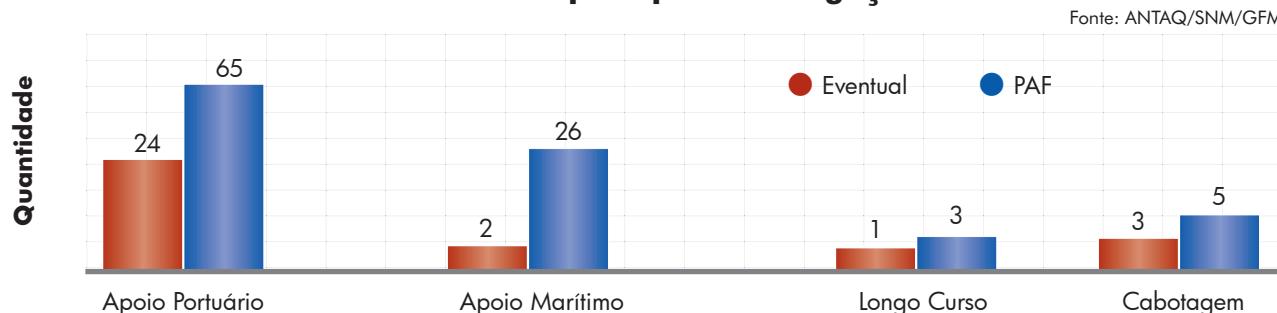


Destaca-se que a Agência tem ampliado a cada ano o tamanho da amostras, em virtude do incremento de seu efetivo e também da descentralização das ações fiscalizatórias, a partir da criação de novas unidades administrativas regionais. Observa-se significativo aumento na

execução das fiscalizações programadas entre os anos 2007 e 2008.

As fiscalizações realizadas em 2009 (até agosto), considerando o PAF e as Eventuais, por tipo de navegação pode ser observado no gráfico a seguir:

Fiscalizações realizadas em 2009 (até agosto) PAF Eventual - por tipo de navegação



Fonte: ANTAQ/SNM/GFM

Das 211 empresas autorizadas na Navegação Marítima e de Apoio, até novembro de 2008, foram programadas para o PAF/2009, fiscalizações em 168, abrangendo 80% do total. Até agosto de 2009, foram programadas fiscalizações em 108 empresas autorizadas a operar nas

navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário. Deste total, foram efetivamente realizadas 104 fiscalizações (96% do programado para o período de janeiro a agosto e 62% do programado para o ano de 2009), com os seguintes resultados:

SITUAÇÃO DAS FISCALIZAÇÕES REALIZADAS PAF/2009 (até agosto)		Quantidade
Regulares perante a ANTAQ		55
Regulares após cumprir Termo de Ajuste de Conduta (TAC)		4
Com proposta de TAC		3
Cumprindo TAC		7
Em Processo Administrativo Simplificado (PAS)		1
Em análise sugestão para instauração de Processo Administrativo Contencioso (PAC)		5
Cumprindo prazo para sanar pendências da fiscalização		2
Em fase de elaboração de Relatório de Fiscalização		13
Renúncia à Outorga		4
Processos suspensos conforme Portaria nº 227/2008-DG, relativo à comprovação de operação na navegação de apoio marítimo		10

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

Em relação às Fiscalizações Eventuais, até agosto de 2009 foram fiscalizadas 29 empresas, o equivalente a 30 fiscalizações quando considerado o tipo de navegação, para apuração de suposta operação irregular, como também, cumprimento da Resolução nº 843/ANTAQ pelas empresas de Dragagem, com os seguintes resultados:

SITUAÇÃO DAS FISCALIZAÇÕES REALIZADAS EVENTUAIS 2009(até agosto)		Quantidade
Com PAC instaurado por operar sem autorização da ANTAQ		2
Irregularidade não comprovada		5
Empresas de Dragagem que solicitaram renúncia		8
Empresas de Dragagem que encontram-se regulares perante a ANTAQ		11
Em fase de elaboração de Relatório de Fiscalização		3

Processos Administrativos Contenciosos

No período de 2003 a agosto de 2009, a ANTAQ instaurou 95 Processos Administrativos Contenciosos – PAC, sendo que 64 foram encerrados, 9 encontram-se em análise, 19 aguardam decisão e dois aguardam recurso.

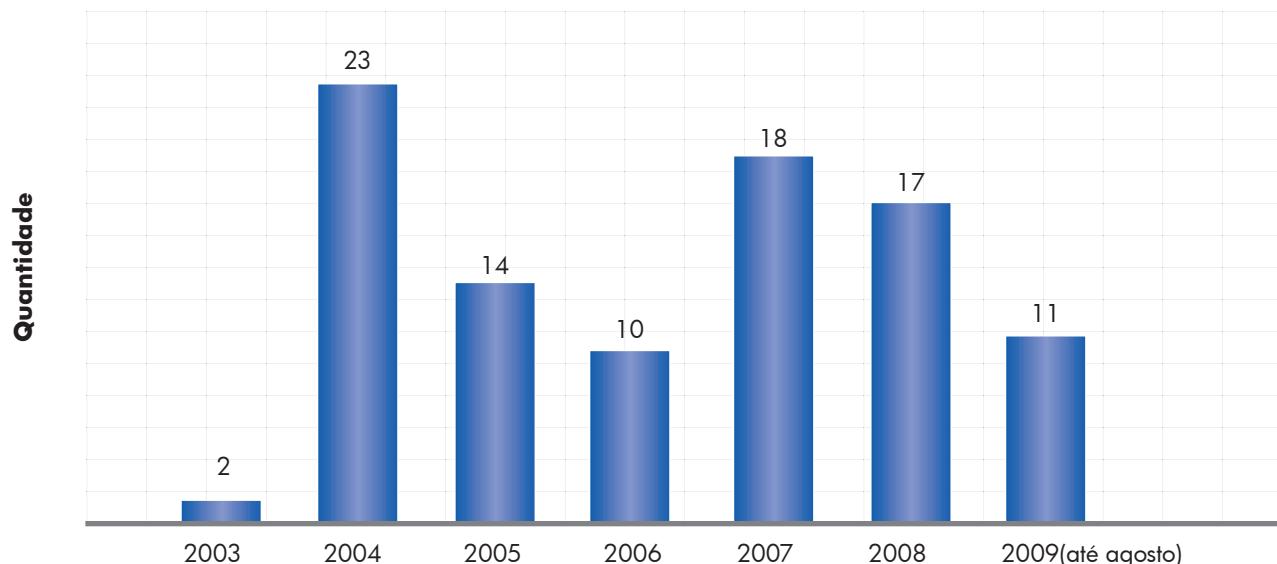
Cabe mencionar que os 64 PAC encerrados equivalem a 67% do total, tendo o seguinte des-

dobramento: 7 empresas não sofreram penalização, 7 se adequaram às Normas da ANTAQ, 9 renunciaram à outorga de autorização, 17 foram advertidas, 4 foram multadas, 2 tiveram as autorizações suspensas e 18 tiveram suas autorizações cassadas.

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 1.127 embarcações. Deste total, 69,5% (783 embarcações) encontram-se com idade igual ou superior a 18 anos. A idade média da frota é de 19,5 anos, bastante elevada, considerando-se que a vida útil dos navios situa-se em torno de 20 anos.

Ao analisarmos o total da frota, verifica-se que 143 (cento e quarenta e três) embarcações, ou seja, 12,7%, operam nas navegações de cabotagem e longo curso, respondendo por uma capacidade de transporte de 3.099.664,4 toneladas de porte bruto. As demais embarcações atendem às navegações de apoio portuário e apoio marítimo.

No transporte marítimo internacional (navegação de longo curso), a participação de navios de registro brasileiro é irrelevante, devido à competição di-

reta com navios estrangeiros, os quais são majoritariamente registrados em países de registro aberto, ou seja, “bandeira de conveniência”, e com isso conseguem atingir menores custos operacionais.

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.

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

As tabelas a seguir ilustram a situação da frota mercante nacional:

**NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO, DE CABOTAGEM, DE APOIO MARÍTIMO E DE APOIO PORTUÁRIO
FROTA DE BANDEIRA BRASILEIRA (PRÓPRIA E AFRETADA)**

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	61	5,4	14	63.894,4	1,8
BARCAÇA	41	3,6	21	136.288,0	3,8
CÁBREA/GUINDASTE	12	1,1	36	5.119,2	0,1
CARGUEIRO	18	1,6	26	206.350,7	5,8
CATAMARÃ	1	0,1	0	45,0	0,0
CHATA	49	4,3	31	22.088,9	0,6
FLUTUANTE	32	2,8	12	3.627,2	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	0,8	19	74.601,5	2,1
GRANELEIRO	36	3,2	28	860.385,6	24,0
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	36	777,5	0,0
LANCHA	241	21,4	20	2.830,4	0,1
LANCHA PRÁTICO	11	1,0	16	44,4	0,0
MANUSEIO DE ESPIAS	5	0,4	11	1.298,6	0,0
NAVIO CISTERNA	1	0,1	34	28.801,0	0,8
OUTRAS EMBARCAÇÕES	97	8,6	14	3.204,6	0,1
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	12	1,1	15	3.488,0	0,1
PASSAGEIROS	3	0,3	11	65,3	0,0
PESQUISA	2	0,2	12	19,4	0,0
PETROLEIRO	48	4,3	23	1.327.908,3	37,1
PORTA CONTEINER	13	1,2	9	364.350,0	10,2
REBOCADOR/EMPURRADOR	318	28,2	22	46.622,5	1,3
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	0,4	16	107.568	3,0
SUPPLY	102	9,1	11	216.541,4	6,0
TANQUE QUÍMICO	9	0,8	18	107.009,0	3,0
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	1.127	100	19,5	3.582.928,4	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ

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

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	4	2,8	10	4.834,0	0,2
BARCAÇA	14	9,8	7	89.187,2	2,9
CARGUEIRO	14	9,8	22	205.584,5	6,6
FLUTUANTE	1	0,7	35	2.721,0	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	6,3	19	74.601,5	2,4
GRANELEIRO	21	14,7	24	808.545,6	26,1
NAVIO CISTERNA	1	0,7	34	28.801,0	0,9
OUTRAS EMBARCAÇÕES	1	0,7	36	156,0	0,0
PETROLEIRO	39	27,3	22	1.303.322,3	42,0
PORTA CONTEINER	13	9,1	9	364.350,0	11,8
REBOCADOR/EMPURRADOR	12	8,4	6	3.284,7	0,1
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	3,5	16	107.267,6	3,5
TANQUE QUÍMICO	9	6,3	18	107.009,0	3,5
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	143	100	17,6	3.099.664,4	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 10/09/2009

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

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	7	2,0	6	10.269,6	3,5
BARCAÇA	4	1,2	26	12.811,0	4,4
CABREIA/GUINDASTE	1	0,3	7	2.082,0	0,7
CARGUEIRO	3	0,9	24	3.158,2	1,1
CATAMARÃ	1	0,3	0	45,0	0,0
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,3	36	777,5	0,3
LANCHA	48	14,0	21	1.747,6	0,6
MANUSEIO DE ESPIAS	5	1,5	11	1.298,6	0,4
OUTRAS EMBARCAÇÕES	26	7,6	13	4.077,3	1,4
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	4	1,2	10	164,8	0,1
PASSAGEIROS	1	0,3	25	64,2	0,0
PETROLEIRO	2	0,6	9	6.676,2	2,3
REBOCADOR/EMPURRADOR	139	40,4	14	30.079,2	10,4
SUPPLY	102	29,7	11	216.201,5	74,7
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	344	100	17,6	289.452,6	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 18/09/2009

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

Tipo de navio	Quantidade	%	Idade Média (anos)	TPB	%
BALSA	55	6,7	13	57.354,4	24,4
BARCAÇA	26	3,2	29	39.600,8	16,8
CÁBREA/GUINDASTE	11	1,3	37	3.037,2	1,3
CARGUEIRO	1	0,1	71	502,0	0,2
CHATA	49	6,0	31	22.088,9	9,4
FLUTUANTE	31	3,8	11	906,2	0,4
GRANELEIRO	15	1,8	33	47.846,0	20,3
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	36	777,5	0,3
LANCHA	219	26,6	20	1.479,3	0,6
LANCHA PRÁTICO	11	1,3	16	44,8	0,0
MANUSEIO DE ESPIAS	2	0,2	6	513,6	0,2
OUTRAS EMBARCAÇÕES	81	9,9	13	2.926,1	1,2
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	11	1,3	14	3.369,1	1,4
PASSAGEIROS	2	0,2	5	1,1	0,0
PESQUISA	2	0,2	12	19,4	0,0
PETROLEIRO	9	1,1	29	21.332,9	9,1
REBOCADOR/EMPURRADOR	294	35,8	22	32.327,1	13,7
SUPPLY	2	0,2	16	1.303,1	0,6
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	822	100	20,6	235.429,4	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ
Atualizado em 18/09/2009

Outorga

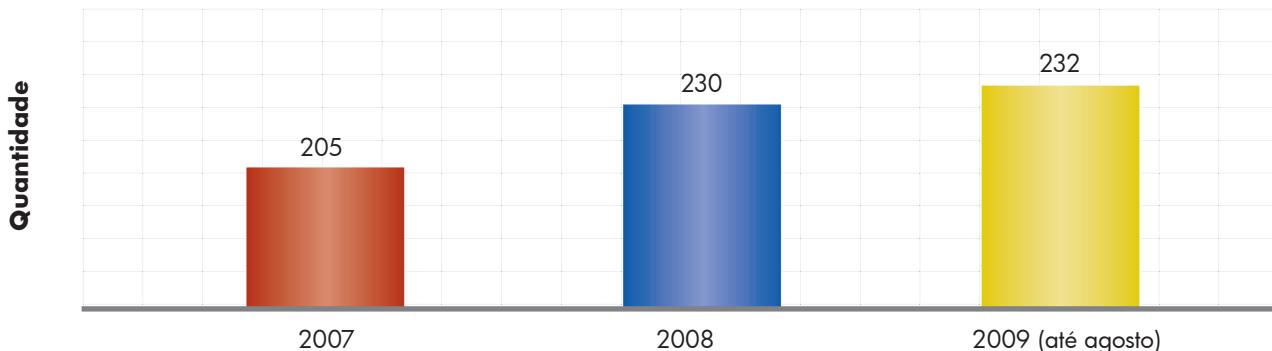
Até o final de agosto de 2009, a quantidade de regulados pela ANTAQ na prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio atingiu o patamar de 232 empresas brasileiras de navegação.

Esse resultado, ainda que parcial, significa um crescimento de 0,9% 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



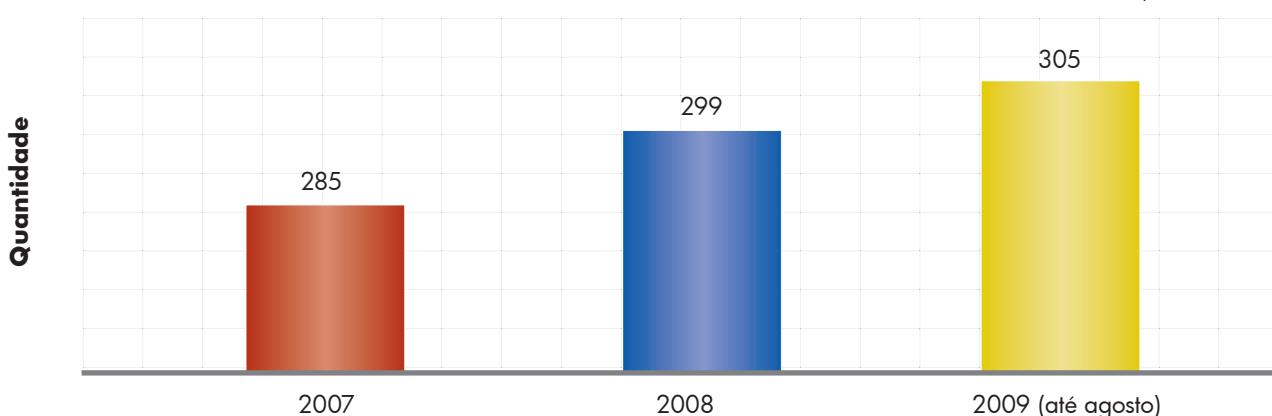
A razão para a pequena evolução entre 2008 e 2009 (até agosto) deve-se ao grande número de extinções de autorização de empresas de dragagem, resultado da entrada em vigor da Lei nº 11.610/07 (Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária) e da Portaria Nº 3, de 6 de janeiro de 2009, do Ministério dos Transportes, que revogou a Portaria Nº 461, de 15 de dezembro de 1999, que enquadrava a execução dos serviços de dragagem como navegação de apoio portuário.

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

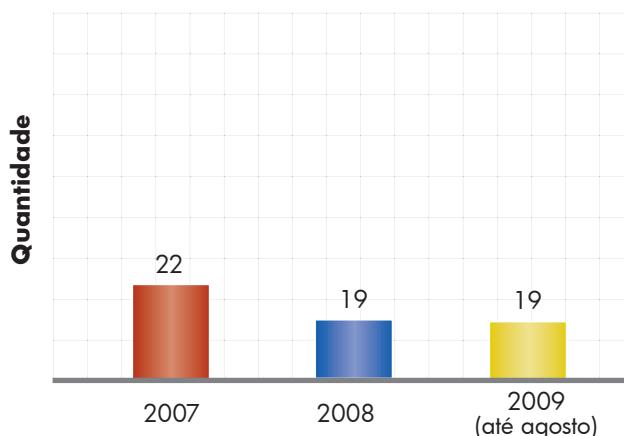
Sendo assim, os gráficos abaixo ilustram o total de outorgas de autorização existentes ao final do exercício de cada ano e a respectiva distribuição por tipo de navegação:

Total de Outorgas

Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ

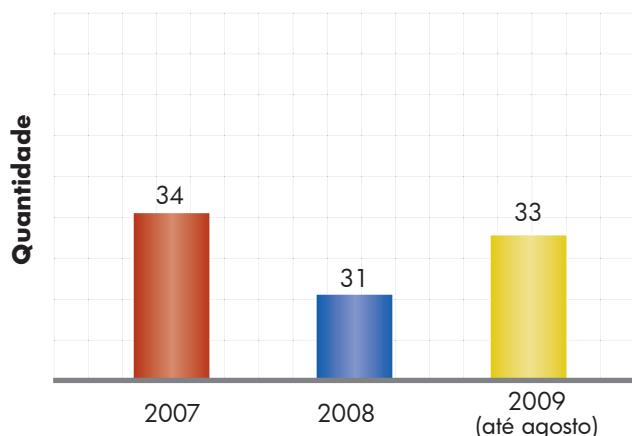


OUTORGAS LONGO CURSO

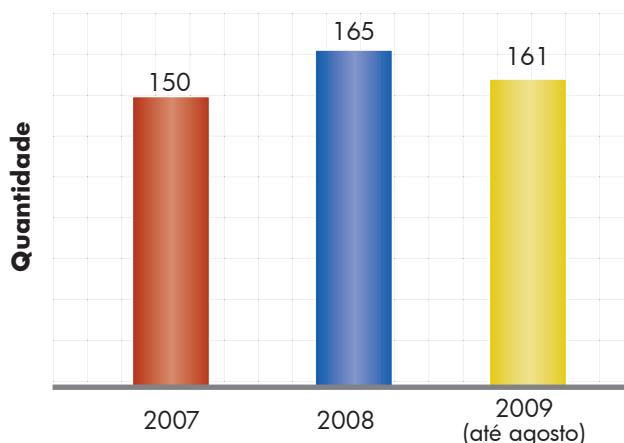


OUTORGAS CABOTAGEM

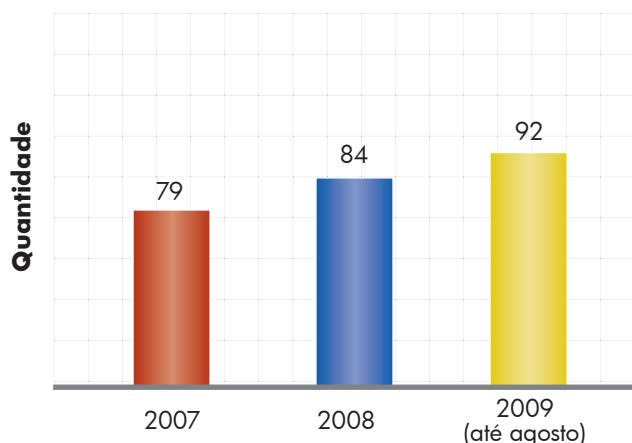
Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ



OUTORGAS APOIO MARÍTIMO



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. Analisando-se as outorgas de 2009, nota-se que a saída de empresas de dragagem da navegação de apoio portuário da esfera de atuação da ANTAQ foi compensada pela manutenção 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 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 desonerar o segmento e atrair investimentos;

b) aumento do número de empresas 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 afretamentos de embarcações para a prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio é realizada por meio de registro ou autorização.

Os afretamentos registrados ocorrem quando o afretamento for 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, de apoio marítimo, conforme determinadas limitações de tonelagem de porte bruto.

Os afretamentos autorizados ocorrem 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.

O acompanhamento das autorizações/registros de afretamento de embarcações, bem como a liberação de transporte de carga prescrita à bandeira brasileira em embarcações estrangeiras, pertencentes às empresas estrangeiras de navegação, propicia avaliar o nível de competitividade do Brasil diante do cenário político/econômico do transporte marítimo internacional.

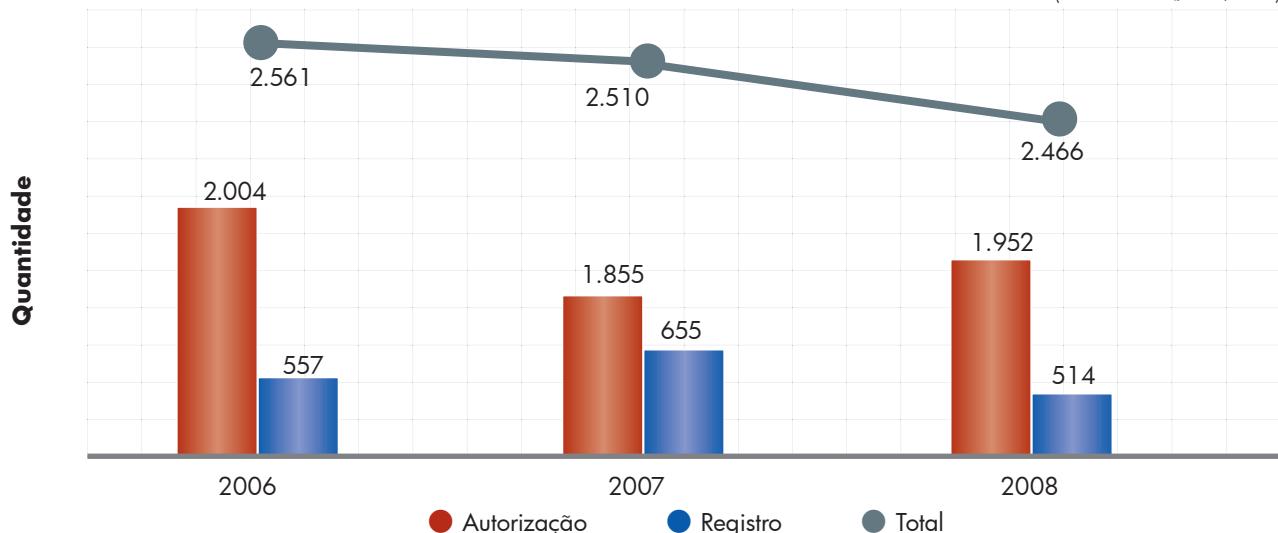
Em que pese a necessidade de realizar os afretamentos, motivados pela carência de embarcações de bandeira brasileira, alerta-se que tais gastos possibilitam remessa cambial para o exterior.

Equilibrar o desenvolvimento de uma marinha mercante nacional, sem deixar de atrair investimentos externos, ainda que pela participação de empresas estrangeiras no capital de empresas brasileiras de navegação é o desafio a ser enfrentado pela regulação do segmento. Entretanto, para tal sucesso é imprescindível o estabelecimento de políticas públicas para o setor que favoreçam a consolidação dos marcos regulatórios existentes no transporte aquaviário.

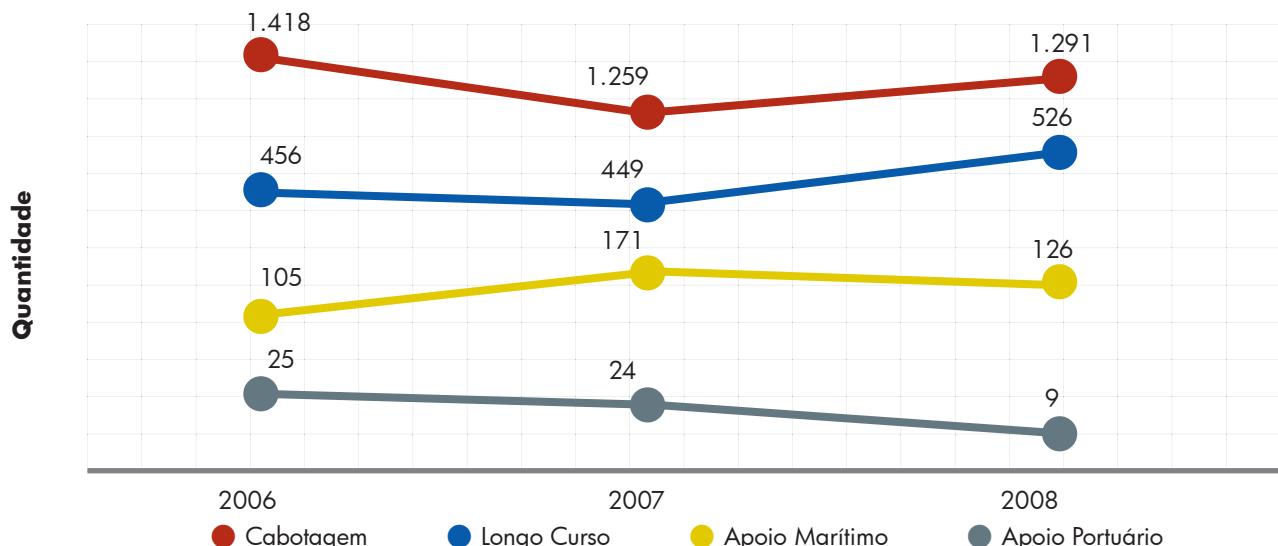
Os gráficos a seguir mostram o comportamento dos afretamentos realizados ao longo dos últimos três anos.

Evolução na quantidade de afretamentos

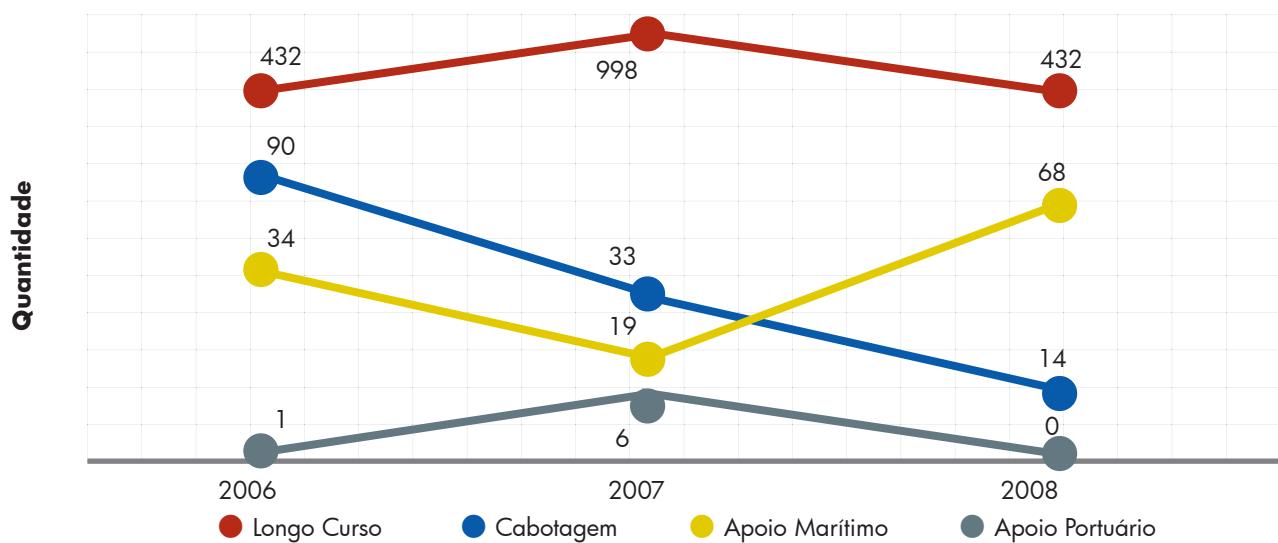
(Fonte: ANTAQ/SNM/GAM)



Evolução da quantidade de afretamentos autorizados por tipo de navegação

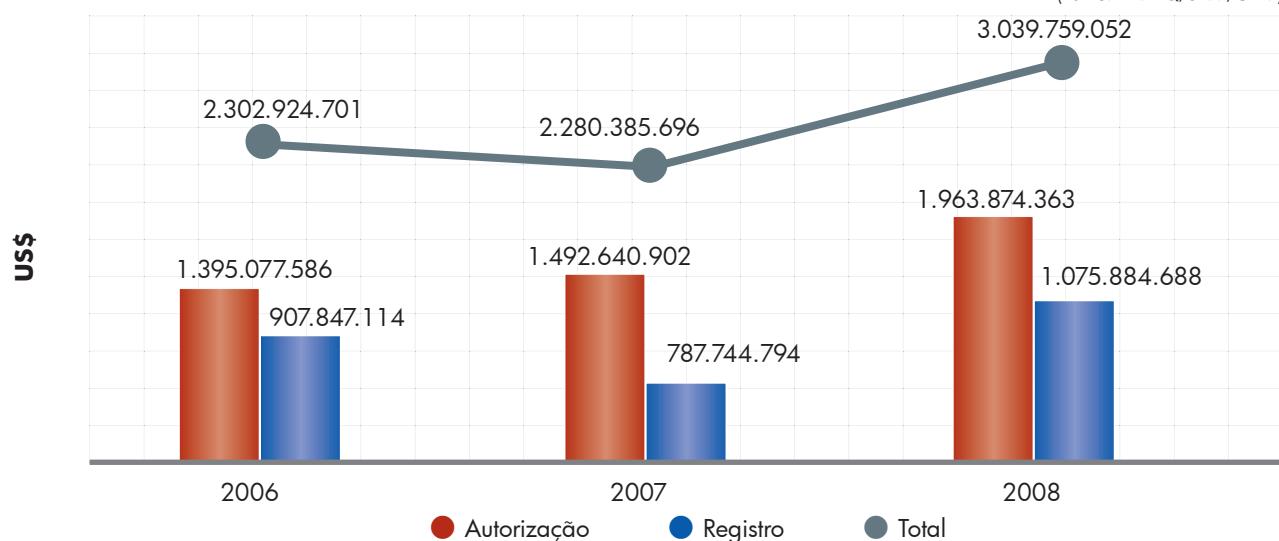


Evolução da quantidade de afretamentos registrados por tipo de navegação

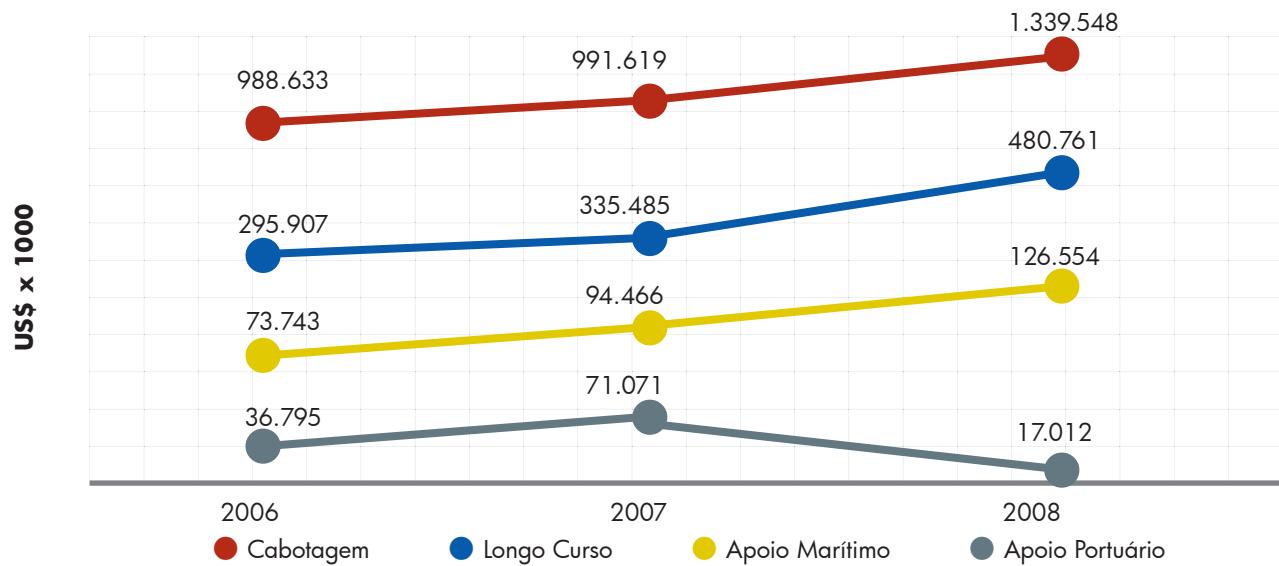


Evolução dos gastos com afretamentos

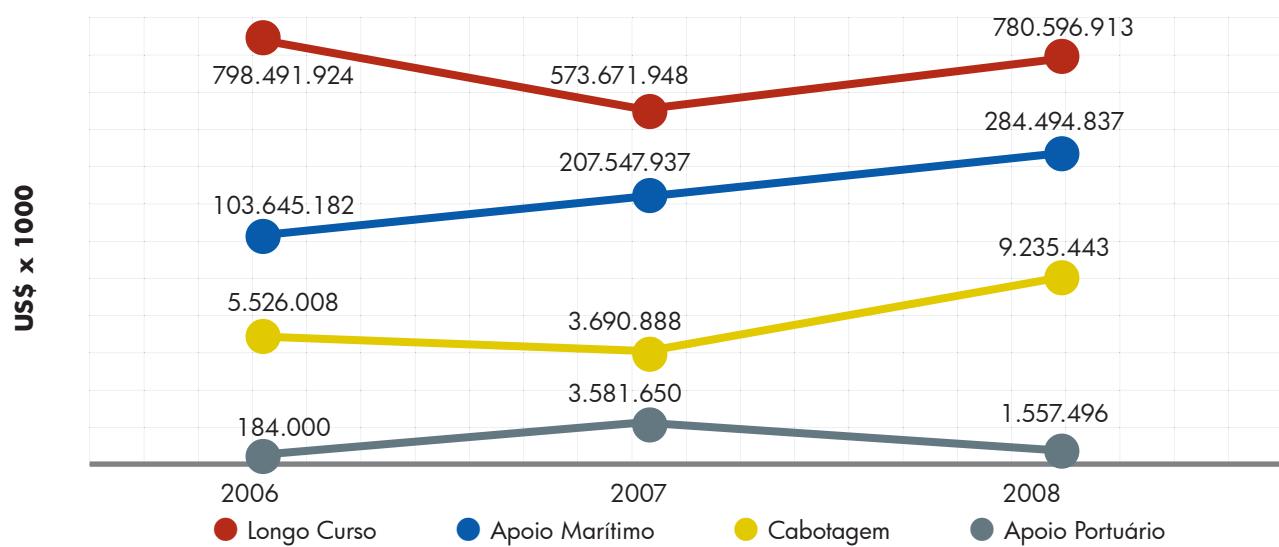
(Fonte: ANTAQ/SNM/GAM)



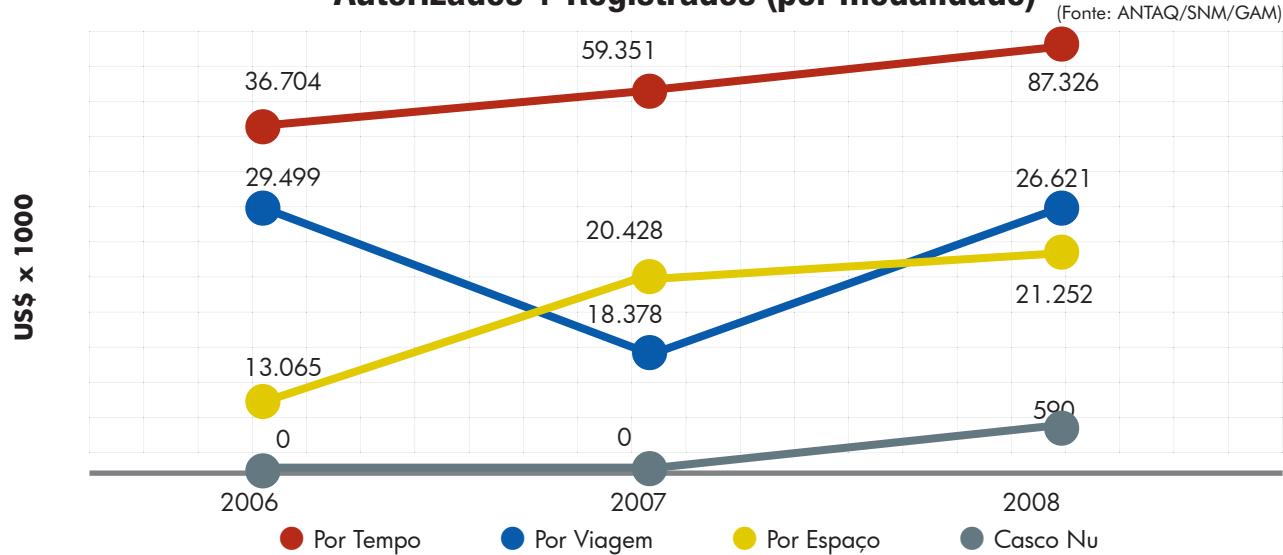
Evolução dos gastos com afretamentos autorizados por tipo de navegação



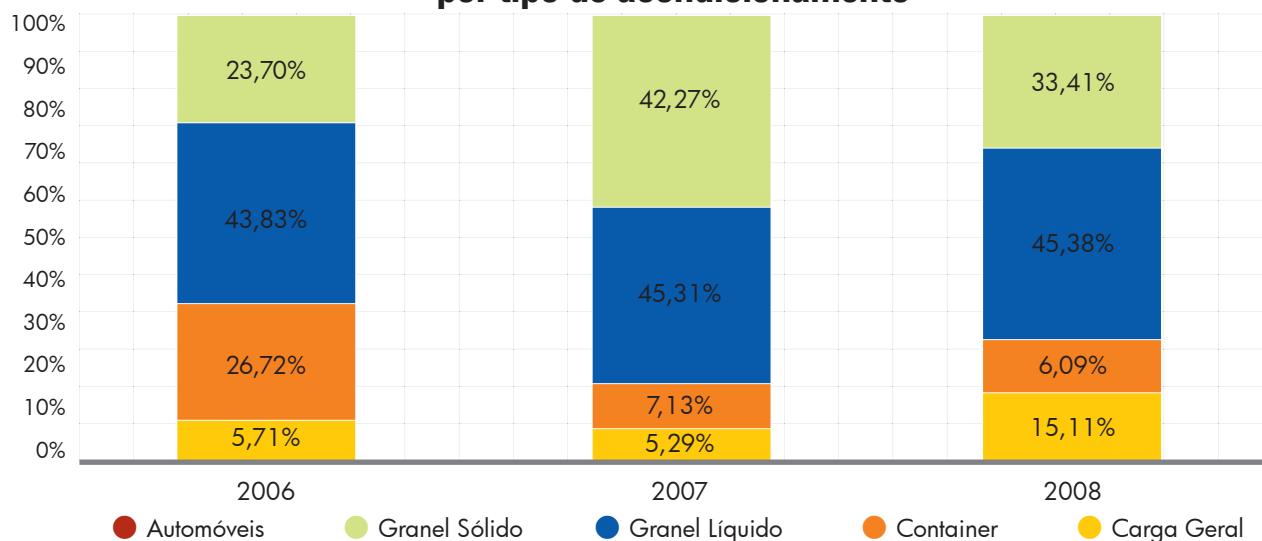
Evolução dos gastos com afretamentos registrados por tipo de navegação



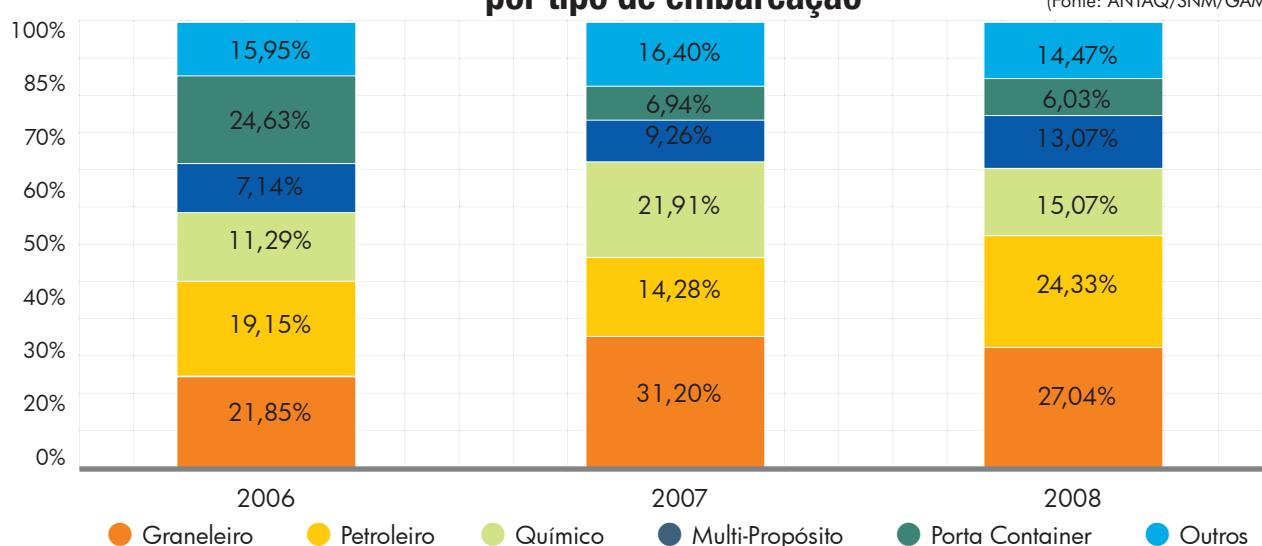
Evolução dos gastos com afretamentos na cabotagem Autorizados + Registrados (por modalidade)



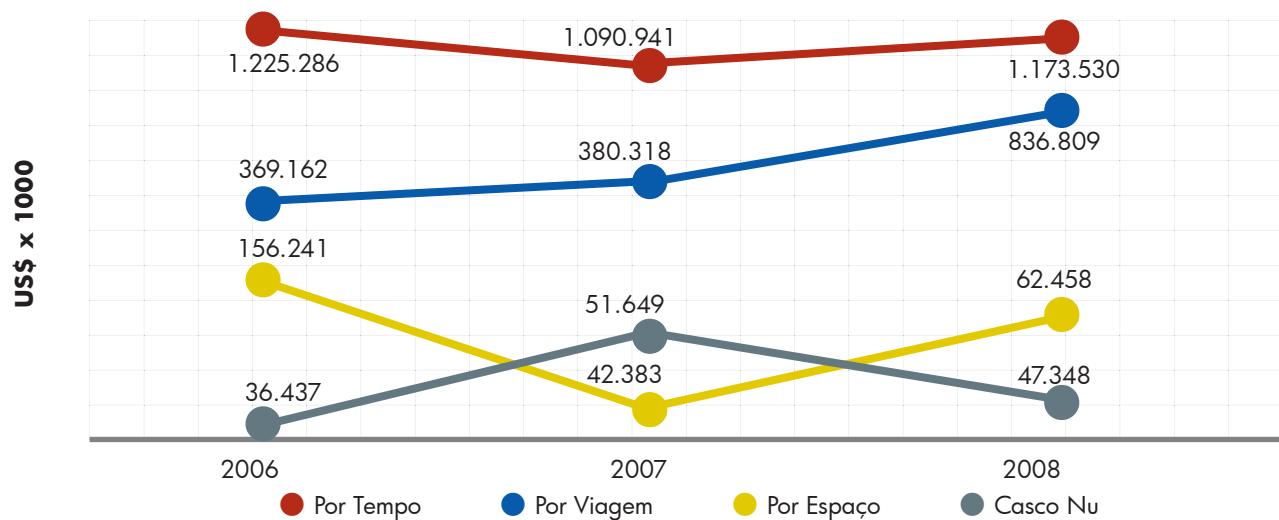
Distribuição dos gastos com afretamento na cabotagem por tipo de acondicionamento



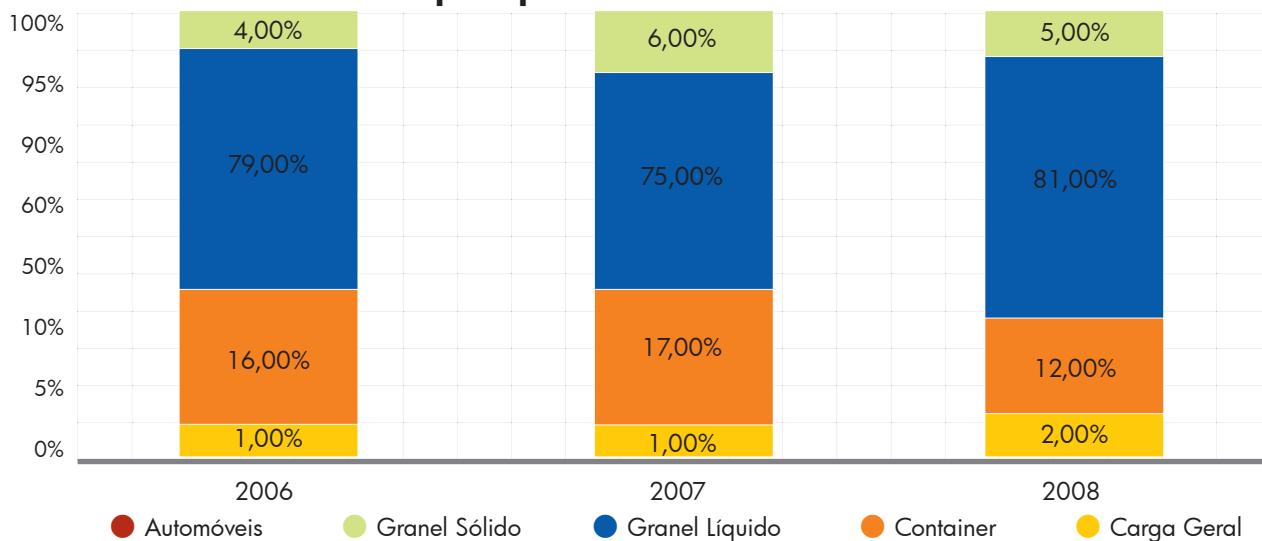
Distribuição dos gastos com afretamento na cabotagem por tipo de embarcação



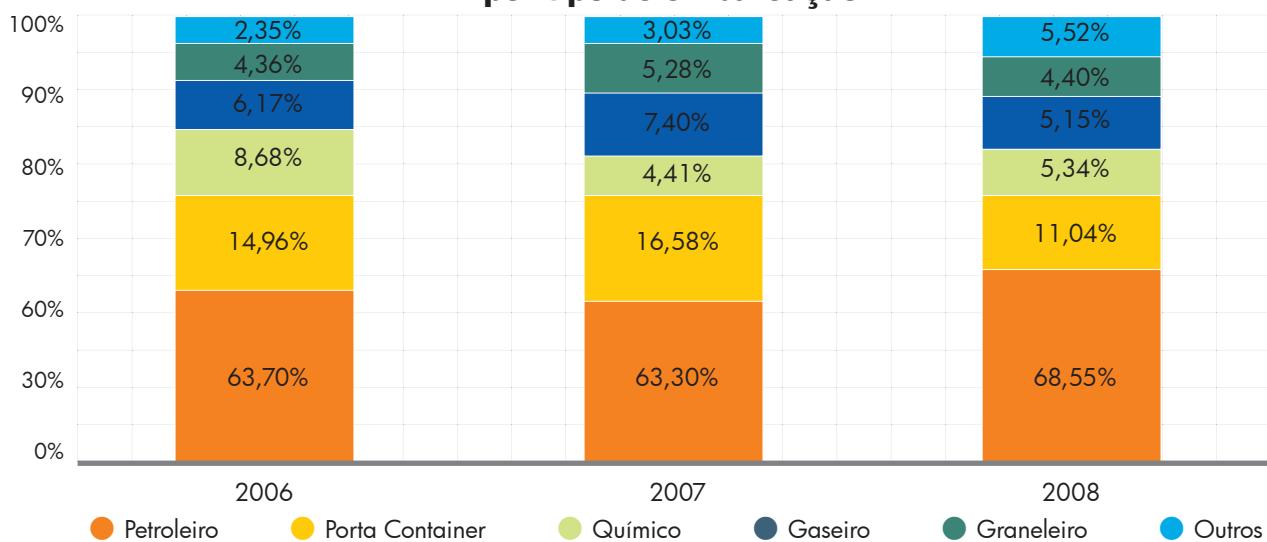
Evolução dos gastos com afretamentos no longo curso Autorizados + Registrados (por modalidade)



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



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

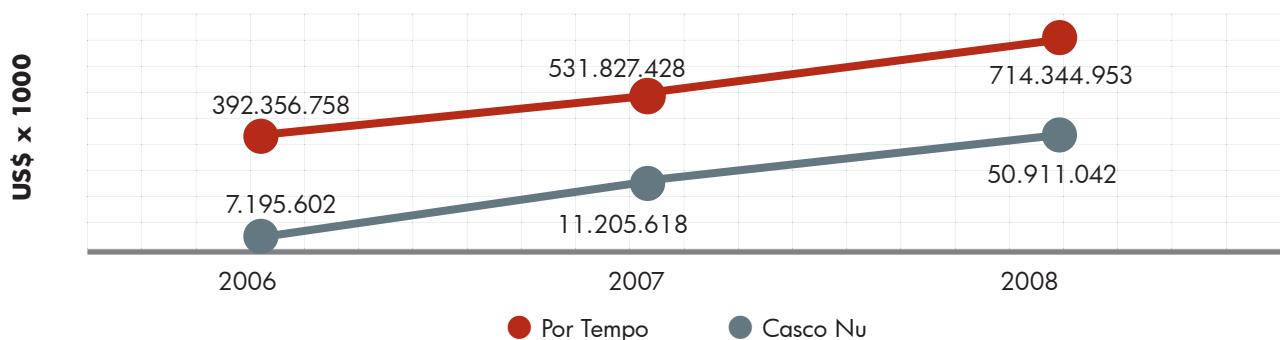


Emissão de certificados de liberação de cargas prescritas (CLCP)

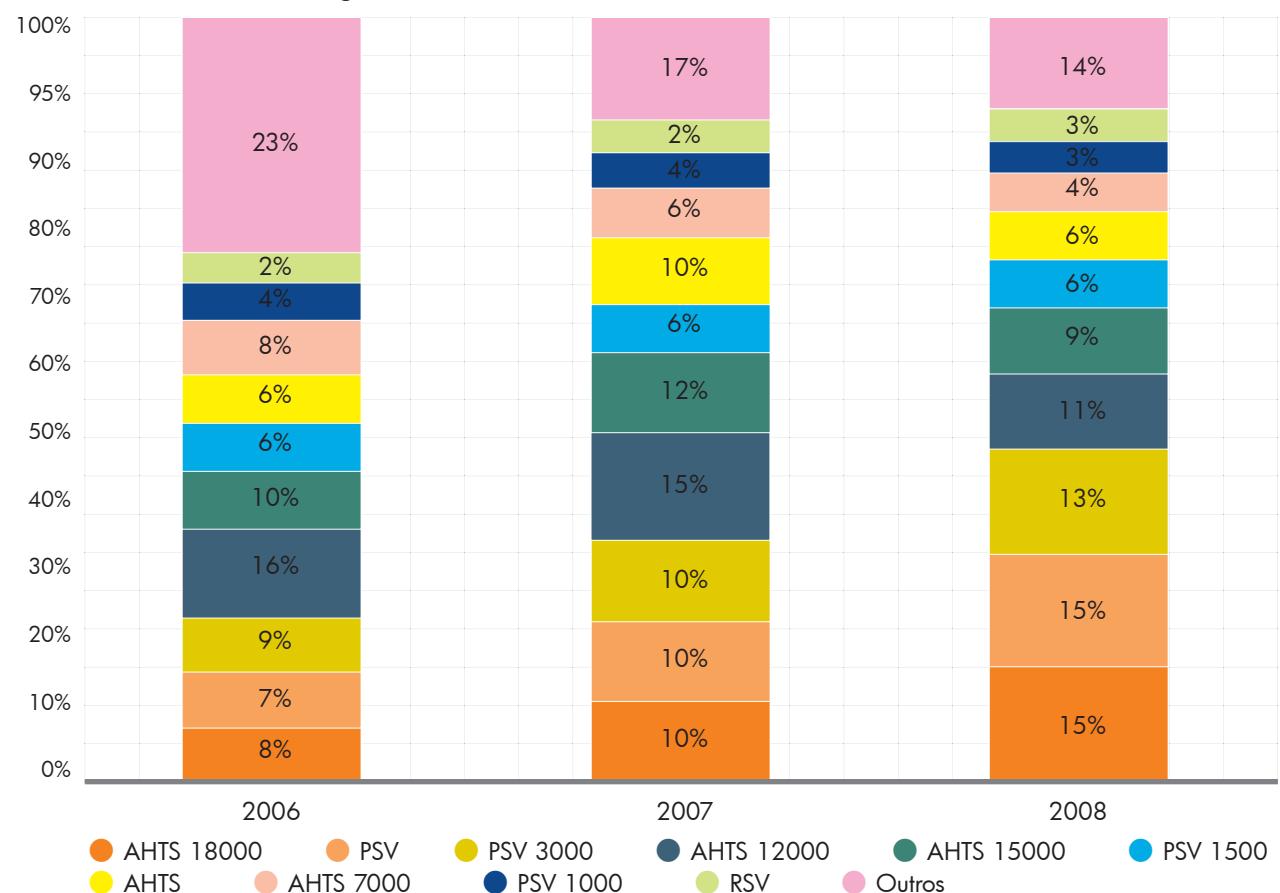
(Fonte: ANTAQ/SNM/GAM)



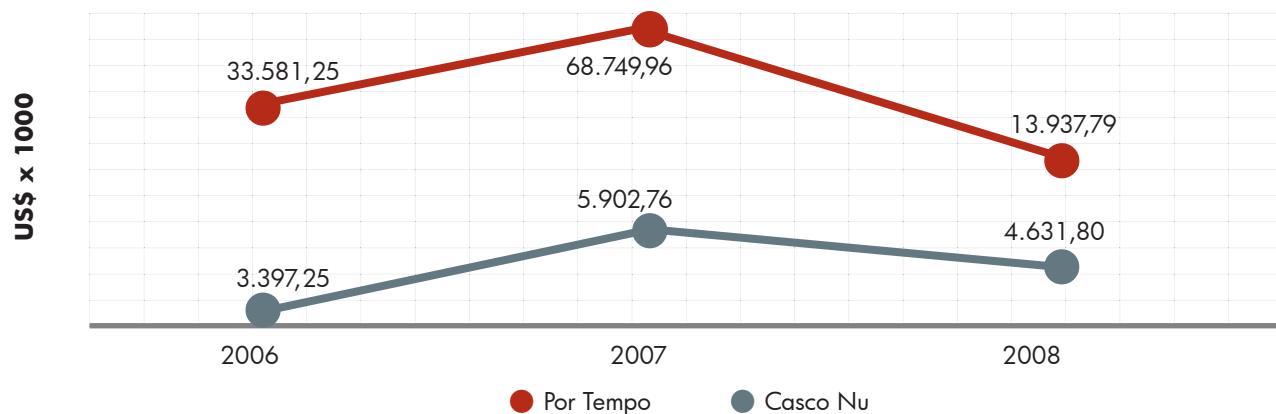
Evolução dos gastos com afretamentos no apoio marítimo Autorizados + Registrados (por modalidade)



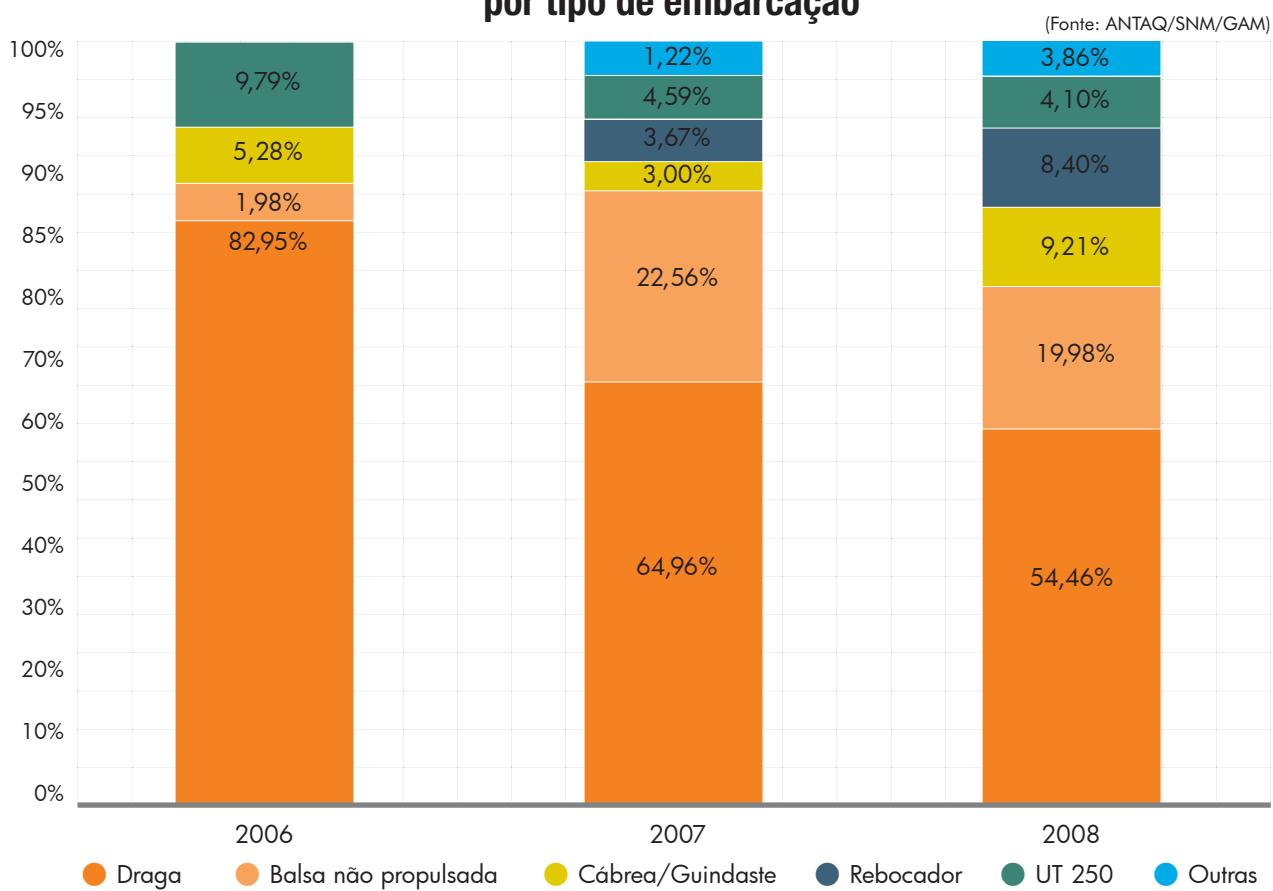
Distribuição dos gastos com afretamento no apoio marítimo



Evolução dos gastos com afretamentos no apoio portuário Autorizados + Registrados



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



Gastos com afretamento Cabotagem

APetrobras foi a empresa que mais gastou com afretamentos na cabotagem em 2008, mais de US\$ 39 milhões (alta de 88,7% em relação a 2007) ou 29,2% do total de US\$ 135,78 milhões gastos com afretamentos em 2008. A Companhia de Navegação Norsul realizou o segundo maior gasto, pouco mais de US\$ 30 milhões (alta de 4,3% sobre 2007) ou 22,3% do total. As duas empresas juntas responderam por mais da metade dos gastos com afretamentos na cabotagem.

A participação expressiva da Petrobras nos gastos com afretamentos na cabotagem incide também na distribuição de gastos por embarcação: os afretamentos de químicos, petroleiros e gaseiros chegaram a US\$ 61,3 milhões (alta de 37,4% em relação a 2007) ou 45% do total.

O maior gasto com afretamentos por tipo de acondicionamento na cabotagem foi no transporte de granéis líquidos (petróleo e derivados), que alcançou US\$ 61,6 milhões (38,5% de alta sobre 2007) ou 45,4% do total. Os gastos com afretamentos para transporte de granéis sólidos ficaram em segundo lugar, com US\$ 45,3 milhões (alta de 9,3% sobre 2007) ou 33,4% da despesa geral na cabotagem em 2007.

Em relação à modalidade, a maior despesa foi com os afretamentos por viagem, que somaram US\$ 87,3 milhões (alta de 47,1%) ou 64,3% do total. Em segundo lugar, ficaram os gastos com afretamentos por tempo, que somaram US\$ 26,6 milhões (alta de 44,8%) ou 19,6% do total.

Empresas	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Agemar Transp e Empreendimentos	37.026,00	37.332,00	35.190,00
Aliança Navegação e Logística	16.662.545,00	2.486.400,00	4.737.720,00
Chaval Navegação Ltda	0,00	0,00	706.964,16
Cia navegação da Amazônia	0,00	0,00	4.463.055,00
Comercial Marítima Oceânica	1.827.525,00	4.359.823,72	265.000,00
Companhia de Navegação Norsul	11.969.811,73	29.111.535,89	30.378.900,00
Companhia Libra de Navegação	3.681.565,00	1.710.780,00	1.476.910,00
Empresa de Navegação Elcano	3.285.084,85	9.914.546,10	5.829.129,14
FLUMAR – Transportes dDe Químicos e Gases	8.777.027,65	4.257.980,32	12.061.812,56
Frota Oceânica e Amazônica	0,00	4.344.944,40	0,00
Global Transporte Oceânico	912.235,20	10.339.424,87	3.378.043,54
Granéis do Brasil Marítima	0,00	174.273,18	1.319.100,05
H. Dantas – Comércio, Navegação e Indústria	7.172.694,25	7.691.355,00	15.349.625,00
Mercosul Line Navegação e Logística	217.935,00	667.615,00	723.155,00
Metalnave S/A – Comércio e Navegação	1.267.020,35	0,00	0,00
Narval Serviços de Transportes	0,00	0,00	12.950,00
Navegação Guarita	0,00	860.400,00	568.750,00
Nav São Miguel	0,00	0,00	3.570.000,00
Pancoast Navegação	0,00	1.176.000,00	11.235.573,03
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	23.458.117,69	21.024.698,30	39.677.068,63
TOTAL	79.268.587,72	98.157.108,78	135.788.946,11

Tipo de embarcação	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Barcaça Propulsada	2.774.000,00	463.600,00	0,00
Cargueiro	1.890.509,60	6.908.309,49	8.113.260,47
Gaseiro	7.808.554,54	8.451.927,57	7.805.195,10
Graneleiro	17.317.096,38	30.621.798,28	36.718.795,65
Heavy Lift	0,00	97.500,00	3.570.000,00
Multi-Propósito	5.658.035,85	9.093.099,44	17.746.228,89
Petroleiro	15.176.940,13	14.016.273,93	33.031.055,90
Porta Container	19.521.526,11	6.814.278,87	8.188.726,12
Químico	8.948.639,56	21.509.621,19	20.459.833,98
Ro-Ro	173.286,06	180.700,00	155.850,00
TOTAL	79.268.588,23	98.157.108,77	135.788.946,11

POR ACONDICIONAMENTO Tipo de Afretamento	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Automóvel	31.500,00	0,00	8.500,00
Carga Geral	4.526.007,04	5.190.712,23	20.521.000,00
Container	21.177.196,11	6.994.893,95	8.265.576,12
Granel Líquido	34.745.160,23	44.478.754,69	61.625.307,75
Granel Sólido	18.788.724,85	41.492.747,90	45.368.562,24
TOTAL	79.268.588,23	98.157.108,77	135.788.946,11

POR MODALIDADE DE AFRETAMENTO Tipo de Afretamento	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Por Tempo	13.065.440,00	18.378.146,69	26.620.774,72
Por Viagem	36.703.962,75	59.350.611,72	87.326.195,86
Por Espaço	29.499.185,48	20.428.350,36	21.252.182,98
Casco Nu	0,00	0,00	589.792,55
TOTAL	79.268.588,23	98.157.108,77	135.788.946,11



Gastos com afretamento

Longo curso

A Petrobras gastou US\$ 1,63 bilhão com afretamentos em navegação de longo curso (alta de 50,1% sobre 2007) ou 76,8% da despesa geral de US\$ 2,1 bilhões, no longo curso, em 2008. As empresas Aliança Navegação e Logística, Companhia Libra de Navegação, H. Dantas e Elcano gastaram juntas US\$ 374,4 milhões (17,6% do total). As demais empresas responderam 5,6% dos gastos com afretamentos no longo curso, em 2008.

A despesa da Petrobras é responsável pela maior parte das despesas com afretamento de petroleiros (US\$ 1,45 bilhão) e de gaseiros (US\$ 109,2 milhões), alta de 40,9% em relação a 2007, quando as duas despesas juntas somaram US\$ 1,1 bilhão. Destacaram-se ainda os gastos com afretamentos de porta-contêineres,

que alcançaram US\$ 233,9 milhões, queda de 9,7% na comparação com o ano anterior.

O principal gasto com afretamentos no longo curso por tipo de acondicionamento foi com granéis líquidos (petróleo e derivados, principalmente), que alcançaram em 2008 a cifra de US\$ 1,7 bilhão (alta de 45,3% sobre 2007) ou 81% do total. Em segundo lugar, ficaram os contêineres, com US\$ 252,7 milhões (queda de 7,4% em relação a 2007) ou 12% do total.

Os afretamentos por tempo responderam por US\$ 1,17 bilhão dos gastos com afretamentos no longo curso ou 55% do total em 2008, queda de 7,3% em relação a 2007. Em segundo lugar, ficaram os afretamentos por viagem, que somaram US\$ 836,8 milhões, alta de 120% em relação a 2007 e 39,5% do total.

Empresas	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Aliança Navegação e Logística	157.779.345,11	161.289.400,00	155.102.370,00
Chaval Navegação	1.145.000,00	5.080.069,50	18.120.950,00
Comercial Marítima Oceânica	14.525.125,62	21.923.142,73	10.894.261,55
Companhia de Navegação Norsul	8.562.300,00	11.704.250,00	9.463.500,00
Companhia Libra de navegação	149.207.283,90	138.922.658,18	107.663.819,59
DCNDB Overseas	0,00	7.387.928,50	0,00
Empresa de Navegação Elcano	27.082.239,55	39.746.271,39	44.126.471,29
Flumar Transporte de Químicos e Gases	125.362.637,46	14.106.729,86	12.464.533,35
Global Transporte Oceânico	3.194.236,41	400.730,08	11.246.797,32
Granéis do Brasil Marítima	0,00	0,00	1.648.761,62
H. Dantas – Comérico Navegação e Indústria	49.979.950,00	45.101.290,00	67.545.500,00
Log-In	0,00	0,00	7.410.544,94
Metalnave S/A – Comércio e Indústria	2.355.816,00	661.500,00	0,00
Navegação Guarita	3.253.644,00	7.578.350,00	7.863.350,00
Pancoast Navegação	0,00	2.872.000,00	4.399.000,00
Petrobras Transporte S/A – Transpetro	23.041.720,00	23.041.720,00	23.104.848,00
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	1.221.635.951,79	1.085.474.409,95	1.629.949.333,41
Transnave	0,00	0,00	9.140.478,80
TOTAL	1.787.125.249,84	1.565.290.450,19	2.120.144.519,87

Tipo de embarcação	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Cargueiro	5.262.800,00	4.586.000,00	14.467.552,00
Gaseiro	110.006.407,38	115.821.497,42	109.248.837,78
Graneleiro	77.726.596,11	82.664.340,00	93.328.432,96
Heavy-Lift	190.000,00	400.000,00	82.500,00
Multi-Propósito	17.147.246,84	27.708.974,76	46.467.983,12
Ore-Oil	4.097.077,55	0,00	0,00
Petroleiro	1.135.802.754,10	990.819.138,65	1.453.328.793,23
Porta Container	266.812.332,90	259.468.971,34	233.973.971,83
Químico	154.814.522,37	69.061.097,86	113.266.003,08
Rebocador	0,00	0,00	0,00
Ro-Ro	15.265.512,59	14.760.430,16	15.893.110,71
Tanque GNL	0,00	0,00	40.087.335,16
TOTAL	1.787.125.249,84	1.565.290.450,19	2.120.144.519,87

Tipo de acondicionamento	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Automóvel	3.201.525,59	2.374.095,00	2.669.872,88
Carga Geral	22.722.440,00	23.164.074,02	45.064.267,13
Container	277.173.076,74	273.109.387,74	252.734.335,65
Granel Líquido	1.405.268.761,41	1.175.701.733,93	1.717.615.982,00
Granel Sólido	78.759.446,11	90.941.159,50	102.060.061,62
TOTAL	1.787.125.249,85	1.565.290.450,19	2.120.144.519,28



Gastos com afretamento

Apoio Marítimo

Os gastos com afretamento no apoio marítimo são majoritariamente da Petrobras, que, em 2008, gastou US\$ 618,5 milhões (alta de 34,3%) ou 80,7% do total de US\$ 765,2 milhões.

O valor é quase o total dos US\$ 660 milhões (alta de 42,8% sobre 2007) gastos em 2008 para afretar diferentes modelos de embarcações do tipo AHTS (Anchor Handling Tug Supply), cuja função é instalar e manter plataformas de petróleo e do tipo PSV (Platform Support Vessel),

que presta serviços de suporte às plataformas. Outras 24 empresas responderam pelos US\$ 146,7 milhões restantes.

Em relação à modalidade de afretamento, o maior volume de gastos no apoio marítimo destinou-se aos afretamentos por tempo, alcançando o valor de US\$ 714,3 milhões (alta de 34,3% sobre 2007) ou 93,3% do total. Os restantes 6,7% ou US\$ 50,9 milhões (alta de 362% sobre 2007) foram pagos em afretamentos a casco nu.

Empresas	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Alfanave Transportes marítimos	1.480.000,00	1.314.975,00	1.786.950,00
Astromaríma Navegação	400.000,00	18.825.680,52	12.258.154,27
BOS Navegação	0,00	4.328.100,00	6.954.398,00
Bram Offshore Transportes Marítimos	0,00	1.911.275,50	18.965.351,75
Camorim Serviços Marítimos	0,00	1.122.750,00	2.182.750,00
Delba Marítima Navegação	234.900,00	540.000,00	0,00
DOF Navegação	0,00	0,00	663.780,00
Galáxia Marítima	6.119.945,82	11.499.000,00	8.166.900,00
Gulf Marine (Ser. Mar.) do Brasil	0,00	0,00	9.662.997,07
Luanova Serviços Marítimos	0,00	8.060,00	168.588,81
Maersk Brasil (Brasmar)	1.943.913,00	0,00	0,00
Maré Alta do Brasil Navegação	8.217.400,00	9.558.321,95	11.325.137,25
Navegação São Miguel	209.000,00	12.830.000,00	10.958.000,00
Navemar Transp Comércio Marítimo	0,00	0,00	325.116,33
Norskan Offshore	0,00	0,00	11.781.000,00
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	338.591.879,43	460.570.040,44	618.522.694,26
R&P Transportes Marítimos	0,00	22.116,60	81.764,40
Seabulk Offshore do Brasil	0,00	0,00	5.088.787,71
Subsea 7 do Brasil Serviços	41.543.000,00	19.488.400,00	9.048.800,00
Trico Serviços Marítimos	812.322,00	1.014.326,90	350.251,95
Acergy do Brasil S/A	0,00	0,00	25.353.050,00
Fugro Brasil – Serv Subm e Levantamentos	0,00	0,00	388.742,93
Maersk Supply Service – Ap Marítimo Ltda	0,00	0,00	9.884.889,22
Acamim navegação e Serviços Portuários	0,00	0,00	1.035.632,38
Serviços Marítimox Dialcar	0,00	0,00	243.660,00
Technip Brasil Eng Instal e Apoio Marítimo	0,00	0,00	58.598,80
TOTAL	399.552.360,25	543.033.046,91	765.255.995,13

Tipo de embarcação	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
AHTS 12000	63.991.985,00	80.887.885,00	86.220.094,64
AHTS 15000	41.567.850,00	62.929.225,00	71.806.000,00
PSV	28.715.485,76	56.839.946,57	111.004.830,23
PSV 3000	34.152.701,07	53.424.315,32	100.469.808,74
AHTS	24.396.068,00	53.363.875,52	45.452.909,64
AHTS 18000	31.707.620,00	52.393.900,00	112.979.213,00
AHTS 7000	32.921.060,00	31.361.169,03	32.068.802,29
PSV 1500	25.813.504,95	31.116.658,91	48.781.414,63
PSV 1000	14.904.683,60	20.304.363,20	25.855.860,91
AHTS 10000	12.521.190,00	14.141.192,25	18.024.041,72
UT 4000	8.803.575,00	11.882.797,00	13.183.394,02
RSV	9.063.000,00	9.804.400,00	20.829.800,00
PSLV	31.360.000,00	9.684.000,00	0,00
LH 1200	2.242.732,00	7.417.048,00	8.273.006,54
UT 750	4.127.368,82	5.937.809,22	4.732.154,08
Lancha de Passageiros	4.500.340,90	5.626.607,24	7.122.280,22
AHTS 5000	5.051.700,00	5.152.880,00	4.649.622,00
SV1000	1.278.774,00	5.029.380,20	2.471.733,56
Multi-Propósito	1.110.000,00	4.230.000,00	1.890.000,00
SV 300	2.274.010,00	3.563.029,39	7.786.882,91
TS 10000	0,00	3.321.500,00	3.789.937,26
PSV 2000	1.226.700,00	3.079.800,00	3.184.200,00
UT 2500	1.633.875,00	2.062.250,00	4.552.801,12
Suporte a Navio Sísmico	612.000,00	1.878.000,00	2.525.375,31
TS 7000	3.400.700,00	1.643.700,00	1.494.990,00
Manuseio de Espias	1.371.943,75	1.432.349,05	1.465.573,80
Balsa de Carga	8.580.032,40	1.370.005,60	394.111,20
Rebocador	36.500,00	936.500,00	4.083.142,77
LH 1800	605.710,00	878.335,70	1.299.082,56
AHSV	0,00	549.000,00	0,00
LH 300	0,00	271.324,50	662.031,78
Lancha Mista	0,00	234.978,83	2.713.396,86
AHT	0,00	183.000,00	9.295.210,00
Flotel	0,00	55.850,00	880.680,00
Barco de Apoio	0,00	45.971,38	0,00
Hovercraft	0,00	0,00	867.920,76
MSV	1.120.000,00	0,00	0,00
TS 3000	461.250,00	0,00	3.528.247,50
TS	0,00	0,00	58.598,80
P2	0,00	0,00	858.546,28
TOTAL	399.552.360,25	543.033.046,91	765.255.695,13

Por modalidades de afretamento	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Por Tempo	392.356.758,25	531.827.428,46	714.344.952,98
Casco Nu	7.195.602,00	11.205.618,45	50.911.042,15
TOTAL	399.552.360,25	543.033.046,91	765.255.995,13

Gastos com afretamento Apoio Portuário

A Thyssekrupp CSA Companhia Siderúrgica foi responsável por US\$ 11,94 milhões ou 64,3% dos US\$ 18,56 milhões gastos com afretamentos na navegação de apoio portuário em 2008, queda de 75,2% na comparação com o ano anterior. Somar, Superpesa e Deme, juntas, somaram US\$ 5,24 milhões ou 28,2% do total.

Mais da metade dos gastos com afretamentos no apoio portuário destinaram-se a dragas: US\$ 10,1 milhões ou 54,4% do total. Em segundo lugar, ficaram balsas não propulsadas, com US\$ 3,7 milhões. Quanto à modalidade, US\$ 13,9 milhões (queda de 79,7%) foram gastos em afretamentos por tempo – 75% da despesa geral com apoio portuário – e US\$ 4,6 milhões, em afretamentos a casco nu (queda de 21,5%).



Empresas	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Bandeirantes Dragagem e Construção	184.000,00	365.000,00	172.000,00
Companhia Vale do Rio Doce	0,00	239.200,00	193.600,00
Construção e Comércio Camargo Correia	16.764.249,60	0,00	0,00
Delba Marítima Navegação	731.000,00	0,00	0,00
Deme Brazil Serviços de Dragagem	0,00	2.619.034,28	1.191.895,84
Enterpa Engenharia	255.231,00	166.738,50	0,00
Navegação São Miguel	549.000,00	543.000,00	544.500,00
Ne N navegação e Logística	0,00	0,00	81.900,00
Saveiros Camuyrano – Serviços Marítimos	0,00	358.416,00	0,00
Serviços de Operações Marítimas – SOMAR	16.542.521,57	8.215.805,45	2.421.639,00
Superpesa – Cia de Transp. Esp. e Intermodais	1.952.500,00	2.241.500,00	1.628.000,00
Thyssenkrupp CSA Companhia Siderúrgica	0,00	59.904.025,50	11.944.055,59
Tug Brasil	0,00	0,00	392.000,00
TOTAL	36.978.502,17	74.652.719,73	18.569.590,43

Tipo de embarcação	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Balsa não Propulsada	731.000,00	16.839.228,74	3.709.665,00
Barco de Apoio	2.887.257,60	0,00	0,00
Cábrea/Quindaste	1.952.500,00	2.241.500,00	1.709.900,00
Chata Graneleira	184.000,00	365.000,00	172.000,00
Draga	30.674.744,57	48.497.972,57	10.113.633,47
Petroleiro	549.000,00	543.000,00	544.500,00
Rebocador	0,00	2.737.263,42	1.559.331,76
UT 250	0,00	3.428.755,00	760.560,20
TOTAL	36.978.502,17	74.652.719,73	18.569.590,43

Por modalidades de afretamento	2006 Valor (US\$)	2007 Valor (US\$)	2008 Valor (US\$)
Por Tempo	33.581.248,67	68.749.955,87	13.937.787,35
Casco Nu	3.397.253,50	5.902.763,86	4.631.803,08
TOTAL	36.978.502,17	74.652.719,73	18.569.590,43





NAVEGAÇÃO INTERIOR

Conclusão das Eclusas de Tucuruí

Os rios Tocantins e Araguaia atravessam as regiões Centro-Oeste e Amazônica, formando a mais extensa área de drenagem totalmente confida no território nacional, aliado ao seu caráter estratégico com imensa potencialidade hídrica, agropecuária, mineral, para navegação e geração de energia. A bacia engloba os estados do Pará, Tocantins, Goiás, Mato Grosso e Maranhão, além do Distrito Federal.

Essa área destaca-se pela grande produção de milho, arroz, soja e cana-de-açúcar, dentre outros produtos, e com grande potencial para o incremento da produção. A Bacia formada pelos rios, além de reunir pólos produtores de grãos, engloba o setor pecuário e mineral, com extensa produção de alumínio, amianto, bauxita, calcário, cobre, minério de ferro, níquel. O potencial agropecuário da hidrovia alia-se à malha multimodal presente, onde as vias navegáveis integram-se às ferrovias de Carajás e Norte-Sul, levando produtos até o Porto de Itaqui, no Maranhão, e Vila do Conde, no Pará, e, consequentemente, ao transporte marítimo.

O projeto das eclusas de Tucuruí teve sua

construção iniciada em 1981 e paralisada em 1989. Reiniciada em setembro de 1998, sofreu nova interrupção das obras em dezembro de 2002. A última retomada das obras foi em julho de 2004. Em 2007, o projeto foi incluído no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, com a alocação de R\$ 815 milhões entre 2007 e 2010 para o término das obras.

Para vencer o desnível de 39 metros entre o lago formado pelo barramento e o rio, 6,5km abaixo, o sistema de transposição de nível de Tucuruí apresenta um arranjo geral das estruturas com duas eclusas interligadas por um canal intermediário que permite cruzamentos e manobras de embarcações, tornando, assim, possível a operação totalmente independente das eclusas. O conjunto permite vencer o desnível no local e desenvolve-se na margem esquerda do rio Tocantins, iniciando, no reservatório, com a Eclusa 1, incorporada à barragem de terra por muros de ligação de concreto e terminando com a Eclusa 2 e o canal de aproximação de jusante, no rio Tocantins, situado próximo à cidade de Tucuruí.

A câmara da Eclusa 1 tem 210 metros de comprimento e 33 metros de largura e apresenta um desnível de 36 metros. O tempo para o seu enchimento é de 13 minutos.

A Eclusa 2 apresenta as mesmas dimensões, porém com um desnível de 33 metros e um tempo de enchimento menor.

Para se ter uma idéia da grandiosidade do projeto, as câmaras das eclusas do canal do Panamá tem 304,8 metros de comprimento e 33,5 metros de largura, necessitando de um conjunto de 3 eclusas em série para vencer o desnível de 26 metros.

O canal intermediário tem 6km de comprimento. É composto por um dique principal, situado à direita do eixo do sistema, no sentido de montante para jusante, e outro dique, de pequena extensão, que fecha o canal intermediário à jusante, situado à esquerda do eixo, junto à Eclusa 2.

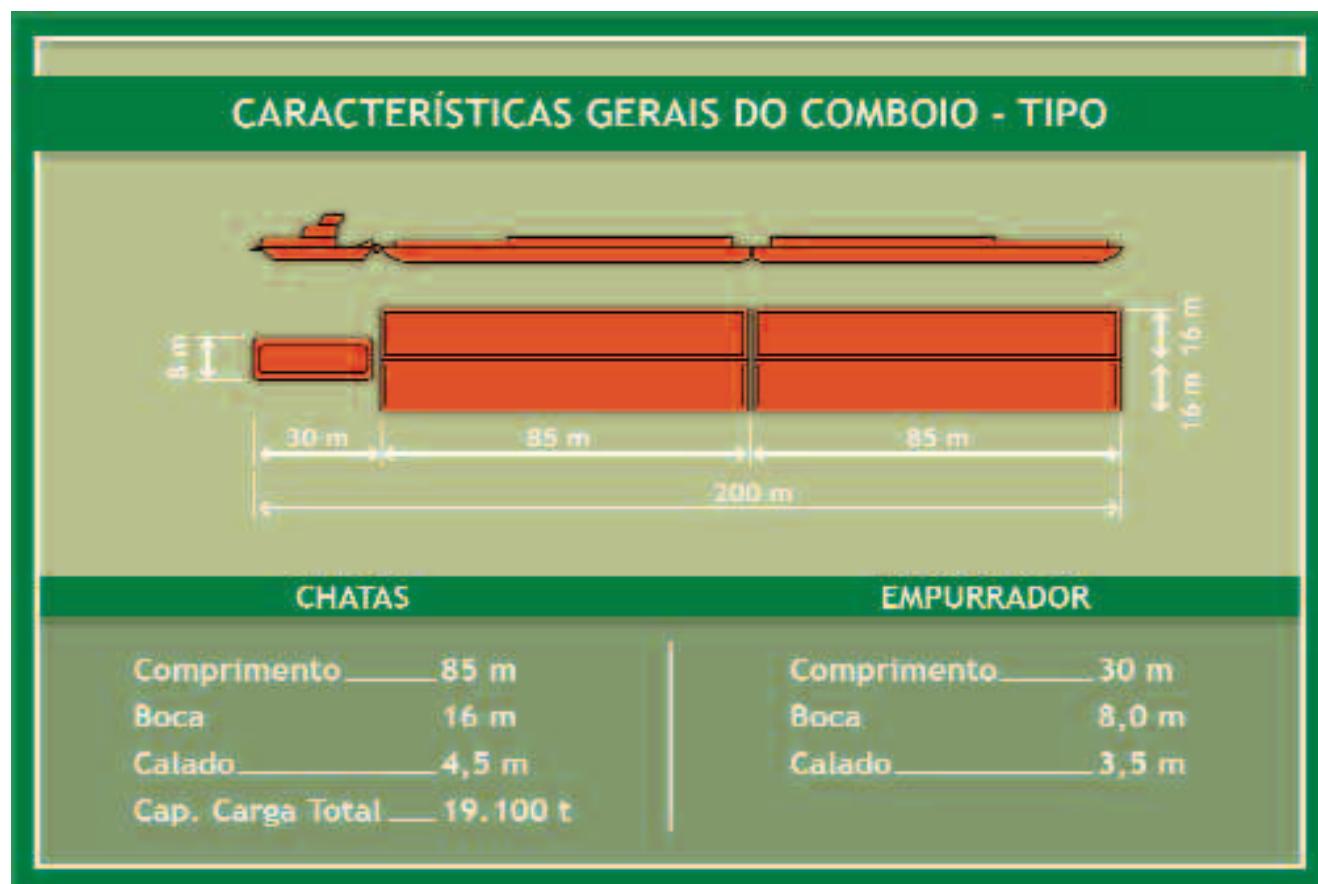
Aos elementos acima descritos somam-se outros que se resumem em: muro-guia flutuante, a ser instalado a montante da Eclusa 1, muros-guias à jusante da Eclusa 1 e à montante e à jusante da Eclusa 2 e vertedouro para o canal intermediário.

As dimensões das câmaras das eclusas permitirão a navegação de comboios de compostos por quatro chatas de 85x16 metros e um empurrador de 30 metros de comprimento, totalizando uma composição de 32 metros de largura e 200 metros de comprimento.

Operacionalmente, o calado máximo das embarcações é de 4,50m. A lâmina d'água mínima absoluta é de 5 metros na Eclusa 1 e canal intermediário, e de 3,50 metros na Eclusa 2 e canal de jusante, nas condições mais críticas de níveis d'água (AHIMOR) - ver figura abaixo.

A título de ilustração, para transportar a mesma carga são necessários 9,1 comboios ferroviários hopper, com 273 vagões de 70 toneladas de capacidade. No caso do transporte rodoviário, a equivalência passa a ser de 543 carretas bi-trem, de 35 toneladas, ou 764 carretas de 25 toneladas.

Segundo dados do Ministério dos Transportes, de setembro de 2009, já foram executados 95% da Eclusa 1, 78% da Eclusa 2 e 88% do canal intermediário, totalizando uma porcentagem de execução total de 88% do sistema. A previsão de entrada em operação, após todos os testes, é para junho de 2010.





III Seminário Internacional sobre Hidrovias – Brasil / Holanda

Nos dias 4 e 5 de março, foi realizado o Seminário Internacional sobre Hidrovias Brasil/Holanda, promovido pela ANTAQ em parceria com a Embaixada da Holanda no Brasil, na sede da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), em Brasília.

O seminário teve, como palestrantes, representantes da ANTAQ, do Ministério dos Transportes, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, da Agência Nacional de Águas – ANA, do Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Manejo de Água da Holanda e do Porto de Roterdã.

O evento teve como principal objetivo a troca de experiências e informações sobre a navegação interior entre autoridades e especialistas brasileiros e holandeses.

Os temas apresentados foram:

1. O Sistema de Transporte Hidroviário no Brasil;
2. O Papel do Transporte Fluvial na Holanda e na Europa;
3. Estratégias e Políticas para o Desenvolvimento do Transporte Aquaviário Interior Sustentável;

vel: aspectos institucionais e de organização na navegação interior;

4. Infraestrutura para o Transporte Fluvial: portos, vias navegáveis e embarcações; e

5. Segurança e Meio Ambiente: sistemas de suporte para navegação interior de modo seguro, eficiente e limpo (Serviço de Informação Fluvial, VTMS, Transporte e Manejo de Cargas).

Houve, ainda, ao final do evento, uma rodada de negócios para permitir a integração entre empresários brasileiros e holandeses.

Um dos resultados da rodada de negócios realizada no seminário foi o entendimento que está sendo alcançado entre a Companhia Docas do Pará (CDP) e a empresa holandesa de consultoria NEA, com a mediação da Embaixada da Holanda no Brasil. Ainda em 2009, deverá ser firmado um acordo entre as partes com o objetivo de realizar estudos para a promoção do transporte hidroviário, do desenvolvimento portuário e da intermodalidade no estado do Pará. Trabalho semelhante está sendo feito para o desenvolvimento do transporte hidroviário interno do Rio Grande do Sul.

Seminário sobre a hidrovia do Parnaíba

ANTAQ e o Governo do Estado do Piauí promoveram no dia 6 de maio de 2009, em Teresina, o Seminário sobre a Hidrovia do Parnaíba.

Com uma extensão aproximada de 1.600km e localizada na Bacia Hidrográfica do Nordeste, a Hidrovia do Parnaíba é constituída pelos rios Parnaíba e das Balsas e administrada pela Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR. Atualmente, é utilizada para o transporte de cargas de interesse regional, mas dispõe de potencial para o escoamento dos grãos produzidos nas fronteiras agrícolas do sul do Piauí, do sudeste do Maranhão e do noroeste da Bahia.

A conclusão do sistema de eclusas na área da barragem de Boa Esperança, cujas obras foram paralisadas em 1982, com 90% das instalações finalizadas, é considerada prioritária para a viabilização da hidrovia, uma vez que as demais obras necessárias para correções do leito natural do rio, como dragagem, são de mais fácil execução e menor custo.

Os palestrantes apresentaram suas impressões sobre a hidrovia, ressaltaram sua importância para a logística do agronegócio brasileiro e deram exemplo de ações que poderiam contribuir para sua implementação, entre elas a das Parcerias Público Privadas – PPP, apontada pelo Banco do Nordeste – BND, com destaque das vantagens para o setor público, tais como: menor necessidade de investimentos diretos; maximização dos serviços públicos sem as amarras típicas do setor público e pagamento somente após o início da disponibilização do serviço.

A Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR destaca que, com a entrada em operação do Parnaíba, os reflexos econômicos e sociais serão, entre outros, a elevação do nível de renda da população das regiões sob a influência do rio; possibilidade da introdução de práticas agrícolas mais avançadas; e a necessária recuperação do curso do rio, em processo de assoreamento generalizado pela falta de proteção.

O Governo do Piauí defendeu o transporte hidroviário como alternativa para o escoamento da produção. Informou que o custo médio de implantação da hidrovia é de aproximadamente US\$ 34 mil por quilômetro. No caso da rodovia, esse número chega a US\$ 440 mil.

A Companhia de Desenvolvimento dos Vales

do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF apresentou o Programa de Revitalização da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco (PRSF). O programa divide-se em cinco linhas de ações:

1. Gestão e Monitoramento;
2. Agenda Socioambiental;
3. Proteção e uso sustentável de recursos naturais;
4. Qualidade de saneamento ambiental e
5. Economias Sustentáveis.

As ações em andamento consistem em obras de saneamento básico (resíduos sólidos, esgoto), contenção de barrancos e de controle de processos erosivos, melhoria da navegabilidade e recuperação de matas ciliares. Segundo a CODEVASF, o programa deve ser, após adaptações, aplicado no Rio Parnaíba.

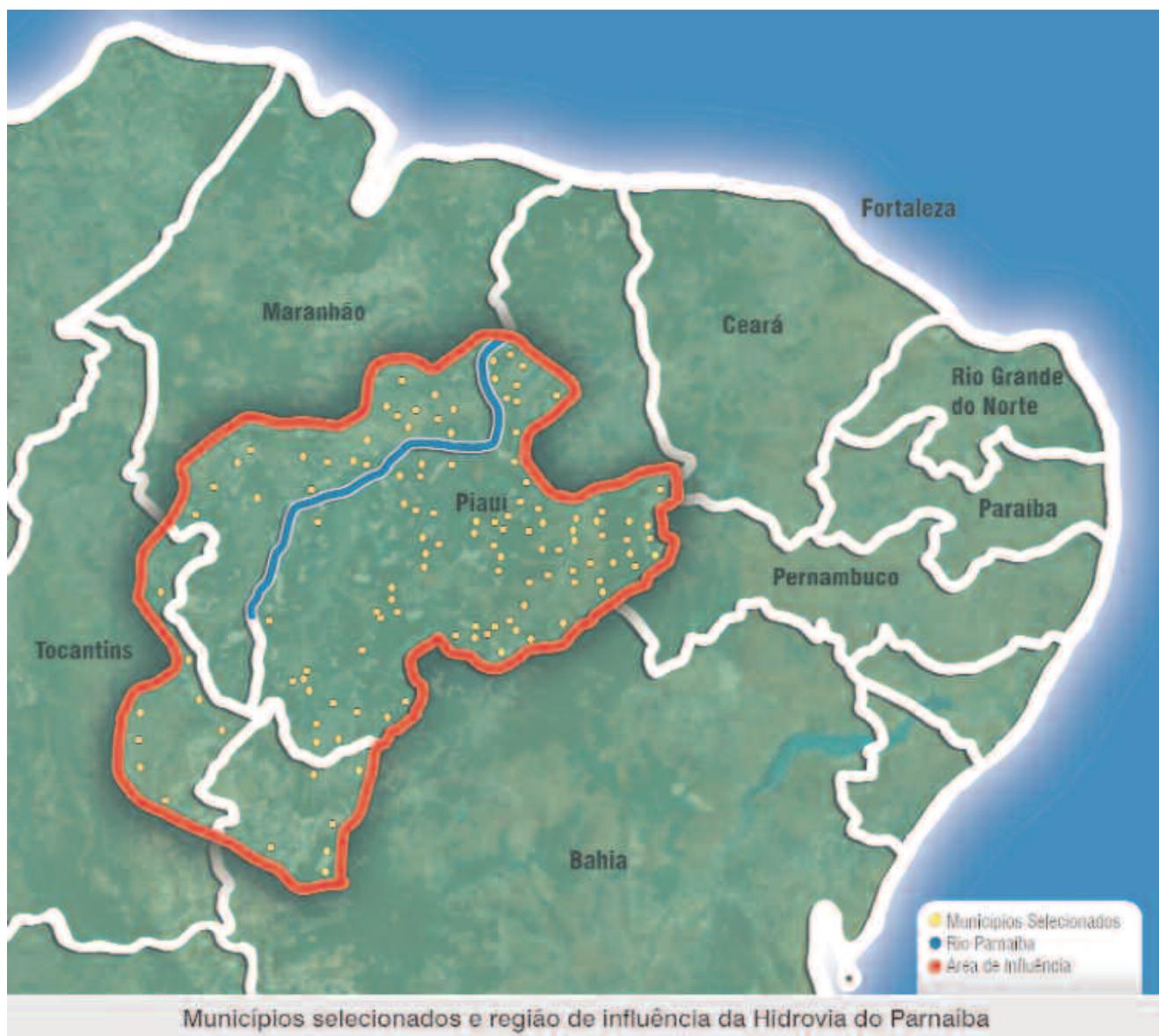
A ANTAQ apresentou dados do Estudo da Estimativa da Demanda de Carga para a Hidrovia do Parnaíba, que projeta um volume de 7,5 milhões de toneladas de grãos produzidos na área de influência da hidrovia para o ano de 2012 e justifica a conclusão das eclusas de Boa Esperança, além de investimentos em dragagem e derrocamento para tornar a Hidrovia do Parnaíba totalmente navegável.

Estimativa de Demanda de Carga

Considerou-se como região de influência os municípios dos estados do Piauí, Maranhão, Tocantins e Bahia que podem utilizar o rio Parnaíba como via preferencial de escoamento da produção local, levando-se em conta a menor eficiência, ou ausência, dos demais modais de transporte.

Neste trabalho, considera-se a hidrovia somente no seu trecho navegável entre as cidades de Santa Filomena (PI) e Teresina (PI) e levando-se em conta os reservatórios formados pelos aproveitamentos hidrelétricos de Uruçuí, Ribeiro Gonçalves, Cachoeira, Castelhano e Estreito, e a conclusão das eclusas da UHE Boa Esperança. A distância máxima, em linha reta, entre as cidades consideradas e o rio Parnaíba foi de 375km.

A figura na página seguinte mostra os municípios selecionados e a área de influência considerada neste trabalho.



Carga Atual e Potencial

No Brasil, o modal hidroviário tem vocação para a movimentação de grandes volumes de cargas de baixo valor agregado. Assim, para a área em questão, a produção agrícola local constituirá a carga a ser transportada pela hidrovia.

Para a determinação do potencial de carga,

foi pesquisada a produção de grãos de cada um dos 128 municípios da área de influência. Os dados foram obtidos junto ao IBGE e se referem ao ano de 2007.

A tabela a seguir apresenta o crescimento da produção de grãos nos quatro estados que têm municípios na área de influência entre os anos de 2006 e 2007:

Estado	Crescimento da produção de grãos entre 2006 e 2007 (%)
PIAUÍ	34,07*
MARANHÃO	8,7
TOCANTINS	23,44
BAHIA	17,76

* Crescimento da produção de grãos entre 2005 e 2007
Tabela: Crescimento da produção de grãos (CONAB)

O estado do Piauí enfrentou condições climáticas adversas no ano de 2006, o que provocou uma acentuada queda na produção daquele ano. O ano de 2007 foi considerado normal e, como consequência do ocorrido em 2006, a taxa de crescimento da produção entre os dois anos foi de 77,07%, podendo ser considerada um valor atípico. Ao utilizar-se os dados de 2005, a taxa de crescimento entre 2005 e 2007 é de 34,07%.

Analisando-se os valores acima, e tendo estes como limite, a projeção da produção para os próximos anos foi feita adotando-se uma taxa conservadora de crescimento para a produção de grãos dos estados do Piauí, Tocantins e Bahia de 15%, e de 8,70% para a produção do Maranhão. Assim, a projeção para a produção da região de influência nos quatro estados é apresentada na tabela abaixo:

Projeção da produção de grãos

Região	2007 (t)	Taxa de Crescimento (% a.a)	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
BA	2.170.612,00	15,00	2.496.203,80	2.870.634,40	3.301.229,50	3.796.414,00	4.365.876,10
MA	991.099,00	8,70	1.077.324,60	1.171.051,90	1.272.933,40	1.383.678,60	1.504.058,60
PI	605.798,00	15,00	696.667,70	801.167,86	921.343,03	1.059.544,49	1.218.476,16
TO	233.031,00	15,00	267.985,70	308.183,50	354.411,00	407.572,70	468.708,60
TOTAL	4.000.540,00		4.538.181,80	5.151.037,66	5.849.916,93	6.647.209,79	7.557.119,46

Número de Viagens

Para a determinação do número de viagens necessárias para o escoamento da produção estimada da área de influência da hidrovia, utilizou-se um comboio tipo compatível com o gabarito indicado pelo Ministério dos Transportes para estabelecimento das dimensões das eclusas que deverão ser construídas juntamente aos novos aproveitamentos hidrelétricos do rio Paranaíba. As dimensões são as seguintes:

- calado: 3m;
- boca: 24m; e
- comprimento: 200m.

Ao se fazer uma analogia com os comboios utilizados na hidrovia do Tietê-Paraná, obtém-se, de forma conservadora, uma capacidade de carga de 9.000 toneladas por comboio. Dessa forma, o número de viagens necessárias para se transportar a produção estimada de grãos da região para 2012 é apresentado na tabela na página seguinte. Também foram calculados os números de viagens necessárias para movimentar a produção, considerando-se que somente parte dessa escoará pela hidrovia. Assim, utilizaram-se valores de 50%, 60%, 70%, 80% e 90% da produção.

A equivalência com o número de veículos dos modais rodoviário e ferroviário é mostrada em tabelas na página seguinte. Conforme os dados mostrados, ao se movimentar 100% da pro-



dução da região pela hidrovia, seriam retirados de circulação das rodovias 279.893 carretas ou 209.920 bi-trens. Conclusão: para escoar a produção por ferrovia, seriam necessários 75.571 vagões de trem.

Porcentagem da Produção da Área de Influência – 2012 (t)	Total (t)	Capacidade do Comboio (t)	Número de Viagens
100%	7.557.119	9.000	840
90%	6.801.407	9.000	756
80%	6.045.696	9.000	672
70%	5.289.984	9.000	588
60%	4.534.272	9.000	504
50%	3.778.560	9.000	420

Tabela: Número de viagens do comboio tipo para escoar a produção

Carga Transportada (t)	Número de Comboios	Número de Carretas (27 t)	Número de Bitrens (36 t)	Número de Vagões (100 t)
7.557.119	840	279.893	209.920	75.571
6.801.407	756	251.904	188.928	68.014
6.045.696	672	223.915	167.936	60.457
5.289.984	588	195.925	146.944	52.900
4.534.272	504	167.936	125.952	45.343
3.778.560	420	139.947	104.960	37.786

Tabela: Equivalência do modal hidroviário com os outros modais

Redução de Emissões e de Custos de Frete

Para comparar a diminuição das emissões de gases poluentes ao se escolher o modal hidroviário para o transporte de grandes volumes, fizemos um estudo de caso considerando a movimentação de toda a produção da área de influência sendo escoada pelo município de Uruçuí (PI) até o porto de Itaqui, em São Luís (MA).

A partir de Uruçuí, há, então, dois trajetos para o transporte da produção:

1. trecho denominado Modal Rodoviário: 400km pelo modal rodoviário até a cidade de Porto Franco (MA), onde a carga passa a ser

transportada pelas ferrovias Norte-Sul e Estrada de Ferro Carajás, até o porto de Itaqui, por 713km;

2. trecho denominado Modal Hidroviário: 470km pela hidrovia do Parnaíba até Teresina (PI), onde a carga passa a ser transportada pela ferrovia da Companhia Ferroviária Nordeste – CFN, por 453km.

Para ambos os modais, foi considerada uma distância média de 150km relativa à necessidade de deslocamento da produção dos outros municípios da área de influência até Uruçuí. Foi considerada a emissão de monóxido de carbono, e os resultados estão apresentados na tabela abaixo.

Carga (t) Projeção 2012	Modal Rodoviário				Modal Hidroviário				Redução de Emissão	
	Rodovia (km)	Ferrovia (kg)	Emissão de CO (kg)	Rodovia (km)	Hidrovia (km)	Ferrovia (km)	Emissão de CO (kg)	kg	%	
7.557.119	550	713	1.470.630,6	150	470	453	867.119,0	603.512	41	

Redução nas emissões de CO de gases ao se utilizar a hidrovia

Considerando os dados da tabela anterior, e para os dois casos anteriores, a redução nos custos do frete ao se utilizar o modal hidroviário é apresentada na tabela 6. Para os cálculos, foram utilizados os seguintes valores de frete para

os modais: R\$ 0,113/t.km no modal rodoviário; R\$ 0,070/t.km no modal ferroviário; e R\$ 0,046/t.km no modal hidroviário. Como pode-se ver nos resultados, a redução no custo do frete é elevada, alcançando 37,3%.

Carga (t) Projeção 2012	Modal Rodoviário			Modal Hidroviário				Redução de Custos	
	Rodovia (km)	Ferrovia (kg)	Custo do Frete (R\$)	Rodovia (km)	Hidrovia (km)	Ferrovia (km)	Custo do Frete (R\$)	R\$	%
1 (unitário)	550	713	112,1	150	470	453	72,3	39,8	37,3
7.557.119	550	713	846.850,79	150	470	453	531.114,35	315.736,43	37,3

Redução dos custos do frete ao se utilizar a hidrovia



Edição de Normas

ANTAQ, por meio da Superintendência da Navegação Interior – SNI, vem buscando adequar as normas à realidade da navegação interior no Brasil, simplificando o processo de regularização das empresas de navegação e resguardando os direitos do usuários do serviço de transporte hidroviário.

Neste período, destacamos a publicação da proposta de adequação da norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional (Resolução 1.291-ANTAQ), a qual foi submetida a audiência pública via internet e presencial (São Paulo, Porto Alegre, Corumbá, Porto Velho, Manaus e Belém), em fase de relatoria para aprovação definitiva. Salienta-se, ainda, a elaboração da norma para afretamento de embarcações estrangeiras na navegação interior, que também está em fase de relatoria.

A SNI colabora com elaboração das propostas de norma para regulamentação da Estação de Transporte de Cargas – ETC e da Instalação



Portuária Pública de Pequeno Porte – IP4, criadas pela Lei 11.518, de 2007, introduzindo as peculiaridades do setor aquaviário interior.

Grupo de trabalho da Bacia Paraná-Tietê

G5 + 1 é o grupo formado pelos cinco estados da Federação que se localizam na área de influência da Bacia Hidrográfica do Paraná-Tietê, formado por Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e São Paulo, e o Governo Federal, representado pela ANTAQ, Ministério dos Transportes – MT e Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes – DNIT. Esse grupo é formalizado junto ao Conselho Nacional dos Secretários de Transportes – CONSETRANS, que deu legitimidade à elaboração dos trabalhos e representação ao grupo.

Os trabalhos do G5 + 1 foram iniciados com a elaboração de uma agenda das melhorias a serem implantadas na Bacia do Paraná-Tietê, com foco na eliminação de gargalos, aumento de extensão, terminais portuários para movimentação de cargas e intermodalidade. A construção de eclusas nas barragens do rio Paranaíba (São Simão, Cachoeira Dourada e Barragem de Itumbiara), vencendo desniveis de 72,90m, 30,98m, e 81,87m, respectivamente, aumentaria a exten-

são da via em 350km, e escoaria a grande produção de soja pela hidrovia para os portos de Paranaguá ou Santos. Nos rios Paranapanema e Grande, onde estuda-se a possibilidade de vencer as barragens de Rosana, Taquaruçu, Capivara e Água Vermelha, com desniveis de 17m, 28,90m, 52,40m e 57m, respectivamente, proporcionaria um ganho de extensão da hidrovia em 400km. Esses investimentos são fundamentais para escoar a produção de grãos dos polos produtores de Goiás, como São Simão e Itumbiara e até mesmo como ligação multimodal para escoar a produção de Mato Grosso e da Região Centro-Oeste do Brasil.

Nos Rios Ivaí e Ivinhema, no Paraná e Mato Grosso do Sul, respectivamente, estima-se que, com intervenções específicas haveria ganhos em extensão de 137km no Rio Ivaí e de 185km no Rio Ivinhema, podendo escoar a produção de grãos em ligação multimodal hidrovia/ferrovia, com os portos de Paranaguá e Santos. Enfim, viabilizaria uma malha hidroviária extensa com

intermodalidade plena. O mapa abaixo demonstra o aumento de extensão da hidrovia.

No estado de São Paulo, estuda-se a extensão do Rio Tietê até Salto e Artemis. Seriam mais 130km de extensão, em conexão com a ferrovia para escoar a produção até o Porto de Santos para exportação.

O aumento de extensão da Hidrovia Paraná-Tietê proporcionaria a integração da cadeia produtiva com o modal mais competitivo, gerando maior desenvolvimento para os municípios da área de abrangência da hidrovia Paraná-Tietê, maior número de municípios atendidos em Goiás e Minas Gerais, atendimento ao polo minerador de Catalão, abertura de espaço para transporte de carga geral (contêiner), granéis líquidos (álcool e biodiesel), fertilizantes e conexão com a BR-153.

Um ciclo de seminários nos estados integrantes do G5 estão acontecendo de forma sucessiva. O primeiro seminário foi realizado em Curitiba (PR), no dia 19 de março de 2009 no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Paraná – FIEPR, com representantes da ANTAQ, Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, da Secretaria de Transportes do Estado do Paraná, do Ministério da Agricultura e especialistas na transposição de Itaipu. Esse seminário contou com a presença do DNIT e Governo do Estado do Paraná.

O segundo encontro aconteceu em Campo Grande, no dia 15 de maio de 2009, no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Mato Grosso do Sul-FIEMS, e as palestras foram

apresentadas pela ANTAQ, Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, Secretaria de Transportes do Mato Grosso do Sul e contou com a presença do DNIT e do Governo do Estado do Mato Grosso do Sul.

O terceiro evento foi sediado em Belo Horizonte, no dia 5 de junho de 2009, com representantes da Agência Nacional de Águas.

No dia 7 de agosto de 2009, Goiânia sediou o encontro do G5 +1, na Federação das Indústrias do Estado de Goiás. As palestras foram ministradas pela ANTAQ, DH/São Paulo, da Secretaria de Infraestrutura do Estado de Goiás, da Empresa Caramuru e do DNIT. Na ocasião, o DNIT informou que autorizou a elaboração de estudos para obras de eclusas em São Simão, Caçoeira Dourada e Itumbiara, o que já proporcionará um ganho de extensão no Estado de Goiás de aproximadamente 350km e no escoamento da produção de grãos dessas regiões, conhecidas como polos produtores no Brasil.

A hidrovia é a solução de desafogo da imensa produção brasileira. É a via de escoamento que o Brasil necessita, pois, é o modal que emite menos poluente, proporciona menor degradação da natureza, menor utilização de óleos lubrificantes e não utilização de pneus. Além disso, pode-se levar em consideração o ganho econômico do país ao utilizar as hidrovias, que têm um custo bem inferior aos modais rodoviários e ferroviários, com taxa de acidente praticamente nula, mais econômico para implantação e manutenção, confiabilidade e segurança.



Fiscalizações

As fiscalizações programadas na navegação interior para o 1º semestre de 2009, conforme os Planos Anuais 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 arcabouço legal e normativo vigente, zelando pela prestação do serviço adequado e coibindo as práticas irregulares.

Dependendo dos diferentes tipos de serviços, os objetivos foram:

1. 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 contêm operadores autorizados pela ANTAQ;

2. 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

3. 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 realizados em caráter:

4. Preventivo/Corretivo – ações de fiscalização junto aos prestadores de serviço com autorização adequada às normas específicas da AN-



TAQ, para verificar o cumprimento destas, tendo em conta, primordialmente, os aspectos técnicos e operacionais;

5. Educativo – ações de fiscalização junto aos prestadores de serviço não autorizados ou com autorização não adequada às novas normas da ANTAQ;

6. 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 2008 a junho de 2009, a ANTAQ, por meio da Superintendência de Navegação Interior – SNI, fiscalizou 218 empresas sendo 82 do transporte de travessias, 72 do percurso longitudinal de passageiros e misto e 64 de cargas, distribuídos em 266 procedimentos de fiscalização, sendo 204 por previsão do PAF e 62 de caráter eventual, a saber:

Fiscalizações Programadas / PAF - Julho de 2008 a Junho 2009

Tipo de Transporte	Nº de procedimentos previstos	Nº de procedimentos realizados	%
Travessias	132	89	67%
Longitudinal de Passageiros e Misto	42	44	105%
Longitudinal de Cargas	63	71	113%
TOTAL	237	204	86%

Fiscalizações Eventuais – Julho de 2008 a Junho 2009

Tipo de Transporte	Nº de procedimentos %
Travessias	11
Longitudinal de Passageiros e Misto	41
Longitudinal de Cargas	10
TOTAL	62

Procedimentos de Fiscalização PAF e Eventuais Realizados (por natureza de transporte) - Procedimentos de Fiscalização - Julho de 2008 a Junho 2009

Tipo de Transporte	Travessias	Longitudinal de Pass. e misto	Long. Cargas
Julho/08	21	3	10
Agosto/08	8	-	16
Setembro/08	6	4	7
Outubro/08	2	1	5
Novembro/08	-	3	12
Dezembro/08	-	-	5
Janeiro/09	25	-	4
Fevereiro/09	1	19	6
Março/09	7	12	5
Abril/09	15	7	5
Maio/09	14	12	3
Junho/09	1	24	3
TOTAL	100	85	81





Regularização das empresas

As ações de fiscalização empreendidas pela ANTAQ vem buscando a regularização da prestação do serviço de transporte aquaviário, para atrair os empresários para a legalidade, regularizando-se junto à Agência e consequentemente prestando serviços de boa qualidade para a sociedade.

Para tanto, durante o período de adequação das empresas às normas editadas, a ANTAQ realizou fiscalizações de caráter educativo, orientando os empresários como proceder para cumprimento das exigências legais, ampliando, paulatinamente, o universo de operadores regularizados.



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/autorizainterior-robter.asp>

Do universo de 600 empresas autorizadas a operar na navegação interior, no que se refere à competência da União, 182 outorgas foram emitidas por esta Agência entre os anos de 2002 e 2009, conforme quadro na página seguinte. No mesmo período, foram registradas 105 autorizações de afretamento de embarcações estrangeiras.

Outorgas de Autorização Emitidas

TIPO DE TRANSPORTE	TOTAL	2009*	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Longitudinal de Carga	84	9	10	23	17	11	7	5	2
Longitudinal de Passageiros e Misto (Passag.+Carga)	17	10	6	-	-	1	-	-	-
Travessias	81	28	25	13	1	8	3	-	3
TOTAL:	182	47	41	36	18	20	10	5	5

Fonte SNI/ANTAQ

* atualizado até 31/08/2009

Afretamento de embarcações estrangeiras

AUTORIZAÇÕES EMITIDAS	TOTAL	2009*	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Número de autorizações emitidas – CAAI**	105	5	14	15	14	16	15	18	8
EMBARCAÇÕES AFRETADAS									
EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS	TOTAL	2009*	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Barcaças	155	-	44	17	9	32	27	14	12
Catamarãs	35	4	3	5	5	5	5	6	2
Rebocadores / Empuradores	28	-	7	3	3	5	6	4	2
Navios Tanques	14	1	4	3	3	1	1	1	0
TOTAL DE EMBARCAÇÕES AFRETADAS:	232	5	58	28	20	43	39	25	16

Fonte SNI/ANTAQ

* atualizado até 31/08/2009

** Certificado de Autorização de Afretamento Interior

TRECHO	TIPO DE EMBARCAÇÃO	QTD	OBJETO DO TRANSPORTE	TIPO AFRETAM.	PERÍODO	TOTAL (USS)
Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói – Ilhas da Baía	Catamarã	1	Passageiros	A casco nu	1 ano	1.520.955,00
Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói – Ilhas da Baía	Catamarã	1	Passageiros	A casco nu	1 ano	1.520.955,00
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Empurrador	1	Granéis sólidos e líquidos	A casco nu	pendente	54.750,00
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Empurrador	1	Granéis sólidos e líquidos	A casco nu	pendente	73.000,00
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Empurrador	1	Granéis sólidos e líquidos	A casco nu	pendente	90.000,00
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Barcaças	11	Granéis sólidos e líquidos	por Tempo	pendente	120.450,00
Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói – Ilhas da Baía	Catamarã	1	Passageiros	A casco nu	1 ano	120.000,00
Baía da Guanabara (RJ) Rio Niterói – Ilhas da Baía	Catamarã	1	Passageiros	A casco nu	1 ano	120.000,00
Bacia do Sul – Triunfo a Rio Grande (RS)	Navio Tanque	1	Granéis líquidos	por Tempo	6 meses	2.655.000,00
TOTAL		--		--	--	6.275.110,00

Fonte SNI/ANTAQ

Frota das empresas autorizadas

A frota das empresas autorizadas pela ANTAQ para operar na navegação interior é composta por 1248 embarcações próprias. Ao todo, a capacidade total de transporte dessas embarcações é de 939.404,95 toneladas por peso bruto (TPBs). A idade média chega a 15 anos.

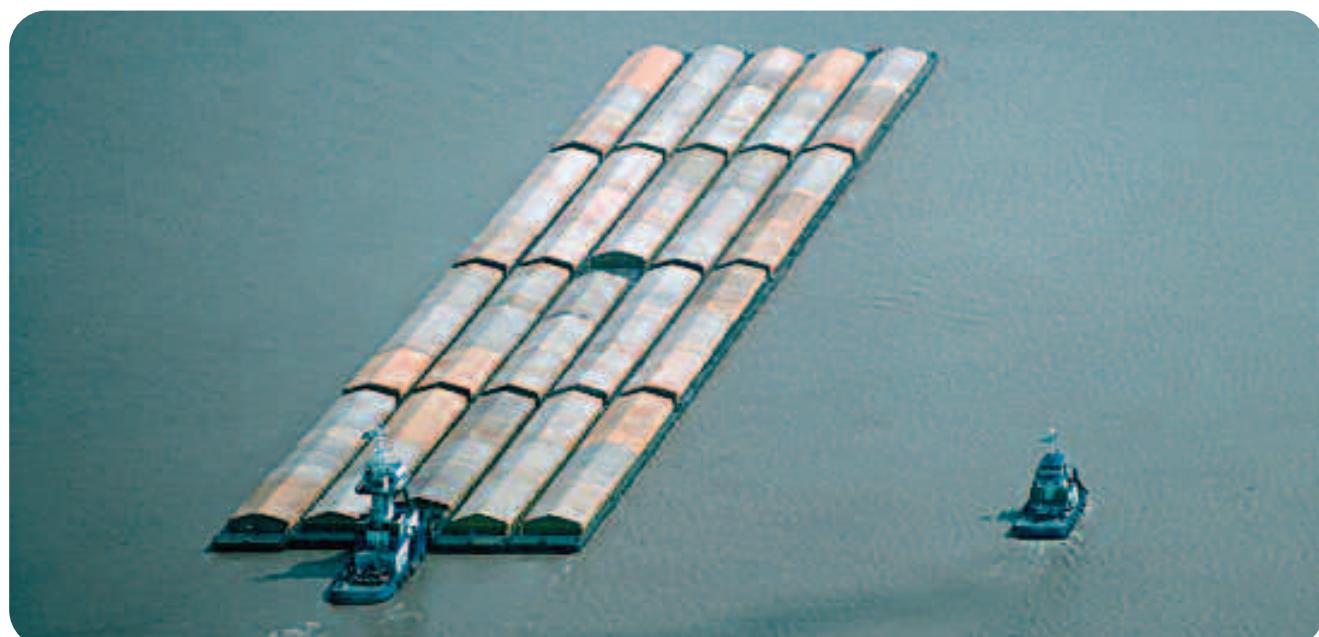
As embarcações predominantes são balsa,

barcaça e chata, que, juntas, compõem uma frota de 690 unidades, com 792.504,76 TPBs e idade média de 16 anos. Logo em seguida, vem o rebocador/empurrador, com 428 embarcações, totalizando 14.092,05 toneladas e com idade média de 21 anos.

Empresas Autorizadas – Frota – Embarcações Próprias

Tipo	Quantidade*	%	TPB	%	Idade Média
Balsa/Barcaça/Chata	690	55,3	792.504,76	84,4	16,4
Cargueiro	2	0,2	168,30	0,0	21,0
Catamarã Misto	2	0,2	224,00	0,0	9,0
Catamarã Passageiros	1	0,1	1,00	0,0	1,0
Ferry Boat	2	0,2	196,90	0,0	5,0
Gases liquefeitos	1	0,1	1.023,50	0,1	39,0
Graneleiro	28	2,2	66.223,27	7,1	16,0
Lancha	44	3,5	753,40	0,1	24,0
Outras embarcações	5	0,4	4,00	0,0	18,0
Outros Graneis Líquidos	27	2,2	59.042,75	6,3	2,0
Passageiro/carga geral	14	1,1	4.914,72	0,5	16,0
Passageiro	2	0,2	236,90	0,0	2,0
Pesquisa	2	0,2	19,40	0,0	12,0
Rebocador/Empurrador	428	34,3	14.092,05	1,5	21,0
TOTAL	1.248	100,0	939.404,95	100,0	15,0

* atualizado até 31/08/2009 - Fonte: SNI/ANTAQ



Unidades da ANTAQ

BRASÍLIA

Endereço: SEPN, Qd. 514, Cj E
CEP: 70760-545 – Brasília – DF
Telefones: (61) 3447-1035

RIO DE JANEIRO

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

SÃO PAULO

Endereço: Rua Sampaio Viana, 277 – 4º andar,
Edifício Albatroz – Bairro Paraíso.
CEP: 04004-000 – São Paulo – SP
Telefones: (11) 3559-8345 / (11) 3885-2478
FAX: (11) 3559-8345

FLORIANÓPOLIS

Endereço: Avenida Rio Branco, 691,
Centro Executivo Atlantis, salas 101 e 102 – Centro
CEP: 88015-203 – Florianópolis – SC
Telefones: (48) 3225-1410 / 3225-1685

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

RECIFE

Endereço: Avenida Lins Petít, 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) 3234-9057 / (92) 3234-9764



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Volume 4 - outubro de 2009



Ministério
dos Transportes

