



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ
Volume 3 - março 2009



Panorama Aquaviário

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Volume 3 - março 2009

EXPEDIENTE

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
Diretor

Ana Maria Pinto Canelas
Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio

José Alex Botêlho de Oliveira
Superintendente de Navegação Interior

Giovanni Paiva
Superintendente de Portos

Wilson Alves de Carvalho
Superintendente de Administração e Finanças

Produção:

Assessoria de Comunicação Social – ANTAQ
Claudia Resende – Chefe da Assessoria de Comunicação Social
Jorge Lúcio - Jornalista
Rodrigo Duhau - Jornalista
Rodrigo Vasconcelos - Jornalista
Fabiana Carvalho - Publicidade
Inês Albuquerque – Relações Públicas e Revisão
Estagiários:

Gabriela Coelho (Jornalismo)
Marielle Carvalho (Relações Públicas)
Felipe Leite (Publicidade e Propaganda)

Tiragem: 2.000 exemplares

Críticas 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



Apoio:



Ministério
dos Transportes



ÍNDICE

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

PORTOS

• Distribuição de carga geral por porto entre julho de 2007 e junho de 2008	06
• Movimentação de contêineres 2007-2008	10
• Indicadores de atratividade	33
• Movimentação de cargas nos portos	35

MEIO AMBIENTE

• Gestão ambiental nos portos avança	50
• Conformidades de segurança ocupacional	54
• Gripe Aviária	56

NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

• Navegação Marítima	59
• Longo curso	61
• Apoio Marítimo	65
• Cabotagem	69
• Apoio portuário	73
• Frota de Bandeira Brasileira	76
• Procedimentos de Fiscalização	79

NAVEGAÇÃO INTERIOR

• Navegação Interior	82
• Edição de Normas	84
• Seminário	85



Apresentação



No atual cenário de crise econômica, o Brasil tem nova oportunidade para planejar e viabilizar alternativas logísticas mais eficientes, que aumentem a competitividade da economia brasileira, ao reduzir custos de transporte. Para alcançar este objetivo, é necessário investir mais nos portos, por onde passam 95% do comércio exterior brasileiro, e em navegação marítima e fluvial, modais mais baratos, seguros e menos poluentes que o modal terrestre.

Desde o seu lançamento, o Panorama Aquaviário tornou-se referência para o acompanhamento do setor de transportes aquaviários nacional, de modo a subsidiar o planejamento e a viabilização das referidas alternativas logísticas.

Em 2009, o lançamento da terceira edição do Panorama consolida o intuito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) de promover a contínua circulação de informações sobre o setor, em cumprimento ao seu dever de subsidiar a formulação de políticas públicas e prestar contas à sociedade.

O Panorama é um dos muitos meios que a ANTAQ coloca à disposição da sociedade para que ela tome conhecimento da situação dos transportes aquaviários no País e possa, com mais e melhores informações, cobrar dos formuladores de políticas públicas soluções logísticas

mais adequadas ao interesse público.

No portal da Agência, www.antaq.gov.br, há outros destes mecanismos de transparência criados para atender à demanda por informação sobre o setor. No site, o interessado pode acompanhar, ao longo do ano e em tempo real, todas as informações sobre portos consolidadas no Panorama, enviadas mensalmente pelas autoridades portuárias por meio do Sistema de Desempenho Portuário.

O usuário pode acessar também dados relevantes sobre hidrovias, contidas em diversas palestras sobre o tema, realizadas desde a criação da Superintendência de Navegação Interior, que completou 2 anos em outubro de 2008. Conta ainda com todas as informações necessárias sobre como obter as autorizações concedidas pela Agência, bem como os contatos de todos os responsáveis pelas mais diversas unidades da ANTAQ, inclusive as regionais.

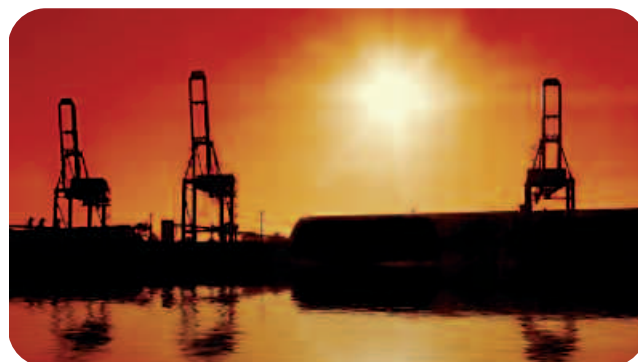
No esforço de sempre melhor atender às demandas da sociedade por informações mais confiáveis, relevantes e céleres, a ANTAQ continuará a desenvolver novos mecanismos de transparência, em consonância com sua missão legal e institucional de subsidiar o governo e a iniciativa privada com instrumentos indispensáveis ao desenvolvimento de soluções logísticas mais competitivas.

Distribuição de carga geral por porto entre julho de 2007 e junho de 2008

O porto de Santos (SP) liderou o ranking dos dez portos que mais movimentaram carga geral entre julho de 2007 e junho de 2008, quando movimentou 32.553.568 toneladas ou 46,42% do total de 70.128.234 toneladas. Em segundo lugar, ficou o porto de Paranaguá (PR), que movimentou 7.376.689 toneladas ou 10,52% do total e em terceiro, o porto de Rio Grande (RS), com 6.558.622 toneladas movimentadas (9,35%).

Os dados são do Sistema de Desempenho Portuário, alimentado diretamente no site da ANTAQ pelas administrações portuárias.

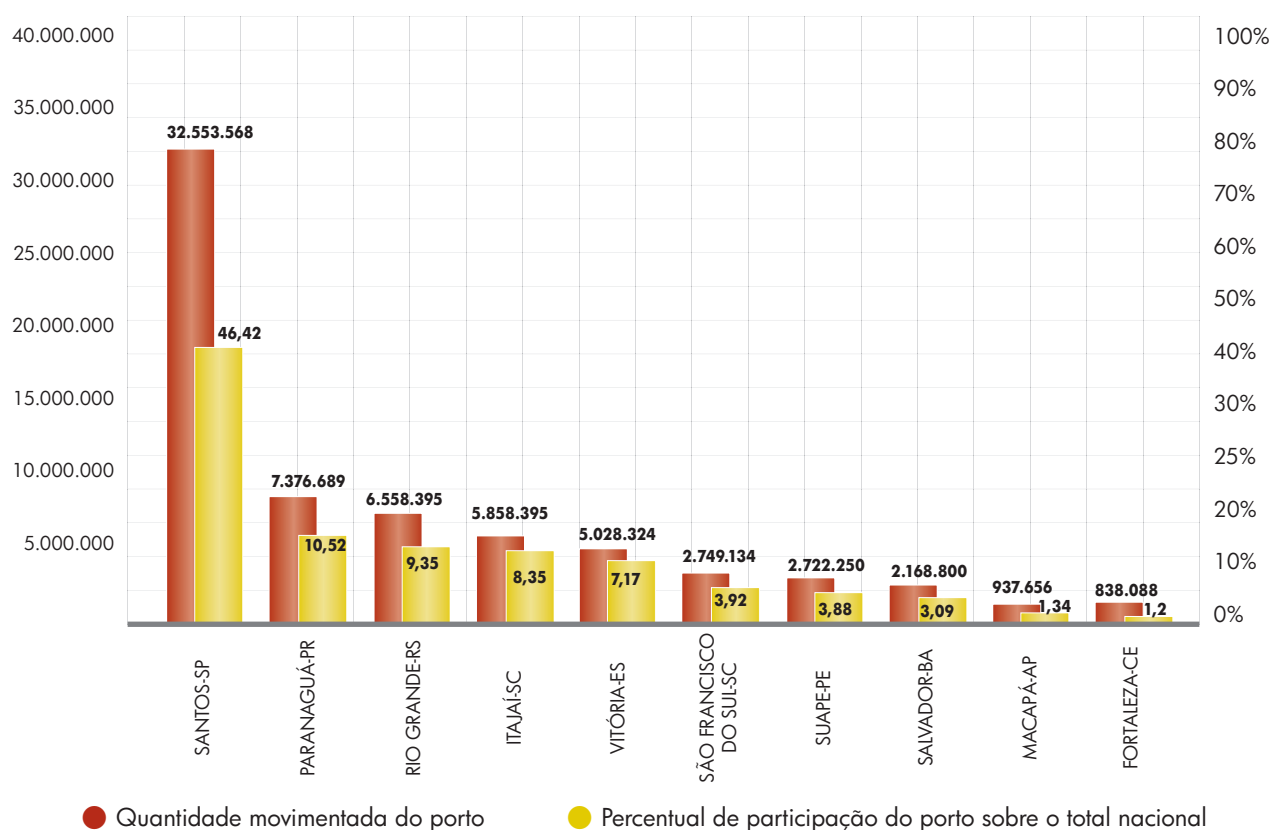
Em décimo lugar, ficou o porto de Fortaleza, que movimentou 838.083 toneladas (1,2%), antecedido pelos portos de Macapá, com 937.656 toneladas (1,34%) e pelo porto de Salvador, com



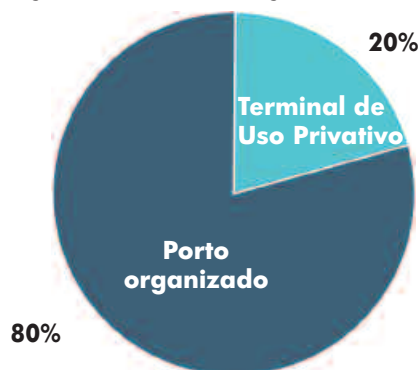
2.168.800 toneladas (3,09%). Quanto à participação relativa dos portos organizados e terminais de uso privativo (TUPs) na movimentação de carga geral no período, os primeiros responderam por 79,88% do total e, portanto, os TUPs movimentaram os restantes 20,12%.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE CARGA GERAL POR PORTO - Jul/2007 a Jun/2008

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - CARGA GERAL



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - GRANEL LÍQUIDO



Granel líquido

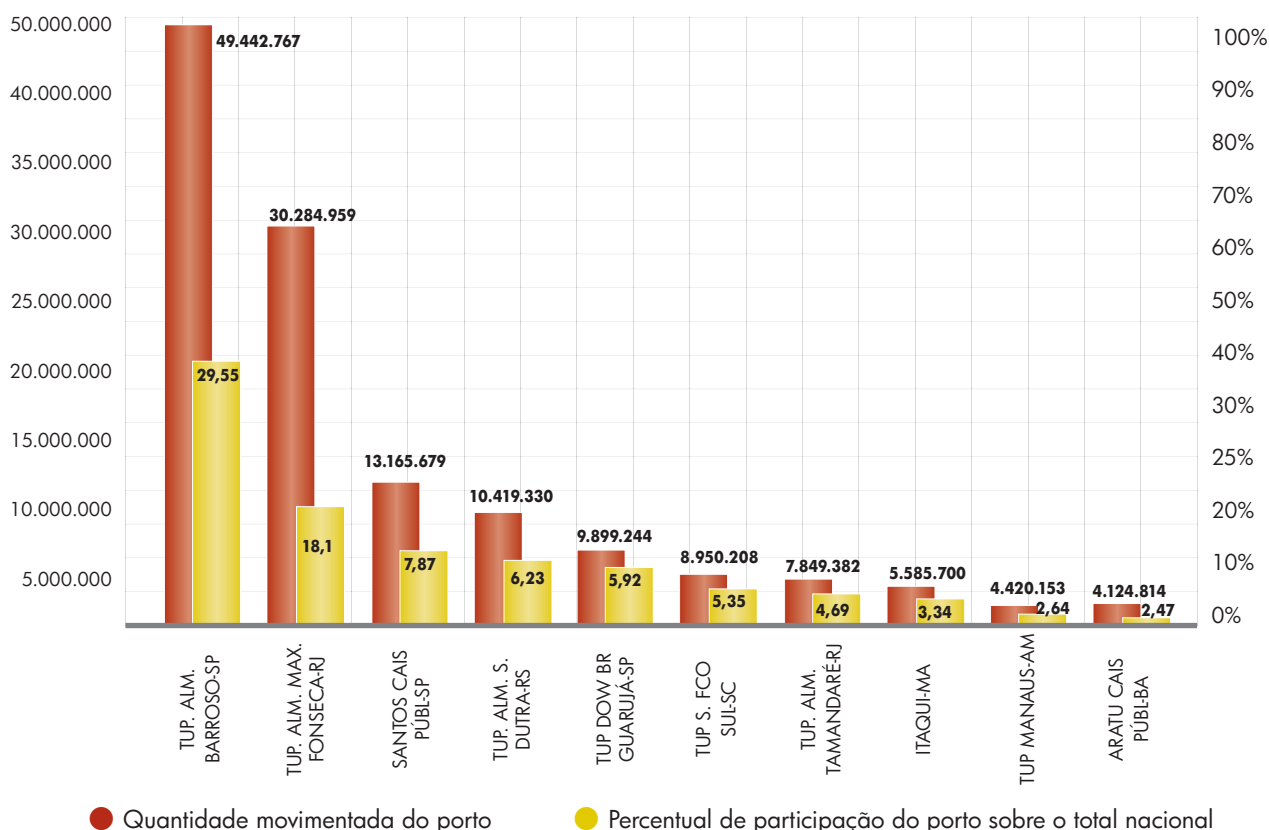
A liderança do ranking de movimentação de granel líquido entre julho de 2007 e junho de 2008 coube ao Terminal de Uso Privativo (TUP) Almirante Barroso (SP) que, no período, movimentou 49.442.767 toneladas ou 29,55% do total 167.319.008 de toneladas. Em segundo lugar, ficou o TUP Almirante Maximiano Fonseca, com 30.284.959 toneladas ou 18,1% do total e em terceiro, o cais público de Santos, com 13.165.679 toneladas (7,87%).

Em décimo lugar, ficou o cais público do porto baiano de Aratu, que movimentou 4.124.814 toneladas ou 2,47% do total, antecedido pelo TUP de Manaus, com 4.420.153 toneladas (2,64%) e pelo porto maranhense de Itaqui, com 5.585.700 toneladas (3,34%).

Os portos organizados responderam por 57,19% da movimentação de granel líquido no período e os restantes 42,81% foram movimentados pelos TUPs.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL LÍQUIDO POR PORTO - Jul/2007 a Jun/2008

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



● Quantidade movimentada do porto

● Percentual de participação do porto sobre o total nacional

Granel sólido

Entre julho de 2007 e junho de 2008, o terminal de Tubarão (ES) liderou o ranking da movimentação de granel sólido, com 105.181.391 toneladas movimentadas ou 50,7% do total de 207.458.365 toneladas. Em segundo lugar, ficou o terminal de Ponta da Madeira (MA), com 77.883.905 toneladas ou 37,5%. Os dois juntos movimentaram, portanto, 88,2% do total.

Os demais ficaram bem atrás dos dois primeiros: o terceiro lugar movimentou apenas 13.362.200 toneladas ou 6,4% do total. Por último, ficou o terminal Mita (RS), com 79.278 toneladas movimentadas ou 0,04% do total, antecedido pelo Terminal de Minérios e Metálicos do Amapá (AP), com 349.863 toneladas (0,17%) e pelo terminal de Sobramil (MS), com 577.229 toneladas (0,3%).

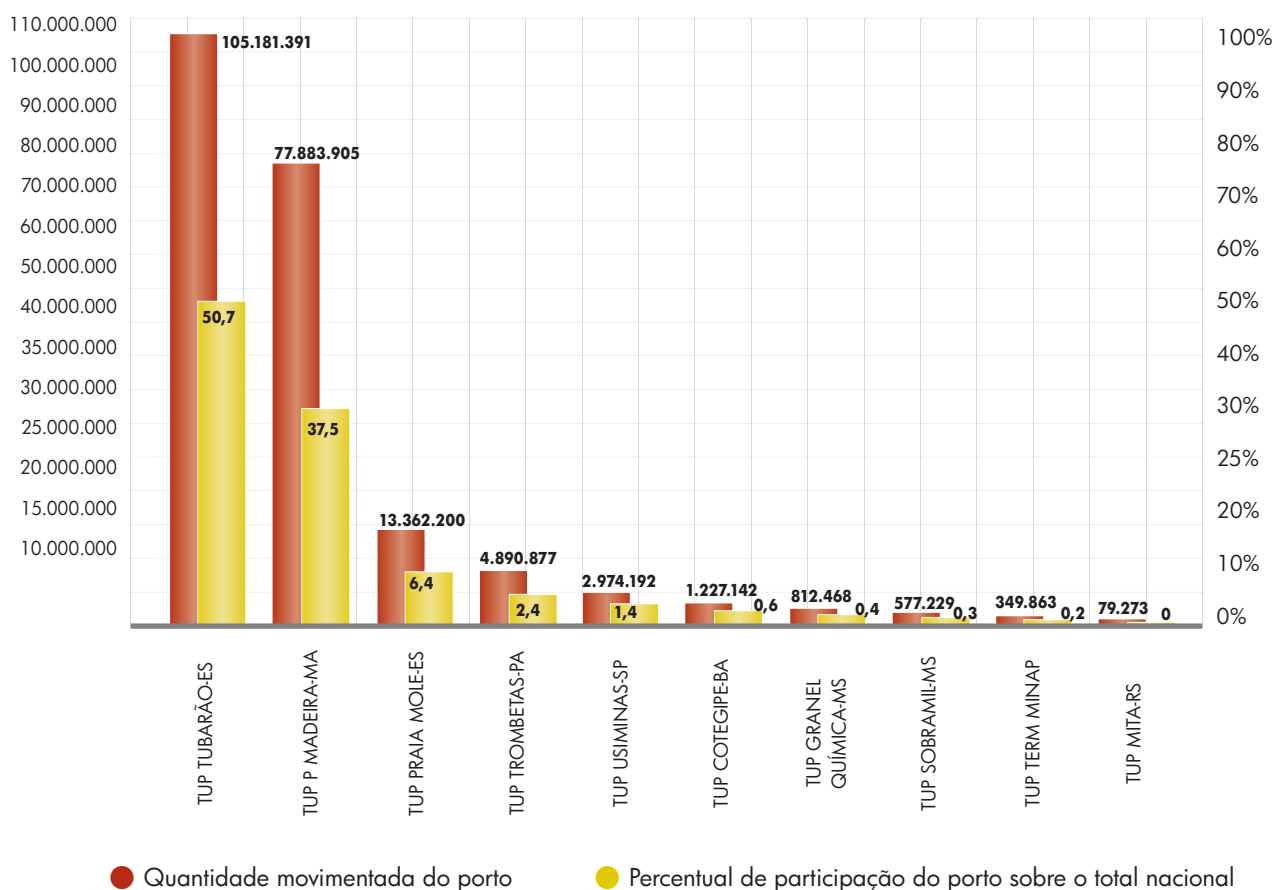
Na movimentação de granéis sólidos, os TUPs tiveram a maior participação sobre o total, com 70% contra 30% dos portos organizados.

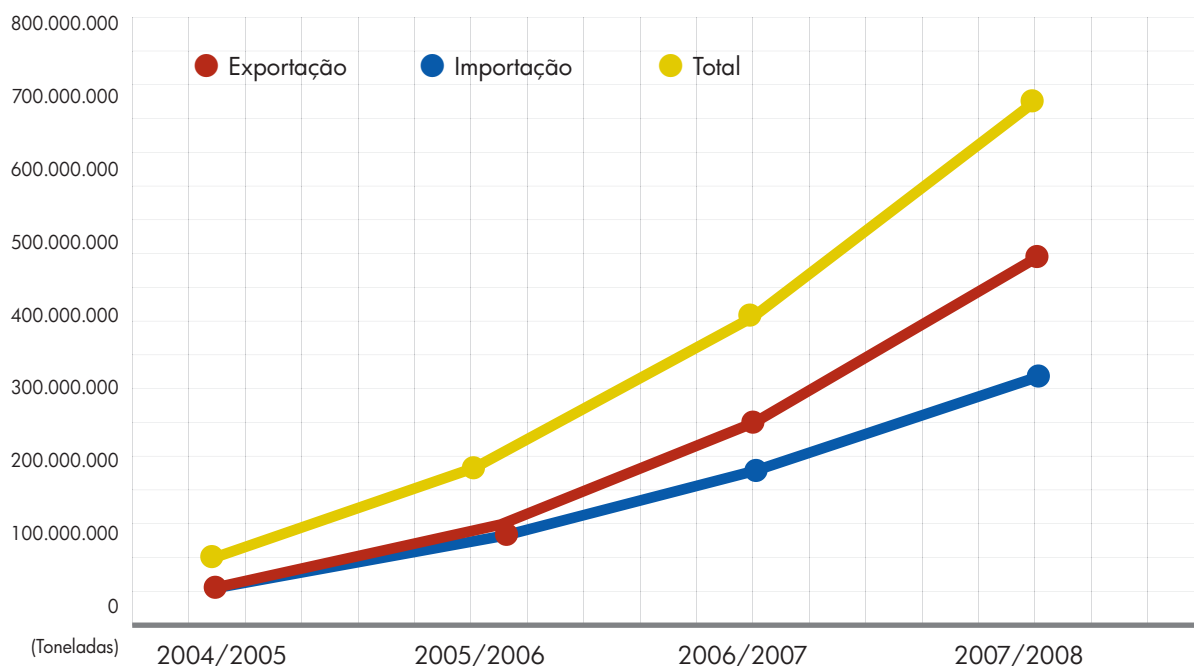
PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO - GRANEL SÓLIDO



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL SÓLIDO POR PORTO - Jul/2007 a Jun/2008

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional





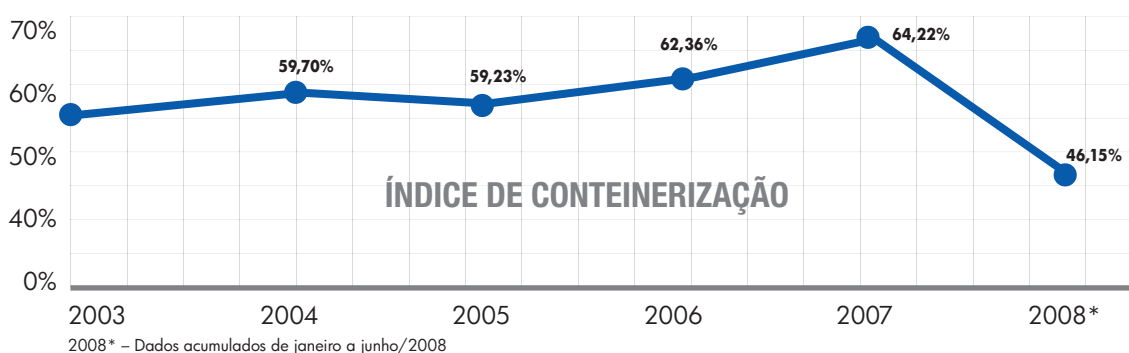
Exportações crescem 67%

O total de exportações mais importações subiu 67% na comparação entre o período de julho de 2007 e junho de 2008, quando atingiu 700 milhões de toneladas, e o período entre julho de 2006 e junho de 2007, quando alcançou 418,6 milhões de toneladas.

O total de exportações subiu 73% no período,

saindo de 241 milhões para 418 milhões de toneladas, ao passo que o total de importações subiu 58%, partindo de 177 milhões de toneladas para 280,8 milhões.

O total movimentado de julho de 2004 a junho de 2008 subiu de 85,6 milhões de toneladas para 700 milhões, aumento de 717% no período. As exportações tiveram a maior participação nesse crescimento, subindo 897% no período, quando saíram de 41,9 milhões para 418 milhões de toneladas. As importações subiram menos, 544%, saindo de 43 para 280,8 milhões de toneladas.



Mais de 45% da carga geral seguem em contêineres

O índice de containerização da carga geral entre janeiro e junho de 2008 foi de 46,15%, ou seja, de um total de 26.225.167 toneladas, mais de 12,1 milhões foram transportadas em contêineres.

Entre 2003 e 2007, o índice de containeri-

zação subiu 4,5 pontos percentuais. Em 2003, de um total de 72.627.666 toneladas de carga geral, 41.671.676 toneladas (59,7%) seguiram em contêineres, contra 71.566.742 toneladas containerizadas (64,2%) de um total de 111.431.448 toneladas de carga geral em 2007.

Movimentação de contêineres 2007-2008

○ Porto de Santos (SP) liderou, entre julho de 2007 e junho de 2008, o ranking da movimentação de contêineres em cais públicos no Brasil, ao movimentar 369.288 unidades contra 131.022 do porto de São Francisco do Sul (SC), uma diferença superior a 180%. Santos movimentou 9,4% a mais em comparação com o período de julho de 2006 a junho de 2007, quando foram movimentados 337.567 contêineres.

Em relação aos terminais arrendados e os terminais de uso privativo (TUPs), o primeiro lugar ficou com o Terminal de Contêineres (TECON) de Santos que, entre julho de 2007 e junho de 2008, movimentou 730.869 contêineres contra 343.041 unidades movimentadas pelo TECON de Rio Grande (RS), o segundo colocado, diferença superior a 113%. O TECON santista movimentou menos de 2,2% a mais em comparação com o período de julho de 2006 a junho de 2007, quando foram movimentados 715.240 contêineres. Esse pequeno aumento, em relação ao período anterior, evidencia que esses terminais estão operando próximo da capacidade instalada.

Quanto à prancha média, que determina o número de contêineres movimentados por hora, o porto de São Francisco do Sul aumentou a sua prancha média em 20%, entre julho de 2007 e junho de 2008, o porto catarinense movimentou 24 contêineres por hora, enquanto, no período de julho de 2006 a junho de 2007, havia movimentado 20 unidades. A melhora desse indicador reflete o ganho deste porto com o término das obras de reforço e estruturação do cais, além da aquisição de novos equipamentos.

No caso dos terminais arrendados, o TECON e o T-37, ambos terminais santistas, lideraram novamente o ranking entre julho de 2007 e junho de 2008, quando movimentaram, respectivamente, 36 e 33 unidades de contêiner por hora. No ano anterior, haviam movimentado, nesta ordem, 35 e 29 contêineres/hora.

Em relação ao tempo médio de espera, as embarcações atracaram de imediato nos cais públicos dos portos de Belém, Macapá, Manaus, Natal, Santarém e Vila do Conde, no período entre julho de 2007 e junho de 2008.

Cais público - Contêiner - Quantidade
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de contêiner (unid.)
Santos	Cais Público	337.567
São Franc. Do Sul	Cais Público	133.0067
Itajaí	Cais Público	96.520
Fortaleza	Cais Público	96.028
Belém	Cais Público	33.969
Rio Grande	Cais Público	19.659
Manaus	Cais Público	18.210
Vila do Conde	Cais Público	14.619
Imbituba	Cais Público	14.533
Suape	Cais Público	10.518
Natal	Cais Público	4.082
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	3.885
Salvador	Cais Público	2.142
Maceió	Cais Público	552

Cais público - Contêiner - Quantidade (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de contêiner (unid.)
Santos	Cais Público	369.288
São Franc. Do Sul	Cais Público	131.022
Itajaí	Cais Público	89.210
Fortaleza	Cais Público	41.432
Belém	Cais Público	32.601
Suape	Cais Público	10.983
Imbituba	Cais Público	10.817
Rio Grande	Cais Público	8.791
Vila do Conde	Cais Público	7.022
Natal	Cais Público	6.464
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	4.269
Salvador	Cais Público	3.452
Manaus	Cais Público	973
Maceió	Cais Público	901
Santarém	Cais Público	880
Macapá	Cais Público	608
Paranaguá	Cais Público (Corex)	278
Vitória	Cais Público (Capuaba)	251
Itaqui	Cais Público	131

Quanto aos terminais arrendados e os TUPs, no período de julho de 2007 e junho de 2008, ocorreu uma diminuição do tempo de espera de todos os terminais do Porto de Santos, com relação ao período anterior. A maior diminuição aconteceu no terminal T-35 da Libra, que passou de 18 para 12 horas.

O T-35, terminal da Libra no porto de Santos, liderou o ranking geral de preços por contêiner movimentado em 2007, quando cobrou o menor preço por unidade: R\$ 218,50 ou quase 4% mais barato que o preço cobrado pelo segundo colocado, o TECON de Santos, que cobrou R\$ 227,50 por contêiner.

Entre os portos públicos, o de Itajaí cobrou o menor preço: R\$ 282,33 por unidade, 29,2% a mais que o cobrado pelo terminal da Libra (T-35) e cerca de 1% a menos que o segundo colocado entre os portos públicos, o porto de São Francisco do Sul, que cobrou R\$ 284,99 por contêiner.

Terminais arrendados / TUPs - Contêiner - Quantidade (julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de contêiner (unid.)
Santos	TECON	715.240
Rio Grande	TECON	336.252
Paranaguá	TCP	318.464
Santos	T-35	293.485
Itajaí	TECONVI	291.764
Santos	T-37	221.646
Vitória	TVV	194.522
Salvador	TECON	137.068
Suape	TECON	129.727
Santos	TECONDI	93.526
Vitória	Peiú	6.489
São Franc. do Sul	TESC	5.023

Terminais arrendados / TUPs - Contêiner - Quantidade
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de contêiner (unid.)
Santos	TECON	730.869
Rio Grande	TECON	343.041
Paranaguá	TCP	339.631
Santos	T-35	285.951
Itajaí	TECONVI	257.217
Santos	T-37	226.734
Vitória	TVV	179.684
Suape	TECON	129.119
Salvador	TECON	104.889
Santos	TECONDI	93.365
São Francisco do Sul	TESC	2.941
Vitória	Peiú	2.593
Santos	Teaçu 2	506
Maceió	EMPAT	252

Cais público - Contêiner - Prancha média
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
Santos	Cais Público	20
São Franc. Do Sul	Cais Público	20
Itajaí	Cais Público	19
Imbituba	Cais Público	11
Manaus	Cais Público	11
Rio Grande	Cais Público	11
Belém	Cais Público	10
Fortaleza	Cais Público	10
Suape	Cais Público	10
Vila do Conde	Cais Público	10
Maceió	Cais Público	8
Salvador	Cais Público	8
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	6
Natal	Cais Público	4

Cais público - Contêiner - Prancha média (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
São Franc. Do Sul	Cais Público	24
Santos	Cais Público	22
Paranaguá	Cais Público (Corex)	18
Imbituba	Cais Público	17
Itajaí	Cais Público	17
SuaPe	Cais Público	17
Fortaleza	Cais Público	11
Vitória	Cais Público (Capuaba)	11
Salvador	Cais Público	10
Belém	Cais Público	9
Rio Grande	Cais Público	8
Vila do Conde	Cais Público	8
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	7
Itaqui	Cais Público	6
Natal	Cais Público	5
Santarém	Cais Público	5
Maceió	Cais Público	4
Manaus	Cais Público	4
Macapá	Cais Público	1

Terminais arrendados / TUPs - Contêiner - Prancha média (julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
Santos	TECON	35
Santos	T-37	29
Rio Grande	TECON	27
Vitória	TVV	27
Santos	TECONDI	24
Santos	T-35	23
Itajaí	TECONVI	21
SuaPe	TECON	21
Salvador	TECON	20
Vitória	Peiú	13
São Franc. do Sul	TESC	6
Paranaguá	TOP	5

Terminais arrendados / TUPs - Contêiner - Prancha média (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
Santos	TECON	36
Santos	T-37	33
Rio Grande	TECON	28
Vitória	TVV	27
Santos	T-35	25
Santos	TECONDI	23
SuaPe	TECON	22
Itajaí	TECONVI	19
Paranaguá	TCP	11
Vitória	Peiú	10
Salvador	TECON	7
Santos	Teaçu 2	6
São Franc. do Sul	TESC	6
Maceió	EMPAT	4

Cais público - Contêiner - Tempo de espera
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h/n)
Belém	Cais Público	0
Manaus	Cais Público	0
Natal	Cais Público	0
Vila do Conde	Cais Público	0
Maceió	Cais Público	1
Fortaleza	Cais Público	4
Imbituba	Cais Público	4
Suape	Cais Público	4
Salvador	Cais Público	7
Rio Grande	Cais Público	8
Santos	Cais Público	10
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	12
Itajai	Cais Público	19
São Franc. Do Sul	Cais Público	26

Cais público - Contêiner - Tempo de espera
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h/n)
Belém	Cais Público	0
Macapá	Cais Público	0
Manaus	Cais Público	0
Natal	Cais Público	0
Santarém	Cais Público	0
Vila do Conde	Cais Público	0
Maceió	Cais Público	2
Fortaleza	Cais Público	4
Suape	Cais Público	5
Imbituba	Cais Público	6
Vitória	Cais Público (Capuaba)	7
Rio Grande	Cais Público	10
Santos	Cais Público	11
Itajai	Cais Público	17
Salvador	Cais Público	17
São Franc. Do Sul	Cais Público	18
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	20
Paranaguá	Cais Público (Corex)	28
Itaqui	Cais Público	33

	Porto	Terminal	R\$*	US\$*
Portos públicos	ITAJAÍ	Cais Comercial	282.33	159.39
	S. FRANC. DO SUL	Cais Público	284.99	160.89
	BELÉM	Cais Público	325.76	183.91
	IMBITUBA	Cais Público	376.69	212.66
	NATAL	Cais Público	411.06	232.07
	FORTALEZA	Cais Público	429.23	242.32
	SANTOS	Margem Direta	450.09	254.10
	MANAUS	SNPH	454.43	256.55
	VILA DO CONDE	Cais Público	483.59	273.01
Terminais arrendados	SANTOS	Libra (T35)	218.50	123.36
	SANTOS	Tecon	227.50	128.44
	SANTOS	Libra (T37)	234.63	132.46
	SANTOS	Tecondi	238.75	134.79
	ITAJAÍ	Teconvi	302.05	170.52
	VITÓRIA	TVV	310.87	175.50
	RIO DE JANEIRO	MultiRio	323.77	182.79
	RIO GRANDE	Tecon	333.42	188.23
	RIO DE JANEIRO	Libra	337.38	190.47
	PARANAGUÁ	TCP	337.66	190.63
	MANAUS	Super Terminais	351.25	198.30
	SALVADOR	Tecon	401.84	226.86
	SUAPE	Tecon	469.06	264.78

* 2007 (por contêiner) - cotação (31/12/2007) - US\$ 1,00 = R\$ 1,7713

Terminais arrendados / TUPs - Contêiner - Tempo de espera (julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h/n)
Santos	TECONDI	7
Salvador	TECON	9
Rio Grande	TECON	13
Vitória	Peiú	16
Itajaí	TECONVI	18
Paranaguá	TCP	18
Santos	T-35	18
Santos	T-37	18
Santos	TECON	19
São Franc. do Sul	TESC	19
Suape	TECON	22
Vitória	TVV	29

Terminais arrendados / TUPs - Contêiner - Tempo de espera (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h/n)
Santos	Teaçu 2	0
Santos	TECONDI	5
Maceió	EMPAT	11
Rio Grande	TECON	11
São Franc. do Sul	TESC	11
Santos	T-35	12
Vitória	Peiú	12
Santos	T-37	13
Paranaguá	TCP	15
Santos	TECON	15
Vitória	TVV	15
Itajaí	TECONVI	17
Suape	TECON	25
Salvador	TECON	26

Soja e farelos

O porto de Paranaguá (PR) liderou o ranking da movimentação de soja e farelos no período de julho de 2007 a junho de 2008, quando movimentou 8.213.216 toneladas de soja, 242% a mais que o segundo colocado – o porto de São Francisco do Sul, com 2.396.104 toneladas – e 6,42% a menos que o movimentado pelo próprio porto paranaense em 2006 (8.777.134 toneladas).

O Corex santista liderou o ranking da movimentação de soja e farelos entre os terminais arrendados, ao movimentar 3.957.240 toneladas de julho de 2007 a junho de 2008, 6,5% a mais que o segundo colocado – terminal da Tergrasa (RS), com movimentação de 3.714.475 toneladas – e queda de 10% em relação ao período anterior.

Em relação à prancha média, o porto de São Francisco do Sul foi o mais rápido, ao movimentar 15.194 toneladas de soja e farelos por dia, em média, contra 13.888 toneladas/dia do segundo colocado, o porto de Paranaguá. Entre os terminais arrendados, o mais rápido foi o TUP Tubarão do Espírito Santo, que movimentou 21.429 toneladas/dia contra 16.040 toneladas/dia do segundo colocado, o terminal da TGG de Santos.

Quanto ao tempo de espera, no porto de Rio Grande, as embarcações atracaram de imediato. Nos portos de Ilhéus, Santos, Paranaguá (terminal de múltiplo uso), São Francisco do Sul, os tempos de espera foram de, respectivamente, 26, 74, 94, 97 horas.

Entre os terminais arrendados, o melhor de-



sempenho no período de julho de 2007 a junho de 2008 foi do TUP da Granel Química no Mato Grosso do Sul, no qual as embarcações atracaram de imediato. No período anterior, o primeiro colocado entre os terminais havia sido o da Tergrasa, com tempo médio de espera de 4 horas. O pior desempenho ficou por conta do Teagu 3, com tempo de espera de 125 horas, muito maior que no período anterior, quando foi de 22 horas.

No ranking dos preços médios para soja e farelo, o Corex do porto de Santos foi o líder, ao cobrar R\$ 4,38 por tonelada movimentada, o menor preço para o ano de 2007. Com relação aos portos públicos, o menor preço médio ficou com o terminal Múltiplo Uso do porto de Paranaguá (R\$ 6,34).

Cais público - Soja e farelo - Quantidade
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de soja e farelos (ton.)
Paranaguá	Cais Público (Corex)	8.777.134
São Franc. Do Sul	Cais Público	2.277.509
Porto Velho	Cais Público	2.058.444
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	1.076.968
Ilhéus	Cais Público	674.757
Santos	Cais Público	165.283
Aratu	Cais Público	42.054

Cais público - Soja e farelo - Quantidade
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de soja e farelos (ton.)
Paranaguá	Cais Público (Corex)	8.213.216
São Franc. Do Sul	Cais Público	2.396.104
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	1.325.149
Ilhéus	Cais Público	407.232
Santos	Cais Público	114.606
Rio Grande	Cais Público	2.526

Terminais arrendados / TUPs - Soja e farelo - Quantidade
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de soja e farelos (ton.)
Santos	COREX (ADM)	4.409.932
Santos	CARGILL	2.807.445
Rio Grande	BIANCHINI	2.632.247
Rio Grande	TERGRASA	1.833.977
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	1.058.565
Santos	TGG	896.235
Rio Grande	TERMASA	803.596
Santos	TEAÇU 2	408.479
Cotegipe	TUP COTEGIPE	318.454
Santos	TEAÇU 3	180.696

Terminais arrendados / TUPs - Soja e farelo - Quantidade
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de soja e farelos (ton.)
Santos	COREX (ADM)	3.957.240
Rio Grande	TERGRASA	3.714.475
Rio Grande	BIANCHINI	2.807.496
Santos	TGG	2.398.753
Santos	CARGILL	2.188.600
Rio Grande	TERMASA	1.078.917
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	986.207
Tubarão	TUBARÃO	956.349
Cotegipe	TUP COTEGIPE	896.769
Santos	TEAÇU 3	139.363
Granel Química	GRANEL QUÍMICA	32.768
Santos	TEAÇU 2	21.025

Cais público - Soja e farelo - Prancha média
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
Porto Velho	Cais Público	89.336
São Francisco do Sul	Cais Público	17.287
Paranaguá	Cais Público (Corex)	14.585
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	9.450
Santos	Cais Público	8.448
Aratu	Cais Público	4.120
Ilhéus	Cais Público	3.451

Terminais arrendados / TUPs - Soja e farelo - Prancha média
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
Santos	TEAÇU 3	18.137
Santos	CARGILL	13.527
Rio Grande	TERGRASA	12.598
Cotegipe	TUP COTEGIPE	11.998
Santos	COREX (ADM)	11.930
Santos	TGG	10.639
Rio Grande	BIANCHINI	8.719
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	8.636
Santos	TEAÇU 2	7.528
Rio Grande	TERGRASA	7.043



Cais público - Soja e farelo - Prancha média
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
São Francisco do Sul	Cais Público	15.194
Paranaguá	Cais Público (Corex)	13.888
Santos	Cais Público	8.545
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	8.303
Ilhéus	Cais Público	3.441
Rio Grande	Cais Público	2.090

Terminais arrendados / TUPs - Soja e farelo - Prancha média
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (u/h)
Tubarão	TUBARÃO	21.429
Santos	TGG	16.040
Santos	TEAÇU 3	15.343
Rio Grande	TERMASA	13.783
Santos	CARGILL	13.743
Santos	COREX (ADM)	12.160
Cotegipe	TUP COTEGIPE	10.810
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	10.271
Rio Grande	TERGRASA	8.614
Rio Grande	BIANCHINI	7.272
Santos	TEAÇU 2	4.618
Granel Química	GRANEL QUÍMICA	1.340



Cais público - Soja e farelo - Tempo de espera
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h)
Aratu	Cais Público	0
Ilhéus	Cais Público	0
Porto Velho	Cais Público	0
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	75
São Francisco do Sul	Cais Público	77
Paranaguá	Cais Público (Corex)	124
Santos	Cais Público	124

Terminais arrendados / TUPs - Soja e farelo - Tempo de espera
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h)
Rio Grande	TERGRASA	4
Cotegipe	TUP COTEGIPE	20
Santos	TEAÇU 3	22
Rio Grande	BIANCHINI	25
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	25
Santos	TGG	27
Rio Grande	TERMASA	32
Santos	CARGILL	51
Santos	COREX (ADM)	66
Santos	TEAÇU 2	70



Cais público - Soja e farelo - Tempo de espera
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h)
Rio Grande	Cais Público	0
Ilhéus	Cais Público	26
Santos	Cais Público	74
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	94
São Francisco do Sul	Cais Público	97
Paranaguá	Cais Público (Corex)	339

Terminais arrendados / TUPs - Soja e farelo - Tempo de espera
(julho de 2007a junho de 2008)

Porto	Terminal	Tempo médio de espera (h)
Granel Química	GRANEL QUÍMICA	0
Rio Grande	TERGRASA	15
Santos	TEAÇU 2	34
Santos	TGG	34
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	35
Rio Grande	BIANCHINI	37
Santos	CARGILL	42
Rio Grande	TERMASA	52
Tubarão	TUP TUBARÃO	61
Cotegipe	TUP COTEGIPE	62
Santos	COREX (ADM)	66
Santos	TEAÇU 3	125

	Porto	Terminal	R\$*	US\$*
Portos públicos	PARANAGUÁ	Múltiplo Uso	6,34	3,58
	PARANAGUÁ	Corex	9,26	5,23
	S. FRANC.DO SUL	Cais Público	11,34	6,40
	ILHÉUS	Cais Público	14,24	8,04
Terminais arrendados (TUP)	SANTOS	Corex (ADM)	4,38	2,47
	SANTOS	Teaçu 3	4,52	2,55
	SANTOS	Cargil	4,67	2,64
	RIO GRANDE	Bianchini	6,57	3,71
	RIO GRANDE	Termasa	7,62	4,30
	RIO GRANDE	Tergrasa	9,32	5,26

* 2007 (por tonelada) - cotação (31/12/2007) - US\$ 1,00 = R\$ 1,7713

Trigo

O terminal arrendado da Termasa, no porto de Rio Grande (RS), foi o que mais movimentou trigo entre julho de 2007 e junho de 2008, quando superou a marca de 1 milhão de toneladas, ultrapassando o até então líder do ranking, o porto de Fortaleza, que movimentou 812.138 toneladas (19,23% a menos que o líder). No período anterior, o terminal da Termasa movimentou 707.748 toneladas, cerca de 29% menos do que no último período, e o porto de Fortaleza movimentou 803.856 toneladas, quantidade praticamente estável em relação ao período mais recente.

Quanto à prancha média, o líder do ranking foi o terminal arrendado da Bianchini (no porto de Rio Grande), que, no período de julho de 2007 a junho de 2008, movimentou 15.991 toneladas por dia, em média, contra 11.355 toneladas/dia do segundo colocado, o terminal da Tegrasa, também na área do porto de Rio Grande. Entre os portos públicos, o mais rápido foi o de Fortaleza, que movimentou 7.885 toneladas de trigo por dia, em média, contra 5.790 toneladas/dia do segundo colocado, o porto de São Francisco do Sul.

Em relação ao tempo de espera, o ranking



do período de julho de 2007 a junho de 2008 foi liderado pelos terminais arrendados da Serra Morena e do TUP da Granel Química, nos quais as embarcações atracaram de imediato. Também no período anterior, as embarcações atracaram de imediato no terminal Serra Morena.

Entre os portos públicos, o porto de Natal teve o menor tempo médio de espera, cerca de 3 horas contra 12 do segundo colocado, o porto de Imbituba (SC). No período anterior, Natal também liderou o ranking, com atracagem imediata.

No ranking de preços médios, o líder foi o porto de Fortaleza que, em 2007, cobrou R\$ 5,43 por tonelada de trigo movimentada, o menor preço, incluindo os praticados pelos terminais arrendados.

Cais público - Trigo - Quantidade
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de trigo (ton.)
Fortaleza	Cais Público	803.856
Vitória	Cais Público (Capuaba)	719.697
Santos	Cais Público	660.654
Recife	Cais Público	540.299
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	430.449
Salvador	Cais Público	348.062
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	240.293
Imbituba	Cais Público	147.291
Natal	Cais Público	85.848
Itaqui	Cais Público	78.285
São Francisco do Sul	Cais Público	51.291
Cabedelo	Cais Público	51.020
Maceió	Cais Público	41.259

Cais público - Trigo - Quantidade (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de trigo (ton.)
Fortaleza	Cais Público	812.138
Recife	Cais Público	524.594
Salvador	Cais Público	428.118
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	387.304
Vitória	Cais Público (Capuaba)	273.637
Santos	Cais Público	265.031
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	196.343
Rio Grande	Cais Público	104.153
Natal	Cais Público	97.194
Itaqui	Cais Público	85.116
Imbituba	Cais Público	64.518
Maceió	Cais Público	64.431
São Francisco do Sul	Cais Público	50.901

Terminais arrendados / TUPs - Trigo - Quantidade (julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de trigo (ton.)
Rio Grande	TERMASA	707.748
Santos	COREX (ADM)	340.148
São Francisco do Sul	TESC	283.460
Cotegipe	TUP COTEGIPE	125.038
Porto Alegre	SERRA MORENA	101.358
Rio Grande	BIANCHINI	97.220
Rio Grande	TERGRASA	42.437
Porto Alegre	CESA	12.585

Terminais arrendados / TUPs - Trigo - Quantidade (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de trigo (ton.)
Rio Grande	TERMASA	1.005.600
Rio Grande	TERGRASA	467.780
Cotegipe	TUP COTEGIPE	330.373
Rio Grande	BIANCHINI	211.047
São Francisco do Sul	TESC	178.459
Santos	COREX (ADM)	177.301
Porto Alegre	SERRA MORENA	132.742
Ocrim	TUP OCRIM	30.116
Granel Química	TUP GRANEL QUÍMICA	19.901

Cais público - Trigo - Prancha média
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Fortaleza	Cais Público	7.626
São Francisco do Sul	Cais Público	4.827
Santos	Cais Público	4.759
Maceió	Cais Público	4.250
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	3.863
Imbituba	Cais Público	3.834
Natal	Cais Público (Capuaba)	3.666
Vitória	Cais Público	3.532
Cabedelo	Cais Público	2.514
Salvador	Cais Público	2.160
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.155
Recife	Cais Público	1.972
Itaqui	Cais Público	1.546

Cais público - Trigo - Prancha média
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Fortaleza	Cais Público	7.885
São Francisco do Sul	Cais Público	5.790
Rio Grande	Cais Público	5.261
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	4.045
Santos	Cais Público	3.802
Maceió	Cais Público	3.682
Imbituba	Cais Público	3.495
Natal	Cais Público	3.169
Salvador	Cais Público	2.889
Vitória	Cais Público (Capuaba)	2.773
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.385
Recife	Cais Público	2.007
Itaqui	Cais Público	1.749



Terminais arrendados / TUPs - Trigo - Prancha média
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Rio Grande	BIANCHINI	15.991
Rio Grande	TERGRASA	11.355
São Francisco do Sul	TESC	5.154
Santos	COREX (ADM)	4.277
Rio Grande	TERMASA	4.072
Cotegipe	TUP COTEGIPE	3.982
Granel Química	TUP GRANEL QUÍMICA	1.571
Porto Alegre	SERRA MORENA	1.418
Ocrim	TUP OCRIM	1.385

Terminais arrendados / TUPs - Trigo - Prancha média
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Rio Grande	TERGRASA	9.973
Santos	COREX (ADM)	4.814
São Francisco do Sul	TESC	4.612
Cotegipe	TUP COTEGIPE	4.318
Rio Grande	BIANCHINI	3.758
Rio Grande	TERMASA	3.175
Porto Alegre	SERRA MORENA	1.038
Porto Alegre	CESA	707



	Porto	Terminal	R\$*	US\$*
Portos públicos	FORTALEZA	Cais Público	5,43	3,07
	NATAL	Cais Público	6,41	3,62
	SÃO FRANC. DO SUL	Cais Público	6,75	3,81
	CABEDELO	Cais Público	7,70	4,35
	SALVADOR	Moinho Salvador	8,45	4,77
	IMBITUBA	Cais Público	9,60	5,42
	SANTOS	Margem Direita	12,17	6,87
	BELÉM	Cais Público	12,26	6,92
	RIO DE JANEIRO	Moinho Cruzeiro do Sul	14,54	8,21
	RIO DE JANEIRO	Moinho Santista	16,68	9,42
	RECIFE	Cais Público	26,62	15,03
Terminais arrendados	SÃO FRANC. DO SUL	Tesc	6,75	3,81
	SANTOS	Corex (ADM)	8,22	4,64
	RIO GRANDE	Termasa	10,42	5,88
	RIO GRANDE	Tergrasa	11,33	6,40
	RIO GRANDE	Bianchini	11,37	6,42
	PORTO ALEGRE	Serra Morena	18,22	10,29

* 2007 (por tonelada) - cotação (31/12/2007) - US\$ 1,00 = R\$ 1,7713

Fertilizantes

O terminal de múltiplo uso do Porto de Paranaguá liderou o ranking de movimentação de fertilizantes no período entre julho de 2007 e junho de 2008, quando movimentou 4.749.831 toneladas, 58,3% a mais do que no período anterior. Em segundo lugar, ficou o terminal arrendado da Yara Fertilizantes (no porto de Rio Grande), que movimentou 3.643.545 toneladas, 20,7% a mais que no período anterior.

Em relação à prancha média, o mais rápido foi o TUP da Fospar de Paranaguá, que movimentou 8.676 toneladas/dia, média quase 4% maior que a do período anterior (entre julho de 2006 e junho de 2007), quando a Fospar também liderou o ranking, ao movimentar 8.350

toneladas/dia. Entre os portos públicos, o de melhor desempenho foi o porto de Santos, que movimentou 5.174 toneladas de fertilizantes por dia, em média.

Quanto ao tempo de espera, lideraram o ranking o cais público do porto de Pelotas e o terminal Serra Morena, em Porto Alegre, nos quais as embarcações atracaram de imediato. Pelotas repetiu o mesmo desempenho do período anterior.

No ranking dos preços médios em 2007, o líder foi o TUP da Ultrafertil, que cobrou R\$ 5,76 por tonelada movimentada. Entre os portos públicos, o menor preço foi de R\$ 7,21, cobrado pelo porto de Santos, valor 25% mais alto que o praticado pelo terminal da Ultrafertil.

Terminais arrendados / TUPs - Fertilizante - Quantidade (julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de fertilizante (ton.)
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	3.017.180
Paranaguá	TUP FOSPAR	1.632.731
Santos	ULTRAFERTIL	1.188.277
Santos	TMG	1.043.230
São Francisco do Sul	TESC	47.00
Vitória	PERIÚ	32.300

Terminais arrendados / TUPs- Fertilizante - Quantidade (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de fertilizante (ton.)
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	3.643.545
Paranaguá	TUP FOSPAR	2.366.379
Santos	TMG	1.358.717
Santos	ULTRAFERTIL	886.608
São Francisco do Sul	TESC	408.551
Tubarão	TUP TUBARÃO	184.948
Vitória	PERIÚ	146.669
Rio Grande	TERMASA	70.424
Porto Alegre	SERRA MORENA	30.675
Rio Grande	BIANCHINI	8.767

Cais público - Fertilizante - Quantidade
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Quantidade de fertilizante (ton.)
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	4.749.831
Rio Grande	Cais Público	1.266.210
Santos	Cais Público	879.645
Aratu	Cais Público	769.845
Itaqui	Cais Público	453.541
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	357.972
Recife	Cais Público	231.609
Imbituba	Cais Público	192.377
Maceió	Cais Público	126.515
Vitória	Cais Público (Capuaba)	105.721
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Propósito)	71.722
Porto Velho	Cais Público	52.722
Salvador	Cais Público	39.001
São Francisco do Sul	Cais Público	29.010
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	22.060
Pelotas	Cais Público (Comercial)	17.261

Cais público - Fertilizante - Quantidade
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de fertilizante (ton.)
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	3.000.282
Rio Grande	Cais Público	737.164
Itaqui	Cais Público	467.836
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	445.150
Aratu	Cais Público	410.699
Recife	Cais Público	296.811
Santos	Cais Público	289.169
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	123.131
Maceió	Cais Público (Capuaba)	121.861
Imbituba	Cais Público	88.247
Paranaguá	Cais Público (Corex)	71.467
Porto Velho	Cais Público	61.022
Pelotas	Cais Público (Comercial)	19.181
Vitória	Cais Público (Capuaba)	15.804
Salvador	Cais Público	11.591
Fortaleza	Cais Público	11.485

Cais público - Fertilizante - Prancha média (julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Porto Velho	Cais Público	5.465
Paranaguá	Cais Público (Corex)	4.919
Vitória	Cais Público (Capuaba)	4.683
Imbituba	Cais Público	3.879
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	3.226
Santos	Cais Público	2.943
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.788
Rio Grande	Cais Público	2.729
Itaqui	Cais Público	2.684
Aratu	Cais Público	2.652
Fortaleza	Cais Público	2.405
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	2.403
Maceió	Cais Público	2.395
Recife	Cais Público	2.183
Pelotas	Cais Público (Comercial)	1.202
Salvador	Cais Público	1.095

Cais público - Fertilizante - Prancha média (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Santos	Cais Público	5.174
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	5.016
São Francisco do Sul	Cais Público	3.956
Imbituba	Cais Público	3.900
Porto Velho	Cais Público	3.304
Rio Grande	Cais Público	2.827
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.611
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	2.424
Paranaguá	Cais Público (Mult. Propósito)	2.392
Itaqui	Cais Público	2.293
Recife	Cais Público	2.233
Aratu	Cais Público	2.224
Salvador	Cais Público	1.987
Pelotas	Cais Público (Comercial)	1.770
Vitória	Cais Público (Capuaba)	1.668
Maceió	Cais Público	1.291

Terminais arrendados / TUPs - Fertilizante - Prancha média
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Paranaguá	TUP FOSPAR	8.350
Santos	ULTRAFERTIL	7.229
Santos	TMG	4.671
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	2.538
Vitória	PEIÚ	2.196
São Francisco do Sul	TESC	1.788

Terminais arrendados / TUPs- Fertilizante - Prancha média
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Prancha média (t/d)
Paranaguá	TUP FOSPAR	8.676
Santos	TMG	7.122
Tubarão	TUP TUBARÃO	5.728
Santos	ULTRAFERTIL	4.657
Rio Grande	TERMASA	4.063
São Francisco do Sul	TESC	3.718
Vitória	PEIÚ	3.356
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	2.552
Rio Grande	BIANCHINI	2.391
Porto Alegre	SERRA MORENA	1.381



Cais público - Fertilizante - Tempo de espera
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Tempo de espera (h)
Pelotas	Cais Público (Comercial)	0
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	1
Porto Velho	Cais Público	1
Salvador	Cais Público	1
Vitória	Cais Público (Capuaba)	11
Fortaleza	Cais Público	21
Recife	Cais Público	21
Santos	Cais Público	25
Imbituba	Cais Público	29
Rio Grande	Cais Público	57
Itaqui	Cais Público	63
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	65
Aratu	Cais Público	75
Maceió	Cais Público	160
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	166
Paranaguá	Cais Público (Corex)	207

Cais público - Fertilizante - Tempo de espera
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Tempo de espera (h)
Pelotas	Cais Público (Comercial)	0
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	1
Porto Velho	Cais Público	13
Recife	Cais Público	22
Santos	Cais Público	39
Vitória	Cais Público (Capuaba)	57
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	69
São Francisco do Sul	Cais Público	70
Imbituba	Cais Público	72
Salvador	Cais Público	73
Rio Grande	Cais Público	74
Itaqui	Cais Público	87
Paranaguá	Cais Público (Mult. Propósito)	106
Aratu	Cais Público	136
Maceió	Cais Público	163
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	529

Terminais arrendados / TUPs - Fertilizante - Tempo de espera
(julho de 2006 a junho de 2007)

Porto	Terminal	Tempo de espera (h)
São Francisco do Sul	TESC	22
Vitória	PEIÚ	30
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	53
Paranaguá	TUP FOSPAR	139
Santos	ULTRAFERTIL	237
Santos	TMG	291

Terminais arrendados / TUPs- Fertilizante - Tempo de espera
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Tempo de espera (h)
Porto Alegre	SERRA MORENA	0
Vitória	PEIÚ	56
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	78
Rio Grande	BIANCHINI	85
São Francisco do Sul	TESC	88
Rio Grande	TERMASA	125
Tubarão	TUP TUBARÃO	252
Santos	ULTRAFERTIL	255
Santos	TMG	280
Paranaguá	TUP FOSPAR	287

	Porto	Terminal	R\$*	US\$*
Portos públicos	SANTOS	Cais Público	7,21	4,07
	IMBITUBA	Cais Público	12,90	7,28
	ARATU	Cais Público	13,45	7,59
	RIO GRANDE	Cais Público	15,12	8,54
	ITAQUI	Cais Público	20,46	11,55
	PELOTAS	Cais Público	22,20	12,53
	PORTO ALEGRE	Cais Navegantes	22,78	12,86
	RECIFE	Cais Público	24,57	13,87
	PARANAGUÁ	Múltiplo Uso	32,91	18,58
Terminais arrendados	SANTOS	Ultrafertil	5,76	3,25
	SANTOS	Teaçu 3	5,77	3,26
	RIO GRANDE	Yara Fertilizantes	7,91	4,47
	SANTOS	TMG	8,15	4,60

* 2007 (por tonelada) - cotação (31/12/2007) - US\$ 1,00 = R\$ 1,7713

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 2007 e primeiro semestre de 2008, além dos preços médios de movimentação por unidade (contêineres) ou tonelada (granéis) durante o ano de 2007.

Foram atribuídas para cada variável 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 aritmética das quatro notas.

Para a movimentação de contêineres, atribuíram-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 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 deste *ranking*, foram considerados apenas os portos e terminais que estão plenamente integrados ao Sistema de Desempenho Portuário.

Contêineres - Portos Públicos (julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Santos	Cais Público	7,91
São Franc. do Sul	Cais Público	7,76
Belém	Cais Público	7,74
Itajaí	Cais Público	7,42
Imbituba	Cais Público	7,16
Natal	Cais Público	6,85
Fortaleza	Cais Público	6,80
Manaus	Cais Público	6,47
Vila do Conde	Cais Público	6,42



Contêineres - Terminais arrendados
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Santos	TECON	9,35
Santos	T-35	8,25
Santos	T-37	8,16
Santos	TECONDI	8,04
Rio Grande	TECON	7,84
Paranaguá	TCP	7,49
Vitória	TVV	7,32
Itajaí	TECONVI	7,23
Suape	TECON	5,53
Salvador	TECON	5,43

Soja e farelos - Terminais arrendados
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Santos	COREX (ADM)	9,37
Santos	CARGILL	8,66
Rio Grande	BIANCHINI	7,63
Rio Grande	TERGRASA	7,54
Santos	TEAÇU 3	7,46
Rio Grande	TERMASA	7,15

Trigo - Terminais arrendados
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Rio Grande	TERMASA	8,20
Rio Grande	TERGRASA	7,70
Rio Grande	BIANCHINI	7,18
Santos	COREX (ADM)	7,02
São Franc. do Sul	TESC	6,99
Porto Alegre	SERRA MORENA	5,50

Soja e farelos - Portos Públicos
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Paranaguá	Cais Público (Corex)	8,83
Paranaguá	Cais P. (Múlt. Uso)	7,54
São Franc. do Sul	Cais Público	7,45
Ilhéus	Cais Público	5,50

Trigo - Portos Públicos
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Fortaleza	Cais Público	9,67
Salvador	Cais Público	7,66
Santos	Cais Público	7,39
Natal	Cais Público	7,35
Imbituba	Cais Público	6,96
São Franc. do Sul	Cais Público	6,91
Recife	Cais Público	6,47

Fertilizantes - Terminais arrendados
(julho de 2007 a junho de 2008)

Porto	Terminal	Nota final (preços - 2007)
Santos	Cais Público	8,33
Paranaguá	Cais P. (Múlt. Uso)	7,95
Rio Grande	Cais Público	7,31
Imbituba	Cais Público	7,30
Aratu	Cais Público	6,96
Itaqui	Cais Público	6,48
Porto Alegre	Cais P. (Navegantes)	6,43
Recife	Cais Público	6,19
Pelotas	Cais P. (Comercial)	6,13

Movimentação de cargas nos portos

No primeiro semestre de 2008, os portos brasileiros movimentaram um total de 341.664.477 toneladas. Por natureza da carga, os graneis sólidos somaram 201.159.709 toneladas ou 58,9% do total; os graneis líquidos, 92.282.654 toneladas ou 27%; a carga geral, 16.899.556 toneladas ou 4,9% e as cargas movimentadas em contêineres, 31.322.558 toneladas ou 9,2% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação de graneis sólidos, graneis líquidos, carga geral e de contêineres subiu, respectivamente, 36%, 20,2%, 12,3% e 63%.

Quanto ao tipo de navegação, no primeiro semestre de 2008, a navegação de longo curso movimentou 254.607.463 toneladas ou 74,5%

do total; a navegação de cabotagem, 74.894.198 toneladas ou 21,9% do total e os demais tipos de navegação, 12.162.817 toneladas ou 3,6% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação no longo curso, na cabotagem e nos demais tipos de navegação subiu, respectivamente, 39,2%, 15,4% e 17%.

Vinculada ao comércio exterior, no primeiro semestre de 2008, a navegação de longo curso embarcou (exportação) 198.809.121 toneladas ou 78,1% do total movimentado nesta modalidade, contra 55.798.341 toneladas desembarcadas (importação), que perfazem os 21,9% restantes. Entre 2003 e 2007, a exportação e a importação subiram, respectivamente, 42,7% e 26,8%.

Evolução por natureza de carga Brasil

Em toneladas

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	336.276.308	161.886.081	30.955.990	41.671.676	570.790.055
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 (1º Sem)	201.159.709	92.282.654	16.899.556	31.322.558	341.664.477

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução por tipo de navegação Brasil

Em toneladas

Ano	Longo curso	Cabotagem	Outras navegações	Total
2003	401.596.268	145.926.525	23.267.262	570.790.055
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 (1º Sem)	254.607.463	74.894.198	12.162.817	341.664.477

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução da movimentação de cargas no longo curso, vinculadas ao comércio exterior Brasil

Em toneladas

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	87.715.381	313.880.887	401.596.268
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 (1º Sem)	55.798.341	198.809.121	254.607.463

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução por natureza de carga Região Sudeste

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 (1º Sem)	108.452.157	50.866.773	10.494.998	18.875.910	188.689.838

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	55,31%	55,14%	66,42%	53,67%	55,74%
2004	55,54%	54,25%	64,18%	54,74%	55,61%
2005	57,48%	51,52%	60,85%	57,96%	56,21%
2006	54,74%	52,34%	67,63%	57,67%	55,11%
2007	56,23%	54,58%	67,74%	55,87%	56,30%
2008 (1º Sem)	53,91%	55,12%	62,10%	60,26%	55,23%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo



Região Sudeste

No primeiro semestre de 2008, os portos da Região Sudeste movimentaram 188.689.838 toneladas, o que equivale a mais de 55% do total nacional. Os graneis sólidos somaram 108.452.157 toneladas ou 57,5% do total regional, e, se forem considerados apenas os graneis sólidos, quase 54% do total nacional. Entre 2003 e 2007, a movimentação de graneis sólidos subiu 38,3% na região. O embarque de minério de ferro rumo ao exterior teve expressivo crescimento, principalmente pelo terminal de Tubarão localizado no Espírito Santo – na ordem de 23.104.133 toneladas ou 31% no período.

No mesmo período, os graneis líquidos somaram 50.866.773 toneladas ou 27% do total regional, e, se forem considerados apenas os graneis líquidos, 55,1% do total nacional. Entre 2003 e 2007, a movimentação de graneis líquidos subiu 19% na região.

Os portos do Sudeste movimentaram ainda um volume de 10.494.998 toneladas de carga geral no primeiro semestre de 2008, o que equivale a 5,6% do total regional, e, se for considerada apenas a carga geral, 62,1% do total nacional. Destaque para movimentação de celulose pelo terminal da Portocel, equivalente a 29,8% do total de carga geral da região. Entre 2003 e 2007, a movimentação de carga geral subiu 14,5% na região.

Quanto às cargas movimentadas em contêineres, a movimentação regional no mesmo período foi de 18.875.910 toneladas ou 10% do total regional, e, se forem considerados apenas os

contêineres, 60,3% do total nacional. O porto de Santos foi o que mais movimentou cargas dentro de contêineres, equivalente a 73,9% do total da região. Entre 2003 e 2007, a movimentação total de cargas dentro de contêineres subiu quase 70%.

Em relação ao tipo de navegação, a Região Sudeste movimentou, no longo curso, 148.934.016 toneladas, o que equivale a 78,9% do total regional, e, levando em conta apenas a movimentação nacional no longo curso, 58,5% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação no longo curso subiu 40,8%.

Na cabotagem, os portos do Sudeste movimentaram 37.670.508 toneladas no primeiro semestre de 2008 ou 20% do total regional, e, levando em conta apenas a movimentação nacional na cabotagem, 50,3% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação na cabotagem subiu 10,3%.

As demais navegações somaram 2.085.314 toneladas movimentadas, 1,1% do total regional, e, considerando apenas os outros tipos de navegação, 17,1% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação nas demais navegações subiu 10,3%.

Vinculada ao comércio exterior, a navegação de longo curso embarcou (exportação) 117.956.328 toneladas ou 79,2% do total regional e 59,3% do total embarcado nacionalmente, contra 30.977.688 toneladas desembarcadas (importação) ou 20,8% do total regional e 55,5% do total desembarcado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a exportação e a importação subiram, respectivamente, 45,5% e 22,8% na região.



Evolução por tipo de navegação Região Sudeste

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 (1º Sem)	148.934.016	37.670.508	2.085.314	188.689.838

Ano	Longo curso	Cabotagem	Outras navegações	Total
2003	60,50%	49,49%	12,90%	55,74%
2004	60,36%	48,62%	12,25%	55,61%
2005	61,40%	47,25%	13,97%	56,21%
2006	60,70%	45,26%	9,74%	55,11%
2007	61,18%	47,24%	12,16%	56,30%
2008 (1º Sem)	58,50%	50,30%	17,14%	55,23%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução da movimentação de cargas no longo curso, vinculadas ao comércio exterior Região Sudeste

Em toneladas

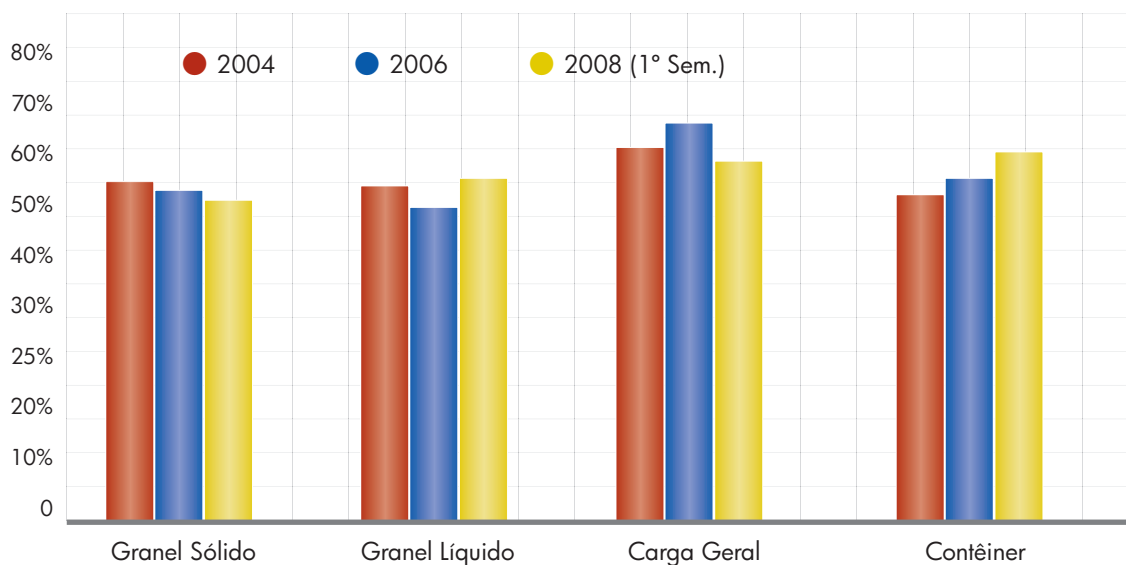
Ano	Importação	Exportação	Total
2003	50.528.748	192.429.579	242.958.327
2004	57.164.778	212.746.815	269.911.593
2005	46.774.491	243.676.406	290.450.897
2006	50.735.979	254.520.556	305.256.535
2007	62.067.874	279.951.623	342.019.497
2008 (1º Sem)	30.977.688	117.956.328	148.934.016

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	57,61%	61,31%	60,50%
2004	59,83%	60,51%	60,36%
2005	56,37%	62,47%	61,40%
2006	56,37%	61,64%	60,70%
2007	55,81%	62,51%	61,18%
2008 (1º Sem)	55,52%	59,33%	58,50%

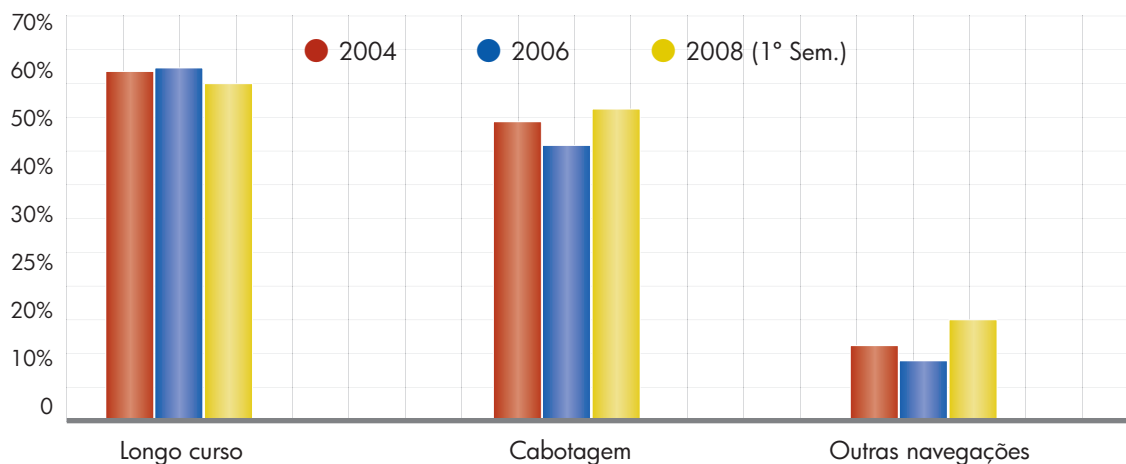
Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo



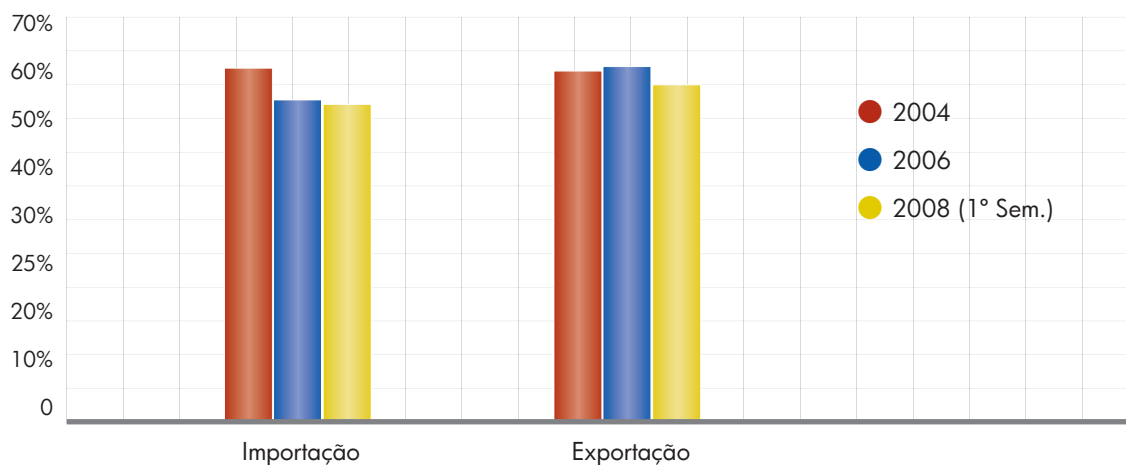
PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO SUDESTE NA MOVIMENTAÇÃO DO BRASIL POR NATUREZA DE CARGA



PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO SUDESTE NA MOVIMENTAÇÃO DO BRASIL POR TIPO DE NAVEGAÇÃO



PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO SUDESTE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR



Evolução por natureza de carga Região Sul

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 (1º Sem)	24.467.495	14.591.560	3.605.978	8.299.142	50.964.175

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	12,83%	15,87%	17,60%	32,94%	15,42%
2004	11,03%	14,58%	18,00%	33,29%	14,17%
2005	8,62%	15,41%	22,40%	30,95%	13,03%
2006	9,76%	15,37%	18,16%	30,28%	13,52%
2007	10,79%	15,18%	18,96%	30,99%	14,11%
2008 (1º Sem)	12,16%	15,81%	21,34%	26,50%	14,92%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Região Sul

Os portos da Região Sul movimentaram 50.964.175 toneladas ou 14,9% do total nacional no primeiro semestre de 2008. O total de granéis sólidos movimentados foi de 24.467.495 toneladas ou 48% do total regional e, considerando somente a movimentação de granéis sólidos, 12,1% do total movimentado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a movimentação de granéis sólidos subiu 14,4%.

Os portos do Sul movimentaram também 14.591.560 toneladas de granéis líquidos ou 28,6% do total regional, e, considerando somente a movimentação de granéis líquidos, 15,8% do total movimentado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a movimentação de granéis líquidos subiu quase 15%.

Ainda no primeiro semestre de 2008, os portos sulistas movimentaram 3.605.978 toneladas de carga geral ou 7,1% do total regional, e levando exclusivamente em consideração a carga geral, 21,3% do total movimentado nacionalmente. O porto de Itajaí movimentou exclusivamente carga geral, como frango congelado e

madeira e derivados, correspondendo a 16,5% da região. Entre 2003 e 2007, a movimentação de carga geral subiu 21%.

No mesmo período, a movimentação regional de cargas em contêineres alcançou a cifra de 8.299.142 toneladas ou 16,3% do total regional, e levando em conta apenas a movimentação em contêineres, 26,5% do total movimentado em todo o Brasil. Os principais terminais de contêineres da região localizam-se nos portos de Paranaquá, Itajaí e Rio Grande. Entre 2003 e 2007, a movimentação de cargas dentro de contêineres subiu 53,3%.

Quanto ao tipo de navegação, a Região Sul movimentou 38.967.974 toneladas no longo curso, o que equivale a 76,5% do total regional no primeiro semestre de 2008 e, se for considerada apenas a movimentação nacional no longo curso, 15,3% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação no longo curso subiu 24,6%.

Na cabotagem, os portos do Sul movimentaram 8.849.058 toneladas no primeiro semestre de 2008 ou 17,4% do total regional, e, levando em conta apenas a movimentação nacional na cabotagem, 11,8% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação na cabotagem subiu 17,3%.

As demais navegações somaram 3.147.144

Evolução por tipo de navegação Região Sul

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 (1º Sem)	38.967.974	8.849.058	3.147.144	50.964.175

Ano	Longo curso	Cabotagem	Outras navegações	Total
2003	16,15%	10,07%	36,36%	15,42%
2004	14,85%	9,13%	31,99%	14,17%
2005	13,44%	8,78%	29,74%	13,03%
2006	13,89%	9,32%	32,48%	13,52%
2007	14,46%	10,23%	31,08%	14,11%
2008 (1º Sem)	15,31%	11,82%	25,88%	14,92%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

toneladas movimentadas, 6,2% do total regional, e, considerando apenas os outros tipos de navegação, 25,9% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação nas demais navegações manteve-se praticamente estável.

Vinculada ao comércio exterior, a navegação de longo curso embarcou (exportação) 22.988.878 toneladas ou 59% do total regional e 11,6% do total embarcado nacionalmente, contra 15.979.096 toneladas desembarcadas (importação) ou 41% do total regional e 28,6% do total desembarcado nacionalmente. A região destaca-se pelo escoamento de insumos agrícolas rumo ao exterior, como a soja em grãos, embarcada principalmente nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. Entre 2003 e 2007, a exportação e a importação subiram, respectivamente, 21% e 30,8%.

Evolução da movimentação de cargas no longo curso, vinculadas ao comércio exterior Região Sul

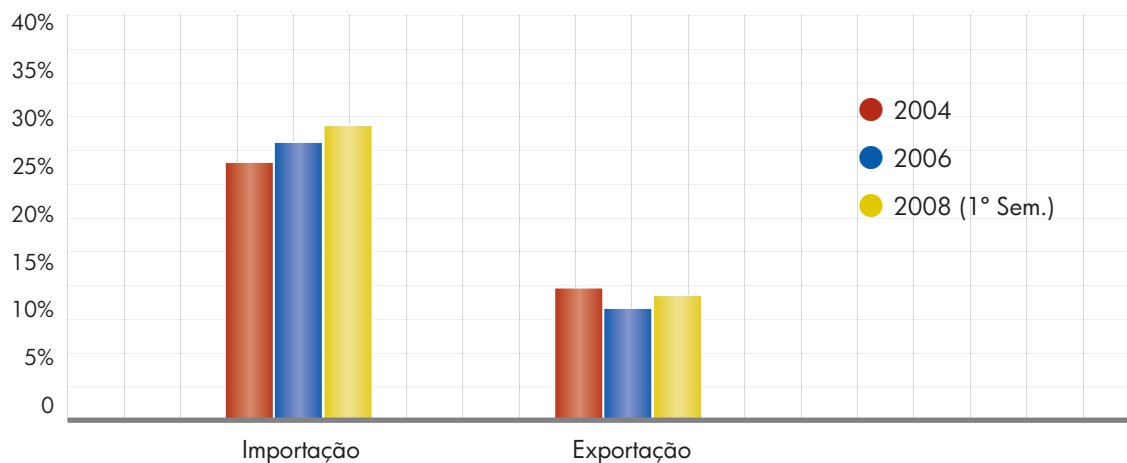
Em toneladas

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 (1º Sem)	15.979.096	22.988.878	38.967.974

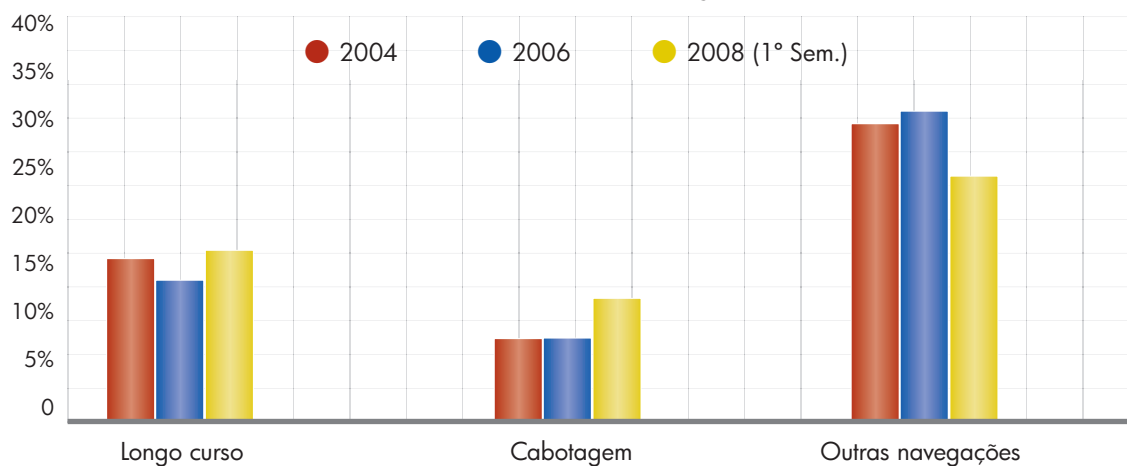
Ano	Importação	Exportação	Total
2003	26,80%	13,18%	16,15%
2004	24,88%	12,12%	14,85%
2005	27,17%	10,53%	13,44%
2006	26,80%	11,08%	13,89%
2007	27,66%	11,18%	14,46%
2008 (1º Sem)	28,64%	11,56%	15,31%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO SUL NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR



PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO SUL NA MOVIMENTAÇÃO DO BRASIL POR TIPO DE NAVEGAÇÃO



Região Nordeste

No primeiro semestre de 2008, os portos da Região Nordeste movimentaram 77.745.269 toneladas ou 22,8% do total nacional. A movimentação regional de grãos sólidos foi de 50.848.369 toneladas ou 65,4% do total regional, e, se forem considerados apenas grãos sólidos, 25,3% do total movimentado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a movimentação de grãos na região subiu quase 40%.

No mesmo período, os portos nordestinos movimentaram 22.168.901 toneladas de grãos líquidos ou 28,5% do total regional, e, se considerados somente os grãos líquidos, 24% do total movimentado em todo o Brasil. Entre 2003 e 2007, a movimentação de grãos sólidos subiu 28,9%.

Ainda no primeiro semestre de 2008, os portos do Nordeste movimentaram 1.454.879 toneladas de carga geral ou 1,9% do total regional, e levando exclusivamente em consideração a carga geral, 8,6% do total movimentado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a movimentação de carga geral caiu 32,6% na região, queda ocasionada pela transporte cada vez maior de cargas como madeira e frutas em contêineres.

No mesmo período, a movimentação regional de cargas em contêineres alcançou a cifra de 3.273.120 toneladas ou 4,2% do total regional, e, levando em conta apenas a movimentação de contêineres, 10,4% do total movimentado em todo o Brasil. Entre 2003 e 2007, a movimentação de contêineres subiu 93,4%. Os principais terminais de contêineres do Nordeste em movi-

mentação de cargas foram os dos portos de Salvador e Suape, além do terminal de Pecém localizado no Ceará.

Quanto ao tipo de navegação, a Região Nordeste movimentou 58.726.745 toneladas no longo curso, o que equivale a 75,5% do total regional no primeiro semestre de 2008 e, se for considerada apenas a movimentação nacional no longo curso, 23,1% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação no longo curso subiu 44,8%.

Na cabotagem, os portos do Nordeste movimentaram 18.504.717 toneladas no primeiro semestre de 2008 ou 23,8% do total regional, e, levando em conta apenas a movimentação nacional na cabotagem, 24,7% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação na cabotagem subiu 19,6%.

As demais navegações somaram 513.807 toneladas movimentadas, 0,7% do total regional, e, considerando apenas os outros tipos de navegação, 4,2% do total. Entre 2003 e 2007, a movimentação nos demais tipos de navegação subiu 17,6%.

Vinculada ao comércio exterior, a navegação de longo curso embarcou (exportação) 51.670.796 toneladas ou 88% do total regional e 26% do total embarcado nacionalmente, contra 7.055.949 toneladas desembarcadas (importação) ou 12% do total regional e 12,6% do total desembarcado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a exportação e a importação subiram, respectivamente, 46,4% e 35,8%.



Evolução por natureza de carga Região Nordeste

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 (1º Sem)	50.848.369	22.168.901	1.454.879	3.273.120	77.745.269

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	22,76%	22,42%	8,40%	9,12%	20,89%
2004	23,55%	24,29%	7,93%	8,45%	21,66%
2005	24,27%	26,29%	7,98%	8,36%	22,49%
2006	24,69%	25,59%	5,88%	8,79%	22,42%
2007	23,39%	24,03%	5,04%	10,82%	21,58%
2008 (1º Sem)	25,28%	24,02%	8,61%	10,45%	22,75%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução por tipo de navegação Região Nordeste

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 (1º Sem)	58.726.745	18.504.717	513.807	77.745.269

Ano	Longo curso	Cabotagem	Outras navegações	Total
2003	20,04%	25,05%	9,41%	20,89%
2004	20,69%	26,81%	8,55%	21,66%
2005	21,47%	28,07%	8,78%	22,49%
2006	21,70%	27,01%	7,80%	22,42%
2007	20,85%	25,95%	9,46%	21,58%
2008 (1º Sem)	23,07%	24,71%	4,22%	22,75%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução da movimentação de cargas no longo curso, vinculadas ao comércio exterior Região Nordeste

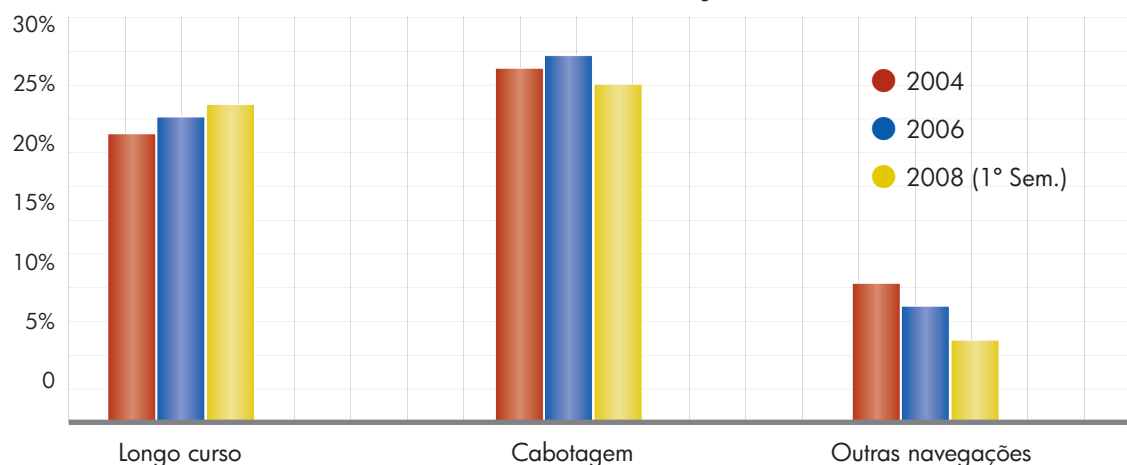
Em toneladas

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 (1º Sem)	7.055.949	51.670.796	58.726.745

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	13,49%	21,87%	20,04%
2004	13,24%	22,72%	20,69%
2005	14,37%	22,98%	21,47%
2006	14,51%	23,27%	21,70%
2007	14,45%	22,44%	20,85%
2008 (1º Sem)	12,65%	25,99%	23,07%

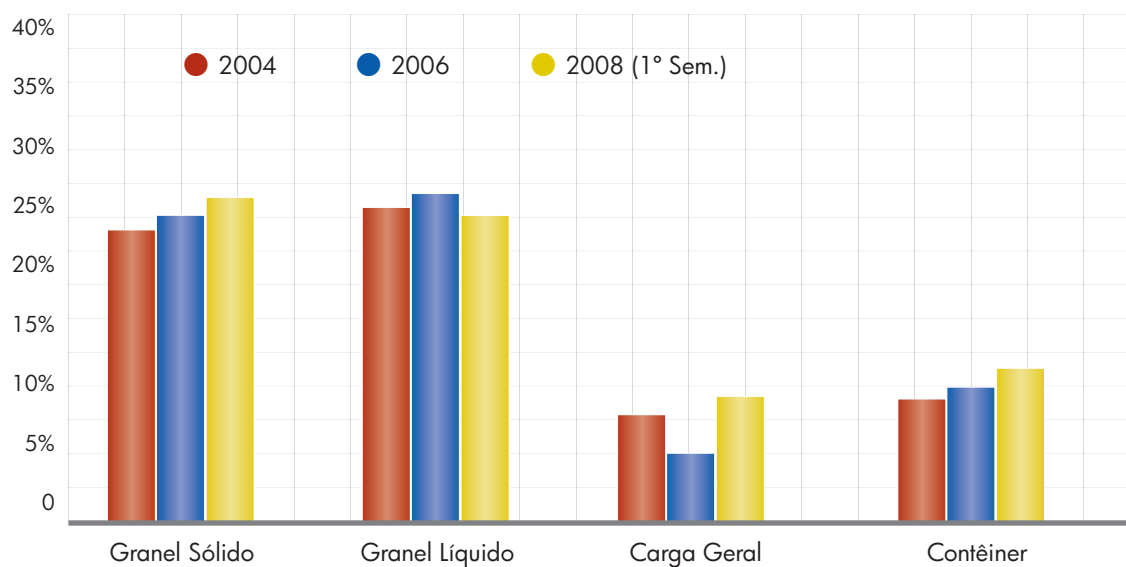
Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO NORDESTE NA MOVIMENTAÇÃO DO BRASIL POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

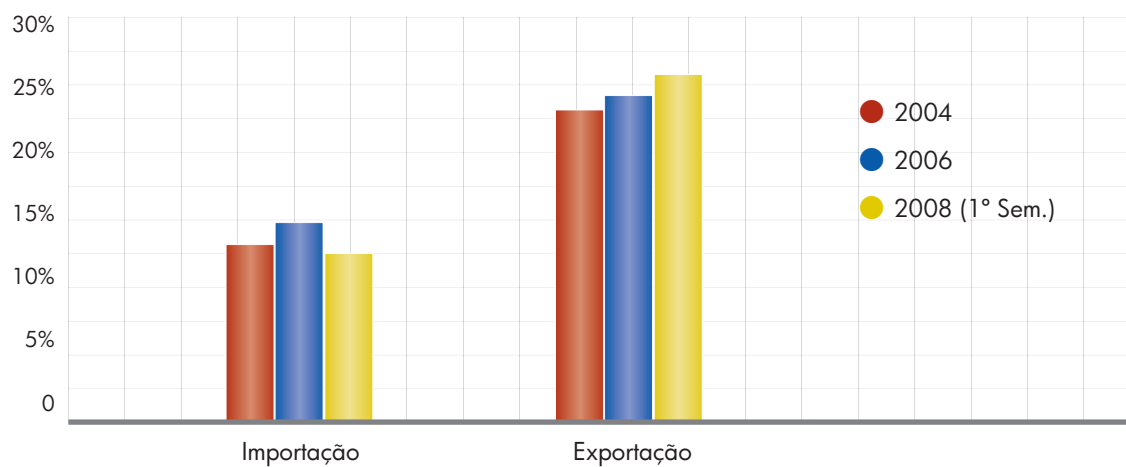




PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO NORDESTE NA MOVIMENTAÇÃO DO BRASIL POR NATUREZA DE CARGA



PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO NORDESTE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR



Evolução por natureza de carga - Região Norte

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 (1º Sem)	14.681.914	4.655.420	1.343.701	874.386	21.555.421

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Contêiner	Total
2003	8,34%	6,57%	6,98%	4,27%	7,47%
2004	9,20%	6,84%	9,37%	3,53%	8,12%
2005	8,99%	6,78%	8,59%	2,73%	7,88%
2006	10,00%	6,70%	8,19%	3,26%	8,45%
2007	9,03%	6,21%	8,24%	2,33%	7,66%
2008 (1º Sem)	7,30%	5,04%	7,95%	2,79%	6,31%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Região Norte

Os portos da Região Norte movimentaram 21.555.421 toneladas no primeiro semestre de 2008. Os granéis sólidos somaram 14.681.914 toneladas ou 68,1% do total regional, e, considerando apenas os granéis sólidos, 7,3% do total movimentado no país. Entre 2003 e 2007, a movimentação de granéis sólidos subiu 47,3%.

Os granéis líquidos somaram 4.655.420 toneladas ou 21,6% do total regional, e levando em conta somente os granéis líquidos, 5% da movimentação nacional. Entre 2003 e 2007, a movimentação de granéis líquidos subiu 13,6%.

Ainda no mesmo período, os portos da Região Norte somaram 1.343.701 toneladas de carga geral ou 6,2% do total regional, e, considerando somente a carga geral, 8% do total movimentado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a movimentação de carga geral subiu 32,6%. Também no primeiro semestre de 2008, os portos do Norte movimentaram 874.386 toneladas de cargas em contêineres ou 4,1% do total regional, e, considerando apenas os contêineres, 2,8% do total nacional. Entre 2003 e 2007, a movimentação de contêineres caiu 11%.

Em relação ao tipo de navegação, no longo curso, foram movimentadas 7.474.171 toneladas ou

34,7% do total regional, e, considerando somente a navegação de longo curso, 2,9% do movimentado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a movimentação no longo curso subiu quase 48%.

Na cabotagem, os portos do Norte movimentaram 9.869.915 toneladas ou 45,8% do total regional, e, considerando somente a navegação de cabotagem, 13,2% do total movimentado no país. Entre 2003 e 2007, a movimentação na cabotagem subiu 24,4%. Nas demais modalidades de navegação, o volume movimentado foi de 4.211.335 toneladas ou 19,5% do total regional, e 34,6% se considerados apenas os outros tipos de navegação. A região Norte do país possui diversos trechos de rios navegáveis, o que possibilita o transporte de cargas como soja pelo rio Madeira e de minérios pelos rios Trombetas e Amazonas. Entre 2003 e 2007, a movimentação nos demais tipos de navegação subiu 49,2%.

Vinculada ao comércio exterior, a navegação de longo curso embarcou (exportação) 5.689.367 toneladas ou 76,1% do total regional e 2,9% do total embarcado nacionalmente, contra 1.784.804 toneladas desembarcadas (importação) ou 23,9% do total regional e 3,2% do total desembarcado nacionalmente. Entre 2003 e 2007, a exportação e a importação subiram, respectivamente, 51,6% e 25,3%.

Evolução por tipo de navegação Região Norte

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 (1º Sem)	7.474.171	9.869.915	4.211.335	21.555.421

Ano	Longo curso	Cabotagem	Outras navegações	Total
2003	3,31%	15,39%	29,60%	7,47%
2004	4,10%	15,44%	36,35%	8,12%
2005	3,68%	15,89%	37,71%	7,88%
2006	3,71%	18,41%	37,00%	8,45%
2007	3,51%	16,58%	37,75%	7,66%
2008 (1º Sem)	2,94%	13,18%	34,62%	6,31%

Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo

Evolução da movimentação de cargas no longo curso, vinculadas ao comércio exterior Região Norte

Em toneladas

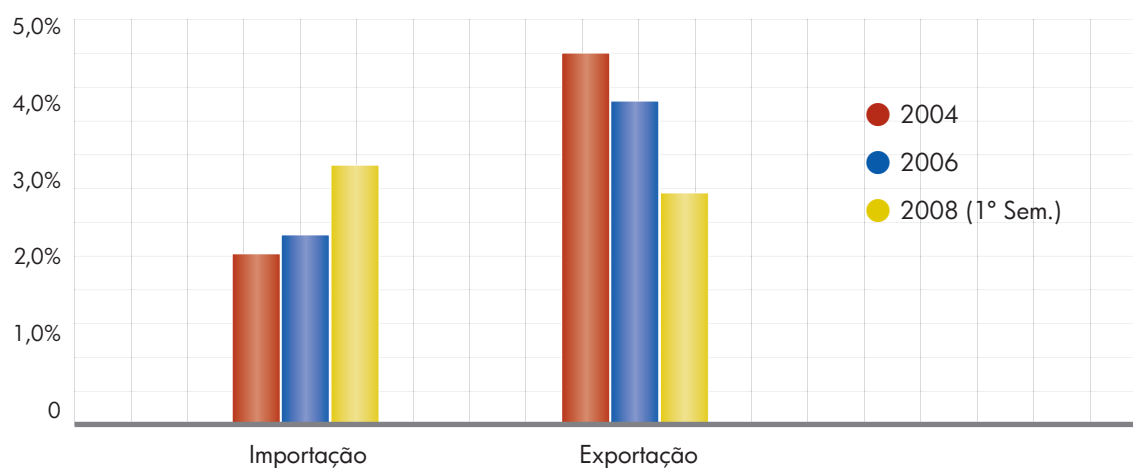
Ano	Importação	Exportação	Total
2003	1.844.893	11.429.783	13.274.676
2004	1.964.973	16.356.182	18.321.155
2005	1.734.724	15.689.814	17.424.538
2006	2.086.330	16.563.204	18.649.534
2007	2.312.477	17.322.568	19.635.045
2008 (1º Sem)	1.784.804	5.689.367	7.474.171

Ano	Importação	Exportação	Total
2003	2,10%	3,64%	3,31%
2004	2,06%	4,65%	4,10%
2005	2,09%	4,02%	3,68%
2006	2,32%	4,01%	3,71%
2007	2,08%	3,87%	3,51%
2008 (1º Sem)	3,20%	2,86%	2,94%

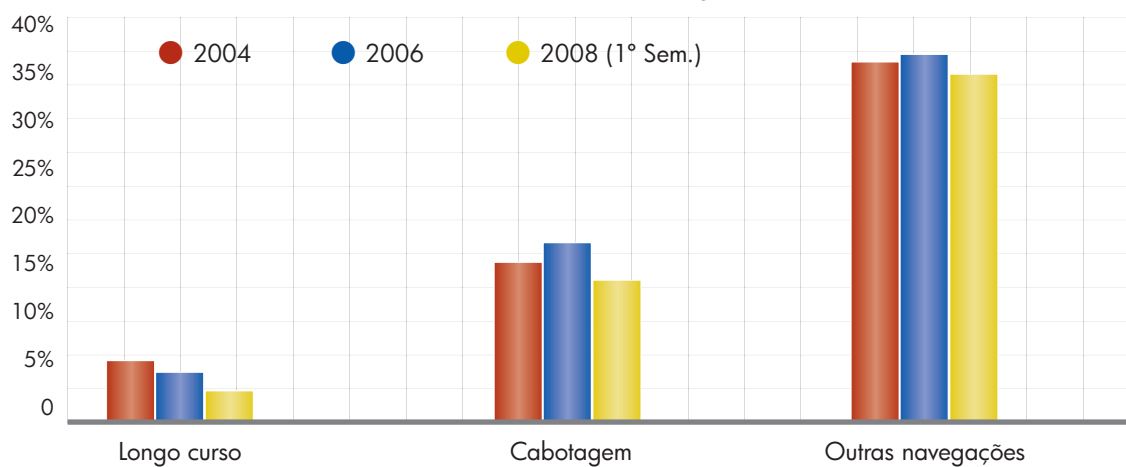
Fonte: Autoridades Portuárias e Terminais de Uso Privativo



PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO NORTE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO LONGO CURSO VINCULADA AO COMÉRCIO EXTERIOR



PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO NORTE NA MOVIMENTAÇÃO DO BRASIL POR TIPO DE NAVEGAÇÃO



Gestão ambiental nos portos avança

A regularização ambiental dos portos organizados ainda não foi concluída. A habilitação ambiental de toda atividade potencialmente poluidora está determinada na política ambiental brasileira, pela Lei nº 6.938/1981. Contudo, já é possível contabilizar importantes avanços no setor. No levantamento feito em 2008 pela Gerência de Meio Ambiente da ANTAQ, 15 portos organizados estavam plenamente habilitados ambientalmente.

A razão para que uma grande parcela dos portos não esteja licenciada é o não atendimento pleno de algumas conformidades legais (ao todo são treze conformidades), como o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), que recentemente foi substituído por boas práticas sanitárias, constantes da Resolução RDC 056/08 da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e o Plano de Emergência Individual (PEI).

Em 2008, a Agência atualizou o levantamento do atendimento às principais conformidades ambientais pelos portos. Dos trinta portos avaliados, 19 portos já dispõem de núcleo ambiental, muito

embora só dois portos atendam plenamente à conformidade “qualificação do núcleo ambiental”.

Segundo o levantamento, 26 portos dispõem de núcleos de segurança (ISP), 17 atendem a legislação para manuseio de cargas perigosas e 13 já têm a certificação do ISPS Code (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias). Além disso, 20 portos já possuem programa de prevenção de riscos ambientais (PPRA) e 18 atendem ao item “segurança e saúde do trabalhador portuário” (SESSTP).

Entre as conformidades menos atendidas pelos portos até aqui, estão o Plano de Emergência Individual (PEI), adotado plenamente em apenas cinco portos, o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), implantado em apenas três portos, e o Plano de Controle de Emergência (PCE), conformidade só atendida plenamente em quatro portos. Com relação à elaboração do Manual de Procedimentos para Gerenciamento de Riscos, só cinco portos atendem plenamente a conformidade.



Os fatores do sistema integrado de gestão ambiental

- **de capacitação** - estruturação organizacional – núcleo ambiental e de saúde e segurança do trabalhador; adoção de agendas voluntárias local e institucional; formação de uma base técnica e científica de dados ambientais; celebração de convênios, acordos de cooperação, etc.
- **de boas práticas ambientais** - gerenciamento de resíduos da atividade, inclusive dragagem; atendimento aos resíduos da embarcação; tratamento do vínculo porto-ciidade; gerenciamento de riscos ambientais; planos de contingência e emergência; procedimentos de manuseio de cargas perigosas; recuperação de áreas degradadas e aspectos de qualidade ambiental, como beleza, conforto, quietude, etc; e monitoramento.
- **de planejamento ambiental** - inventário dos recursos naturais e das relações ambientais e processo de avaliação ambiental estratégica no PDZ.

Núcleo ambiental

A implantação de um núcleo ambiental adequado mereceu especial atenção da Agenda Ambiental Portuária, assim como sua capacitação, para a qual foi instituído o Programa Nacional de Capacitação Portuária (PNCAP).

A avaliação recente da ANTAQ mostrou que os núcleos ambientais das Autoridades Portuárias estão aquém do adequado. Uma atividade multidisciplinar requer um núcleo com profissionais de diversas formações técnica e científica, para que se possa atuar adequadamente nas ações de comando e controle. Na prática, a maioria dos portos organizados faz economia nessa capacitação, inclusive quanto ao seu quantitativo.

Em apoio à atuação dos núcleos ambientais, estão sendo celebrados pelos portos convênios com universidades para a realização de diversos trabalhos ambientais, dando sustentação à gestão ambiental a cargo das Autoridades Portuárias.

São exemplos desses trabalhos, os monitoramentos dos ambientes portuários, como no porto de Rio Grande/RS, desenvolvidos em parceria com essas instituições de ensino superior, a Agenda Ambiental Local pelo porto de Santos/SP, de água de lastro pelo porto de Itaqui/MA, o convênio entre o Centro de Estudos do Mar – CEM/UFPR e a Universidade de KIEL (alemã) no Porto de Paranaguá, entre outros.



Outros trabalhos que estão sendo executados por meio de contratação de consultoria irão formar uma base de dados técnica e científica para utilização desses Núcleos. Por ser a gestão ambiental uma matéria multidisciplinar, é importante que seja delineada por profissionais capacitados, com dados e informações, além de recursos, para que se tenha a devida qualidade do que se executa. São medidas que facilitarão a tarefa do Núcleo Ambiental.

Plano de Emergência Individual – PEI

O Plano de Emergência Individual (PEI) deve estar aprovado pelo órgão ambiental e implantado em todos os portos brasileiros, por exigência da Lei nº 9.966/2000 e da Resolução Conama nº 398, de 11 de junho de 2008, que revisou a Resolução Conama nº 293, de 2 de dezembro de 2001. O grau de atendimento a essa conformidade está muito baixo. Nessa avaliação considerou-se a sua aprovação pelo órgão ambiental estadual ou federal e sua implantação pela Administração Portuária na área do seu porto.

A Resolução Conama 398/2008 não alterou muito a Resolução Conama 293/2001. Nas poucas mudanças, trouxe um complicador para uma conformidade que já está consideravelmente atrasada em sua implantação. Segundo o último texto, para a implantação do Plano é necessário recursos próprios da Autoridade Portuária, o que não tem sido a prática desse mercado de pres-

tação de serviço ambiental. Além disso, há uma certa subjetividade na avaliação do que seriam recursos próprios. Toda subjetividade fica sujeita à interpretação, ou seja, ao arbítrio de quem vai julgar a regra.

A compra, pelo porto, de equipamentos para combate às emergências com óleo, como mantas absorventes, barreiras de contenção, separadores de óleo, entre outros equipamentos, não garante um bom atendimento. Somente, uma empresa especializada poderá dar o atendimento adequado, com respostas imediatas e precisas.

Na prática, as instalações portuárias buscaram otimizar a aplicação de recursos na capacitação ao PEI. A situação mais comum é aquela em que os portos celebraram contratos com empresas especializadas para atendimento aos casos de derramamento de óleo na área molhada do porto, terceirizando esse atendimento.

Gerenciamento de riscos de poluição

A avaliação dos riscos de poluição faz parte da racionalidade da gestão ambiental. Ela dá condições ao agente portuário a atuar adequadamente em situações eventuais de danos ambientais. Por exemplo, os maiores impactos ambientais são decorrentes de acidentes eventuais com embarcações e consequente derramamento de óleo, para o que o porto deve estar prevenido.

Os Manuais de Procedimentos Internos para Gerenciamento de Riscos de Poluição estão previstos na Lei 9966/2000, também chamada de Lei do Óleo, e na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78).

Muito embora seja peça importante da gestão ambiental e obrigatório por lei, poucos portos elaboraram os seus respectivos manuais, nem os encaminharam para análise e aprovação do órgão ambiental competente.

Tratamento de resíduos sólidos

A maior parte dos impactos a serem gerenciados pelo sistema integrado de gestão ambiental está vinculada aos resíduos que são subprodutos da atividade em terra e na embarcação. Os resíduos de embarcações devem, na medida das possibilidades, serem retirados pelo porto organizado e levados para locais apropriados, denominados aterros sanitários. Essa é a prescrição da IMO, por meio da sua Convenção MARPOL, que trata da poluição oriunda das embarcações.

A Lei 9.966/2000 determinou que “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”. Esse serviço deveria ser objeto de um Plano de gerenciamento desses resíduos. A avaliação da gestão nos portos organizados realizada pela GMA/SPO/ANTAQ mostrou um atraso substancial no atendimento à essa conformidade. A Administração Portuária, a despeito de suas obrigações legais, ainda não está corretamente envolvida com a questão.

A Anvisa publicou a RDC 56/2008, que dispõe sobre o Regulamento Técnico de Boas Práticas Sanitárias no Gerenciamento de Resíduos Sólidos nas áreas de portos, aeroportos, passagens de fronteiras e recintos alfandegados. Essa resolução

Elementos da avaliação de risco:

- os níveis efetivos ou potenciais de poluição ou de degradação ambiental provocadas por atividades de pessoas físicas ou jurídicas;
- as condições de operação e de manutenção dos equipamentos e sistemas de controle da poluição;
- a capacitação dos responsáveis pela operação e manutenção dos sistemas, rotinas, instalações de proteção do meio ambiente e de segurança e saúde do trabalhador;
- a qualidade do desempenho das funções do gerenciamento ambiental;
- o encaminhamento dado às diretrizes e aos padrões do porto ou terminal portuário, objetivando preservar o meio ambiente e a vida;
- as soluções que permitam minimizar a probabilidade de exposição de operadores e do público a riscos provenientes de acidentes hipotéticos, mas prováveis, e de emissão contínuas que possam afetar direta ou indiretamente sua saúde ou segurança.



substitui os artigos da RDC Anvisa 217/2001 que tratam do gerenciamento dos resíduos sólidos do porto organizado e ainda revoga a RDC 342/2002.

Principais dificuldades identificadas no gerenciamento de resíduos na área portuária

- Técnicos em número insuficiente para o acompanhamento de todas as fases do processo de implantação do Gerenciamento de Resíduos, especialmente aquela relacionada com o destino final;
- Necessidade de aprimoramento dos procedimentos da autoridade portuária para a fiscalização da retirada, transporte e destino final dos resíduos na área portuária;
- Número insuficiente de empresas autorizadas pela ANVISA e pelo órgão ambiental competente para a coleta, transporte e destinação final e mesmo sua inexistência em algumas regiões;
- Necessidade de estimular a coleta seletiva e o uso de equipamentos de proteção individual e em alguns casos identificamos sua inexistência;
- Número insuficiente de coletores e dimensionamento incompatível para atender às necessidades dos usuários, especialmente na faixa de cais;
- Inexistência de infra-estrutura adequada e controle do armazenamento intermediário e o consequente acondicionamento impróprio de resíduos;
- Falta de infraestrutura (área) e indisponibilidade de equipamentos de tratamento de resíduos (autoclave ou incinerador), especialmente em áreas primárias dos portos;
- Indisponibilidade de aterro sanitário certificado ou destinação final aprovada pelo órgão ambiental;
- Necessidade de harmonização do arcabouço legal;
- Necessidade de definir as atribuições e responsabilidades pelas cargas em perimento;
- Dificuldade na destinação de lâmpadas, especialmente no norte do país;
- Falta de definição para o destino de sucatas com e sem valor patrimonial, para pneus de grande porte;
- Nas questões relacionadas com os resíduos e o Plano de Contingência para a gripe aviária foi identificado o seguinte:
 - Carência de Recursos humanos capacitados e em quantidade adequada para operacionalização das autoclaves;
 - Não inclusão, em alguns casos, da atividade portuária nos planos estaduais;
 - Dificuldade de localização da autoclave (área primária ou secundária) e seu licenciamento;
 - Necessidade de capacitação da comunidade portuária.



Conformidades de segurança ocupacional

○ Sistema Integrado de Gestão Ambiental (SIGA), ora em desenvolvimento pela GMA/SPO/ANTAQ, consiste num *check list* das conformidades ambientais e de segurança ocupacional na área portuária.

Cabe esclarecer que na ordem jurídica, a Lei nº 8.630/1993 tutela o Regime Jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e a Lei nº 9.719/1998 dispõe sobre normas e condições gerais de Proteção ao Trabalho Portuário.

A Lei nº 6.514/1977 dedica o Capítulo V Título II da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), à Segurança e Medicina do Trabalho, e o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), por intermédio da Portaria nº 3.214/78, aprovou as Normas Regulamentadoras (NR) previstas no Capítulo V da CLT. Esta mesma Portaria estabeleceu que as alterações posteriores das NR fossem determinadas pela Secretaria de Segurança e Saúde do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (SSST/MTE).

As Conformidades de Segurança Ocupacional para o setor portuário encontram-se contempladas na NR-29/MTE, e sua aplicação é voltada para os trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situadas dentro ou fora da área do Porto Organizado.

Incorporam-se às leis brasileiras, as Con-

venções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), quando promulgadas por Decretos Presidenciais. As Convenções Internacionais são promulgadas e internalizadas depois de submetidas e aprovadas pelo Congresso Nacional.

Por tratar-se de um sistema integrado de gestão ambiental, ele inclui necessariamente a Gestão da Qualidade Total (ISO 9000), a Proteção ao Meio Ambiente (ISO 14000) e o Sistema de Saúde e Segurança Ocupacional (OHSAS 18001), ou seja, ele deve considerar toda e qualquer ameaça à qualidade dos serviços desenvolvidos, aos recursos naturais, ao bem-estar do ambiente de trabalho, assim como ao transporte, ao manuseio e ao armazenamento das cargas perigosas que transitam pelas instalações portuárias, sendo, portanto, um instrumento fundamental para o tratamento da relação do porto com essas conformidades, num processo de aprimoramento contínuo.

A atividade portuária tem como origem de suas principais conformidades de segurança ocupacional as Convenções da OIT, e, quando se tratar de cargas perigosas, das Convenções da IMO, das quais o Brasil é signatário. São regras que devem ser cumpridas tanto pela navegação quanto pelo porto organizado ou instalação de mesma natureza. As Convenções da OIT traçam linhas gerais de regulação para que os países membros possam instituir regras para internalizar as proteções de segurança ocupacionais em seus territórios, segundo seus princípios e diretrizes.

ISPS Code

O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) foi adotado na Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, realizada em Londres em dezembro de 2002. Por meio desse Código, navios e instalações portuárias podem cooperar para detectar e dissuadir atos que ameacem a proteção das atividades de navegação e sua interface navio-porto.

Assim como os Núcleos Ambientais e Ocupacionais de Engenharia de Segurança, todos os portos que mantenham comércio marítimo internacional de navegação, portanto de longo curso, devem possuir um Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP), com suas Unidades de Segurança Portuária, em observância às exigências do ISPS Code, da Convenção SOLAS, da Organização Marítima Internacional (IMO), com a obtenção do Termo de Aptidão ou da Declaração de Cumprimento em termos de segurança portuária.

A implantação do ISPS Code nos portos brasileiros é coordenada pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos).



Agenda ambiental interna

A ANTAQ, como órgão regulador e fiscalizador, exige dos seus fiscalizados a adoção de estratégias que atendam às questões ambientais, de qualidade dos ambientes portuários, com a valorização desses ambientes. Daí, a importância de a Agência desenvolver um programa de gestão do seu ambiente funcional, dando o exemplo ao setor regulado.

A Agenda Ambiental Interna da ANTAQ incorpora a Agenda A3P (Agenda Ambiental da Administração Pública), da qual a Agência faz parte, em um canal de comunicação permanente, que conta com a participação de cerca de 300 órgãos públicos. Através dessa Rede, são promovidos intercâmbios técnicos e divulgação de experiências.

Tendo por finalidade promover a qualidade do ambiente de trabalho, a Agenda Ambiental da ANTAQ contempla os seguintes objetivos:

- confecção de um plano de comunicação;
- elaboração de um plano de capacitação contínua dos servidores quanto à “nova política” de gestão ambiental da Agência;
- elaboração do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, onde serão avaliadas parcerias com cooperativas de catadores de resíduos, visando à reciclagem e consequentemente geração de renda para esses catadores;
- implementação de um programa de combate ao desperdício de água e energia elétrica;
- implementação de um programa de redução de consumo e reaproveitamento de material de escritório;
- elaboração de um programa de melhoria contínua da qualidade de vida, bem-estar no trabalho, considerando principalmente a ambientação das instalações físicas;
- inserção de critérios socioambientais na aquisição de produtos e serviços, através da chamada “licitação verde” ou “licitação sustentável”; e
- efetivação da participação da ANTAQ na Rede A3P.



Gripe aviária

A rápida expansão no mundo do vírus da influenza aviária tornou premente uma série de ações para retardar a sua introdução e minimizar o número de vítimas do vírus. Em sintonia com uma crescente mobilização mundial, foi criado no âmbito do Ministério da Saúde o “Grupo Executivo Interministerial para Implantação do Plano Brasileiro de Preparação Para Uma Pandemia de Influenza - GEI” (Decreto Presidencial, de 24 de outubro de 2005). Para apoiar as atividades do GEI, foram criados diversos Grupos de Trabalho, entre eles o que elaborou o Plano Geral de Contingência à Influenza em Portos.

De acordo com esse Plano Geral, a ANTAQ ficou com a atribuição de divulgar informações para Autoridades Portuárias e empresas de apoio portuário, além de definir, também, Medidas de Planejamento. Segundo critérios técnicos estabelecidos pelo GT, que levaram em conta aspectos orçamentários, geográficos e de movimentação de carga e passageiros, foram priorizados dez portos para implantação do plano em questão.

Portos selecionados na primeira etapa de elaboração do Plano

- | | |
|------------------|--------------------------|
| ● Belém – PA | ● Rio de Janeiro – RJ |
| ● Fortaleza – CE | ● Santos – SP |
| ● Recife – PE | ● Paranaguá – PR |
| ● Salvador – BA | ● São Franc. do Sul – SC |
| ● Vitória – ES | ● Rio Grande – RS |

Cada um desses portos elaborou um Plano Específico, juntamente com as autoridades locais envolvidas, que continha o planejamento portuário das ações relacionadas à Gripe Aviária.

Principais aspectos do Plano

- Plano de Informação
- Plano Operacional
- Plano Emergencial de Gerenciamento de Resíduos Sólidos
- Plano de Manejo de Avifauna

Coube à ANTAQ promover a capacitação das Autoridades Portuárias e empresas de apoio portuário que prestam serviço de coleta de resíduos com os recursos oriundos do crédito extraordinário estabelecido para esse fim. Por não se tratar de uma entidade especializada em assuntos relacionados à saúde pública, a ANTAQ realizou o trabalho em parceria com a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), que já tinha colaborado com as Autoridades Portuárias na confecção dos Planos Específicos portuários.

O processo de capacitação foi dividido em duas etapas: de capacitação dos instrutores de treinamento e dos agentes portuários e trabalhadores. Na primeira etapa, a capacitação consistiu em dotar os futuros instrutores de condições de exercer suas funções de treinadores. Esse processo inicial foi construído a partir de três eventos específicos com essa finalidade. O treinamento local, por sua vez, tem sido contínuo e conta com a participação de toda a comunidade portuária envolvida no Plano Específico.

Foram confeccionados e distribuídos diversos produtos, entre os quais:

1. DVD sobre Aspectos Clínicos da Influenza; Conceito da Doença, Vigilância Epidemiológica e Biossegurança;
2. Apostilas sobre Aspectos Clínicos da Influenza; Conceito da Doença, Vigilância Epidemiológica e Biossegurança;
3. Kit de Equipamentos de Proteção Individual - EPI's demonstrativo;
4. CD com as aulas, cartilha (português e inglês), fluxogramas, planos específicos, plano geral, plano brasileiro e outros documentos;
5. Dois álbuns seriados, o primeiro sobre o que é a doença e o outro com os seguintes conteúdos: Etiqueta Respiratória, Lavagem de mãos e Uso correto do EPI;

6. Um sítio virtual <http://www.nas.unifesp.br>. Nesse sítio todo o material didático está disponível para a utilização do público em geral. Além disso, existem fóruns de discussão e troca de experiências, tira dúvidas, o Plano Geral e os Planos Específicos dos dez portos, o cronograma de capacitação local, a lista de coordenadores, entre outros;

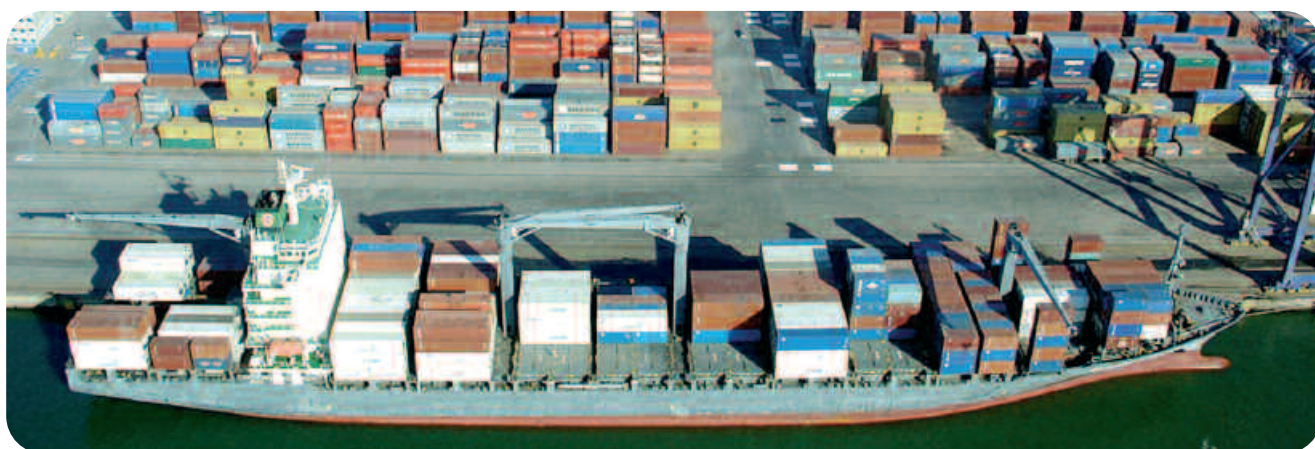
7. Manual para Instalações de Recepção de Resíduos Sólidos, da Organização Marítima Internacional – IMO publicado pela ANTAQ e ANVISA;

8. Cartazes e folderes para divulgação aos agentes portuários, trabalhadores, tripulação e passageiros acerca da Gripe.

Esse processo promoveu uma disseminação de informações e integração das equipes técnicas dos agentes (autoridades, trabalhadores portuários e empresas privadas) intervenientes, que possuem atribuições relacionadas ao tema, tais como a ANVISA, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a Receita Federal, a Polícia Federal, as Secretarias Estaduais e Municipais de Saúde, as empresas terceirizadas prestadoras de serviço, entre outras.

Acredita-se que a implantação das ações de capacitação previstas no Plano Geral e nos Planos Específicos deve ser um processo contínuo. Trata-se de uma grande oportunidade para serem desenvolvidas ações integradas em relação à saúde pública, meio ambiente, segurança do trabalho e segurança portuária.

Em outra etapa, o trabalho desenvolvido servirá de base para a implantação das ações previstas nos próximos portos selecionados e, posteriormente, em Terminais de Uso Privativo (TUPs), ampliando a malha de portos que estarão previamente preparados para o enfrentamento de situações críticas relacionadas a uma possível pandemia de *influenza*.



Quadro com a atual situação de atendimento às principais conformidades ambientais pelos portos - 2008

Portos	Núcleo ambiental (NA)	Qualificação do NA	Licenciamento	PEI	PG RS	Auditoria ambiental	Manual de proced. p/ gerenc. de riscos	SESSTP	PPRA	PCE	Cargas perigosas	Núcleo de segurança (ISPS)	Certificação ISPS
Porto de Angra dos Reis - RJ	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☹
Porto de Antonina - PR	☺	☹	☺	☹	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Aratu - BA	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Belém - PA	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Cabedelo - PB	☹	☹	☺	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Forno - RJ	☹	☹	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Fortaleza - CE	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Imbituba - SC	☺	☺	☺	☹	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Itaguaí - RJ	☺	☺	☺	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Itajaí - SC	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Itaqui - MA	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Macapá - AP	☹	☹	☺	☺	☺	☹	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Maceió - AL	☹	☹	☺	☹	☺	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Manaus - AM	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☺	☹	☹	☺	☺	☹
Porto de Natal - RN	☹	☹	☹	☺	☺	☹	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Niterói - RJ	☺	☹	☺	☹	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☹
Porto de Paranaguá - PR	☺	☺	☺	☹	☺	☹	☹	☹	☺	☺	☹	☺	☺
Porto de Porto Alegre - RS	☺	☺	☹	☹	☺	☹	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺
Porto de Porto Velho - RO	☹	☹	☺	☹	☺	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☺	☹
Porto de Recife - PE	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Rio de Janeiro - RJ	☺	☹	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Rio Grande - RS	☺	☺	☺	☹	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Salvador - BA	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☺	☺
Porto de Santarém - PA	☺	☺	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Santos - SP	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de São Franc. do Sul - SC	☺	☹	☺	☹	☺	☺	☹	☺	☹	☹	☺	☺	☺
Porto de São Sebastião - SP	☹	☹	☹	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Suape - PE	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Vila do Conde - PA	☺	☺	☹	☹	☺	☺	☹	☹	☺	☺	☺	☺	☺
Porto de Vitória - ES	☺	☺	☺	☹	☺	☺	☹	☺	☺	☺	☹	☺	☺

Observação: PEI de Forno e Niterói em revisão.

Legenda: ☺ Atende ☹ Atende parcialmente ☹ Não atende



Navegação marítima

Gastos com afretamentos em 2007

Os gastos com afretamento na navegação de longo curso – feita entre portos brasileiros e estrangeiros – foi novamente responsável pela maior parte das despesas com afretamento: US\$ 1,56 bilhão ou mais de 68,6% do valor total de US\$ 2,28 bilhões, cifra praticamente estável em relação à de 2006 (US\$ 2,3 bilhões). Entretanto, os gastos no longo curso caíram 12,4% na comparação com 2006 para 2007, quando chegaram a US\$ 1,78 bilhão.

A segunda maior participação nas despesas com afretamentos em 2007 foi novamente da navegação de apoio marítimo – feita em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica para o apoio logístico a embarcações e instalações envolvidas na pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. O valor gasto no apoio marítimo foi de US\$ 543 milhões (quase 24% das despesas com afretamento), alta de quase 36% em relação a 2006,

quando o montante gasto foi de US\$ 399,5 milhões.

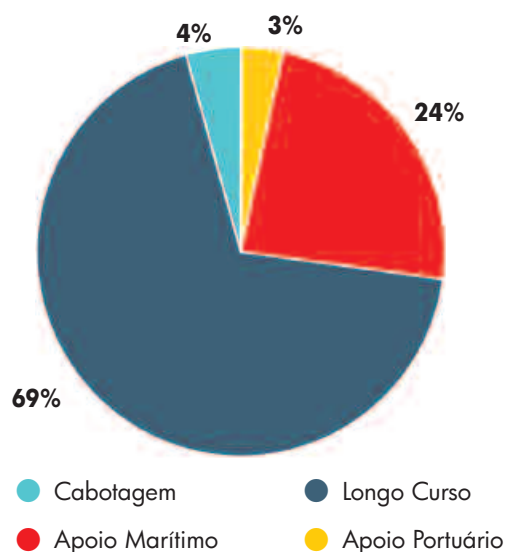
As despesas na cabotagem – navegação entre portos ou pontos do território brasileiro – somaram US\$ 98,1 milhões (4,3% do total), quase 24% a mais do que os US\$ 79,2 milhões gastos em 2006. Já no apoio portuário – navegação realizada exclusivamente entre portos e terminais, para atendimento a embarcações e instalações portuárias –, os gastos com afretamentos em 2007 dobraram na comparação com 2006, quando saltaram de US\$ 36,9 milhões para mais de US\$ 74,6 milhões, quase 3,3% do total gasto com afretamentos em 2007.

A ANTAQ emitiu 2.510 autorizações e/ou registros de afretamentos em 2007, dos quais 1.292 (51,5%) foram para cabotagem, 998 (39,7%) para a navegação de longo curso, 190 (7,5%) para o apoio marítimo e 30 (1,3%) para a navegação de apoio portuário.

Gastos com fretamentos - 2007

Navegação	Valor (US\$)
Cabotagem	98.157.108,77
Longo Curso	1.565.290.450,19
Apoio Marítimo	543.033.046,91
Apoio Portuário	74.652.719,73
Total	2.281.133.325,60

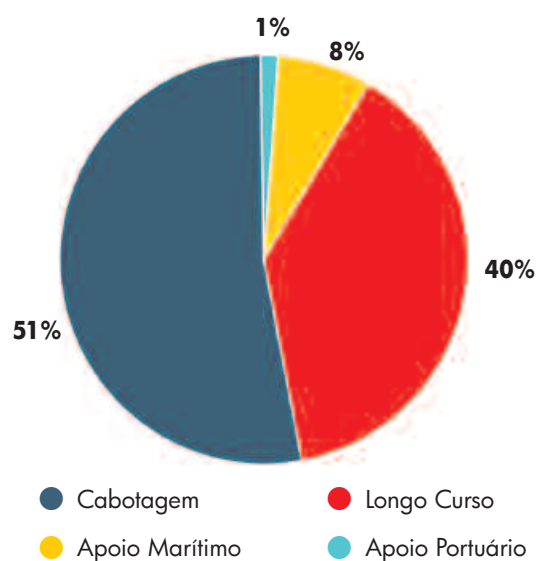
Fonte: GAM-SNM/ANTAQ



Número de autorizações e registros concedidos - 2007

Navegação	Valor (US\$)
Cabotagem	1292
Longo Curso	998
Apoio Marítimo	190
Apoio Portuário	30
Total	2510

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ



Longo curso

A Petrobras gastou US\$ 1,085 bilhão com afretamentos em navegação de longo curso (queda de 11% em comparação com 2006) ou 70,4% da despesa geral de US\$ 1,56 bilhão, no longo curso, em 2007. As empresas Aliança Navegação e Logística e Companhia Libra de Navegação responderam juntas por 19,6% do total ou US\$ 300 milhões (queda de 2,3%). Outras 11 empresas gastaram o equivalente aos 10% restantes.

A despesa da Petrobras com afretamentos no longo curso é responsável por quase toda a despesa de US\$ 1,1 bilhão com afretamentos de petroleiros (US\$ 990 milhões) e gaseiros (US\$ 115 milhões), queda de 11,4% em relação a 2006. Destacaram-se também os gastos com afretamentos de porta-contêineres – US\$ 259 milhões, queda de 3% na comparação com 2006.

O maior gasto com afretamentos no longo curso por tipo de acondicionamento foi com graneis líquidos – petróleo e derivados, principalmente –, chegando a US\$ 1,17 bilhão (queda de 16,4% em relação a 2006) ou 75,1% da despesa geral em 2007.

A segunda maior despesa por tipo de acondi-

cionamento em 2007 foi com os contêineres, US\$ 273 milhões (estável em relação a 2006) ou 17,4% do total. Os 7,5% restantes ou US\$ 116 milhões foram gastos com afretamentos no longo curso para transportar carga geral, automóveis e graneis sólidos. No caso dos graneis sólidos, mais de US\$ 82,6 milhões foram gastos com afretamentos de graneleiros, alta de 6,3% sobre 2006.

Os afretamentos por tempo – modalidade em que se afreta, por tempo determinado, embarcação já armada e tripulada – somaram US\$ 1 bilhão (queda de 11%) ou 69,7% da despesa total em 2007. Em seguida, vieram os afretamentos por viagem – modalidade em que se afreta embarcação já tripulada para o transporte de carga em uma viagem –, que somaram US\$ 380,3 milhões (alta de 3%) ou 24,3% do total.

Os afretamentos a casco nu – quando se afreta embarcação por tempo determinado, com direito a a armar e tripular a embarcação – e por espaço – quando se afreta um espaço determinado numa embarcação – somaram US\$ 94 milhões (queda de 51,2% em relação a 2006) ou 6% da despesa geral com afretamentos em 2007.

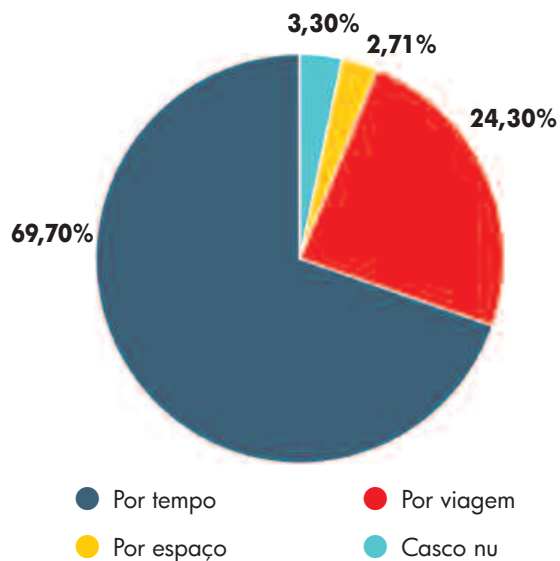


Navegação de longo curso

Gastos com afretamento por modalidades de afretamento - 2007

Modalidade de afretamento	Valor (US\$)
Por Tempo	1.090.940.649,04
Por Viagem	380.318.215,84
Por Espaço	42.382.858,98
Casco Nu	51.648.726,33
Total	1.565.290.450,19

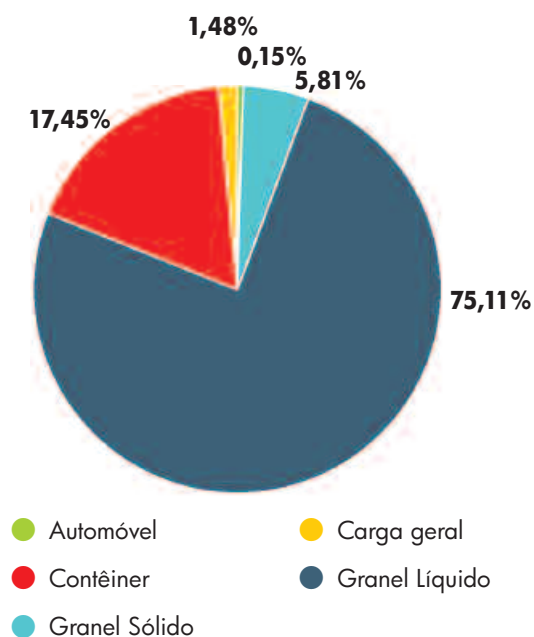
Fonte: GAM-SNM/ANTAQ



Gastos com afretamento por tipos de acondicionamento - 2007

Tipo de acondicionamento	Valor (US\$)
Automóvel	2.374.095,00
Carga Geral	23.164.074,02
Contêiner	273.109.387,72
Granel Líquido	1.175.701.733,93
Granel Sólido	90.941.159,50
Total	1.565.290.450,17

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ



Navegação de longo curso

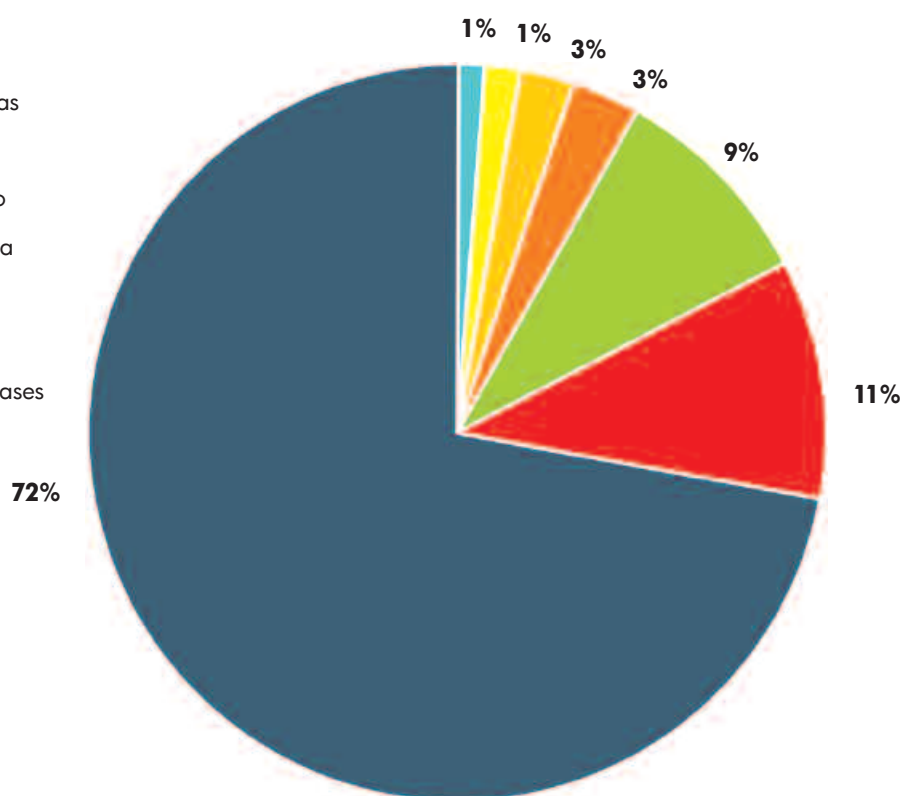
Gastos com afretamento por empresas - 2007

Empresas	Valor (US\$)
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	1.085.474.409,95
Aliança Navegação e Logística	161.289.400,00
Companhia Libra de Navegação	138.922.658,18
H Dantas – Com. Nav. e Indústria	45.101.290,00
Empresa de Navegação Elcano	39.746.271,39
Comercial Marítima Oceânica	21.923.142,73
Flumar Transp. de Químicos e Gases	14.106.729,86
Companhia de Navegação Norsul	11.704.250,00
Navegação Guarita	7.578.350,00
DCNDB Overseas	7.387.928,50
Chaval Navegação	5.080.069,50
Pancoast Navegação	2.872.000,00
Metalnave S/A – Comércio e Indústria	661.500,00
Global Transporte Oceânico	400.730,08
Total	1.542.248.730,19

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais empresas

- Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras
- Aliança Navegação e Logística
- Companhia Libra de Navegação
- H Dantas – Com. Nav. e Indústria
- Empresa de Navegação Elcano
- Comercial Marítima Oceânica
- Flumar Transp. de Químicos e Gases



Navegação de longo curso

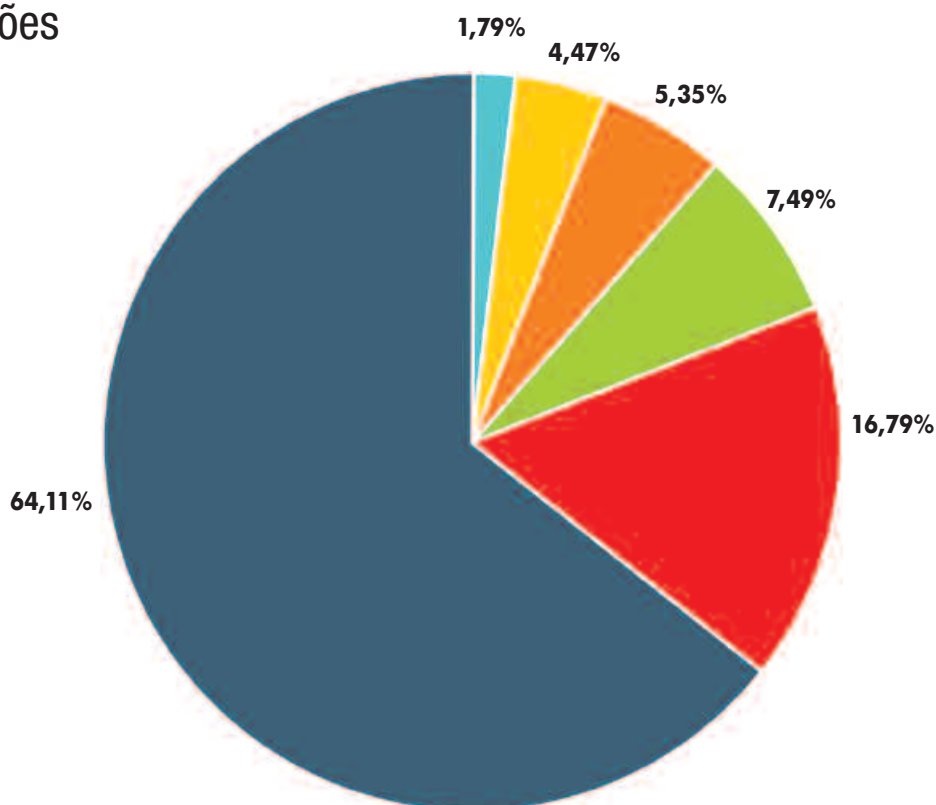
Gastos com afretamento por embarcação - 2007

Tipo de embarcação	Valor (US\$)
Petroleiro	990.819.138,65
Porta-Contêiner	259.468.971,34
Gaseiro	115.821.497,42
Graneleiro	82.664.340,00
Químico	69.061.097,86
Multi-Propósito	27.708.974,76
RO-RO	14.760.430,16
Cargueiro	4.586.000,00
Heavy-Lift	400.000,00
Barcaça Propulsada	0,00
TOTAL	1.565.290.450,19

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais embarcações

- Petroleiro
- Porta-Contêiner
- Gaseiro
- Graneleiro
- Químico
- Multi-Propósito



Apoio marítimo

A Petrobras foi a empresa responsável pela maior parte dos US\$ 543 milhões pagos em afretamentos no apoio marítimo, ao gastar US\$ 460,5 milhões (alta de 36%) ou 84,8% do total gasto em 2007.

A cifra está próxima dos US\$ 462 milhões (alta de 45,7% sobre 2006) gastos em 2007 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 13 empresas responderam pelos US\$ 82,4 milhões restantes.

Quanto à modalidade de afretamento, os maiores gastos no apoio marítimo foram com afretamentos por tempo, chegando a US\$ 531,8 milhões (alta de quase 36% em relação a 2006) ou 98% do total. Os outros 2% ou US\$ 11 milhões (alta de quase 40%) foram pagos em afretamentos a casco nu.

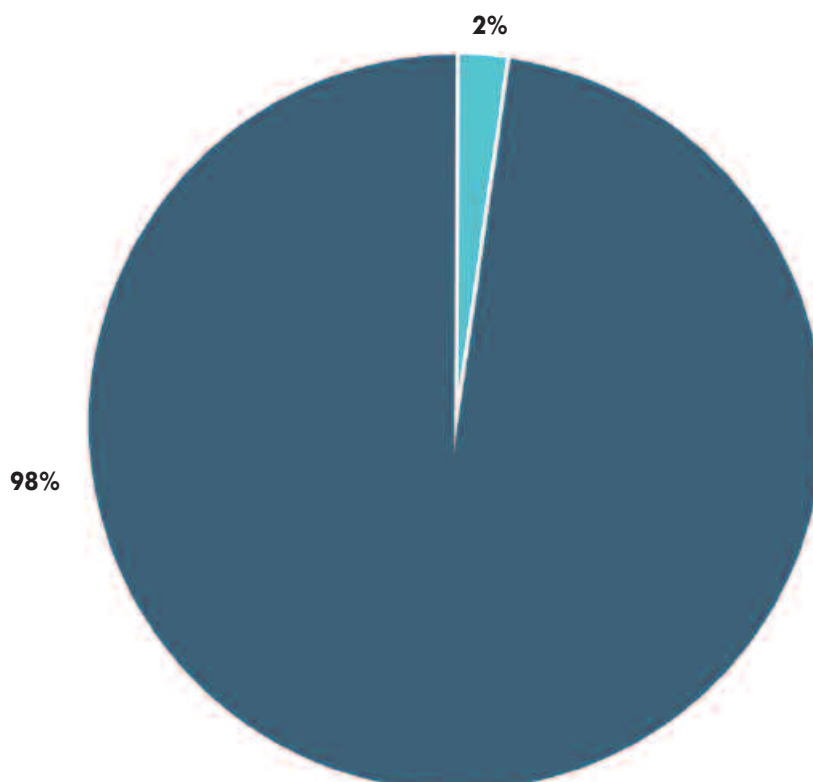


Gastos com afretamento por modalidades de afretamento - 2007

Modalidade de afretamento	Valor (US\$)
Por Tempo	531.827.428,46
Casco Nu	11.205.618,45
Total	543.033.046,91

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

- Por tempo
- Casco nu



Navegação de apoio marítimo

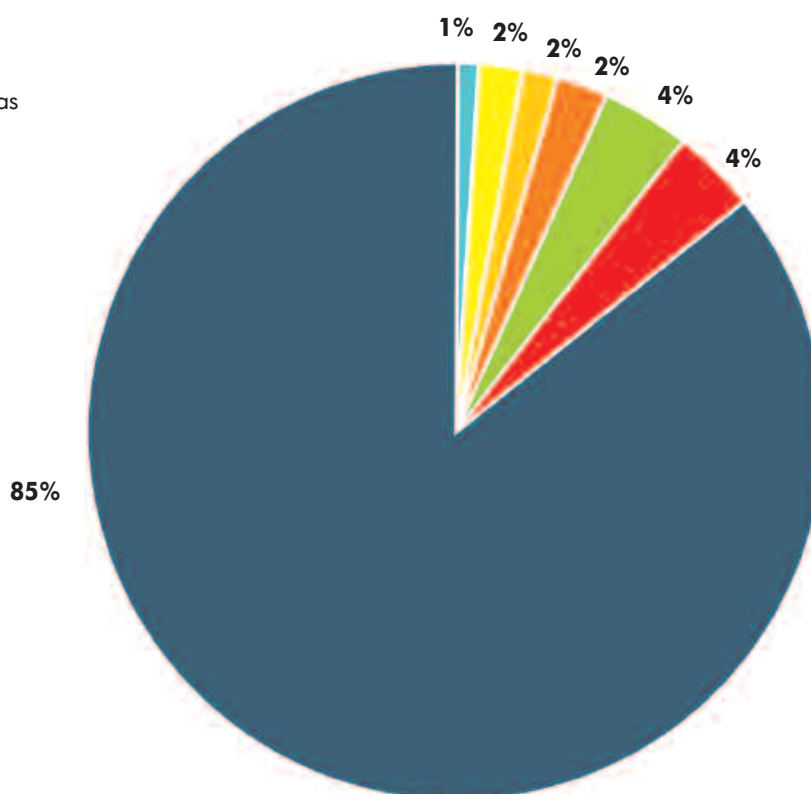
Gastos com afretamentos por empresas - 2007

Empresas	Valor (US\$)
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	460.570.040,44
Subsea 7 do Brasil Navegação	19.488.400,00
Astromarítima Navegação	18.825.680,52
Navegação S. Miguel	12.830.000,00
Galáxia Marítima	11.499.000,00
Maré Alta do Brasil Navegação	9.558.321,95
Bos Navegação	4.328.100,00
Bram Offshore Transp. Marítimos	1.911.275,50
Alfanave Transportes Marítimos	1.314.975,00
Camorim Serviços Marítimos	1.122.750,00
Trico Serviços Marítimos	1.014.326,90
Delba Marítima Navegação	540.000,00
R&P Transportes Marítimos	22.116,60
Luanova Serviços Marítimos	8.060,00
Total	543.033.046,91

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais empresas

- Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras
- Subsea 7 do Brasil Navegação
- Astromarítima Navegação
- Navegação S. Miguel
- Galáxia Marítima
- Maré Alta do Brasil Navegação
- Bos Navegação



Navegação de apoio marítimo

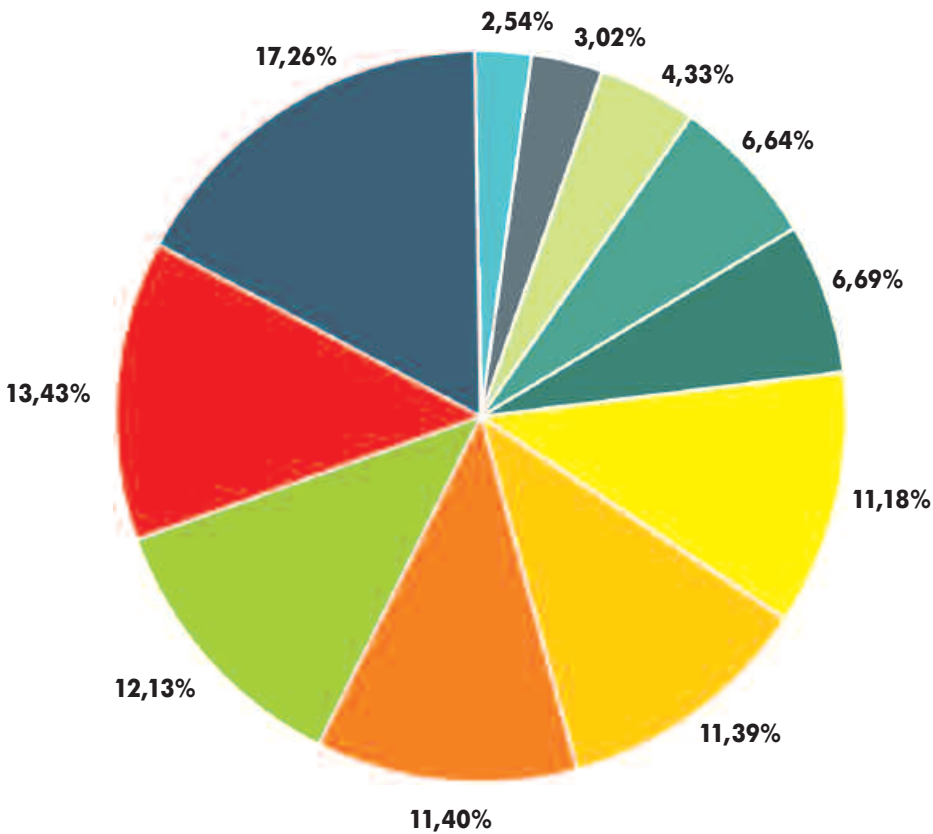
Gastos com afretamentos por embarcações - 2007

Tipo de embarcação	Valor (US\$)
AHTS 12000	80.887.885,00
AHTS 15000	62.929.225,00
PSV	56.839.946,57
PSV 3000	53.424.315,32
AHTS	53.363.875,52
AHTS 18000	52.393.900,00
AHTS 7000	31.361.169,03
PSV 1500	31.116.658,91
PSV 1000	20.304.363,20
AHTS 10000	14.141.192,25
UT 4000	11.882.797,00
RSV	9.804.400,00
PSLV	9.684.000,00
LH 1200	7.417.048,00
UT 750	5.937.809,22
LANCHA DE PASSAGEIROS	5.626.607,24
AHTS 5000	5.152.880,00
SV1000	5.029.380,20
MULTIPROPÓSITO	4.230.000,00
SV 300	3.563.029,39
TS 10000	3.321.500,00
PSV 2000	3.079.800,00
UT 2500	2.062.250,00
SUPORTE A NAVIO SÍSMICO	1.878.000,00
TS 7000	1.643.700,00
MANUSEIO DE ESPIAS	1.432.349,05
BALSA DE CARGA	1.370.005,60
REBOCADOR	936.500,00
LH 1800	878.335,70
AHSV	549.000,00
LH 300	271.324,50
LANCHA MISTA	234.978,83
AHT	183.000,00
FLOTEL	55.850,00
BARCO DE APOIO	45.971,38
TOTAL	543.033.046,91

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais embarcações

- AHTS 12000
- AHTS 15000
- PSV
- PSV 3000
- AHTS
- AHTS 18000
- AHTS 7000
- PSV 1500
- PSV 1000
- AHTS 10000
- UT 4000



Cabotagem

A Companhia de Navegação Nor-sul foi a que mais gastou com afretamentos na cabotagem, mais de US\$ 29 milhões (alta de 143% na comparação com 2006) ou quase 30% do total de US\$ 98,1 milhões gastos com afretamentos na cabotagem em 2007. A Petrobras realizou o segundo maior gasto, pouco mais de US\$ 21 milhões (queda de 10,3%) ou 21,4% do total. Portanto, as duas empresas juntas responderam por mais da metade das despesas com afretamento na cabotagem.

A grande participação da Petrobras na despesa com afretamentos na cabotagem reflete-se na distribuição de gastos por tipo de embarcação: os afretamentos de químicos, petroleiros e gaseiros chegaram a US\$ 44,6 milhões (alta de 37,7% sobre 2006) ou 45% do valor total.

O maior gasto com afretamentos por tipo de acondicionamento na cabotagem foi no transporte de granéis líquidos (petróleo e derivados), chegando a US\$ 44,4 milhões (alta de 28% sobre 2006) ou 45,2% do total. Os gastos com afretamentos para transporte de granéis sólidos vieram logo em seguida, alcançando os US\$ 41,5 milhões (alta de 120%) ou 42,3% da despesa geral na cabotagem em 2007.

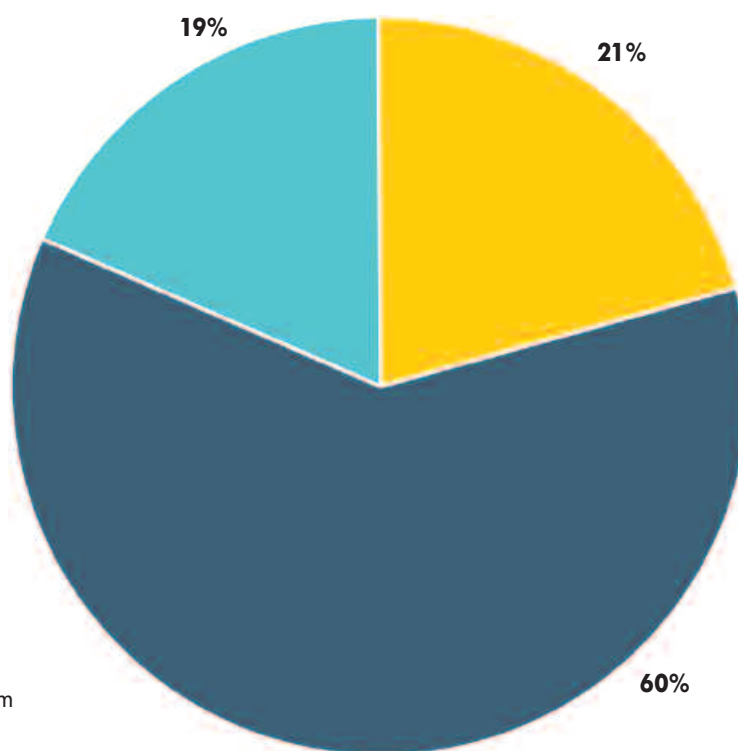
Em relação à modalidade, a maior despesa foi com os afretamentos por viagem, que somaram US\$ 59,3 milhões (alta de 61,7% na comparação com 2006) ou mais de 60% do total. Em seguida, vieram US\$ 20,4 milhões (alta de 44,4%) gastos com afretamentos por espaço e a despesa de US\$ 13 milhões (alta de 40,7%) com afretamentos por tempo.



Gastos com afretamento por modalidades de afretamento 2007

Modalidade de afretamento	Valor (US\$)
Por Tempo	18.378.146,69
Por Viagem	59.350.611,72
Por Espaço	20.428.350,36
Casco Nu	0,00
Total	98.157.108,77

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ



● Por Tempo
 ● Por Viagem
 ● Por Espaço



Navegação de cabotagem

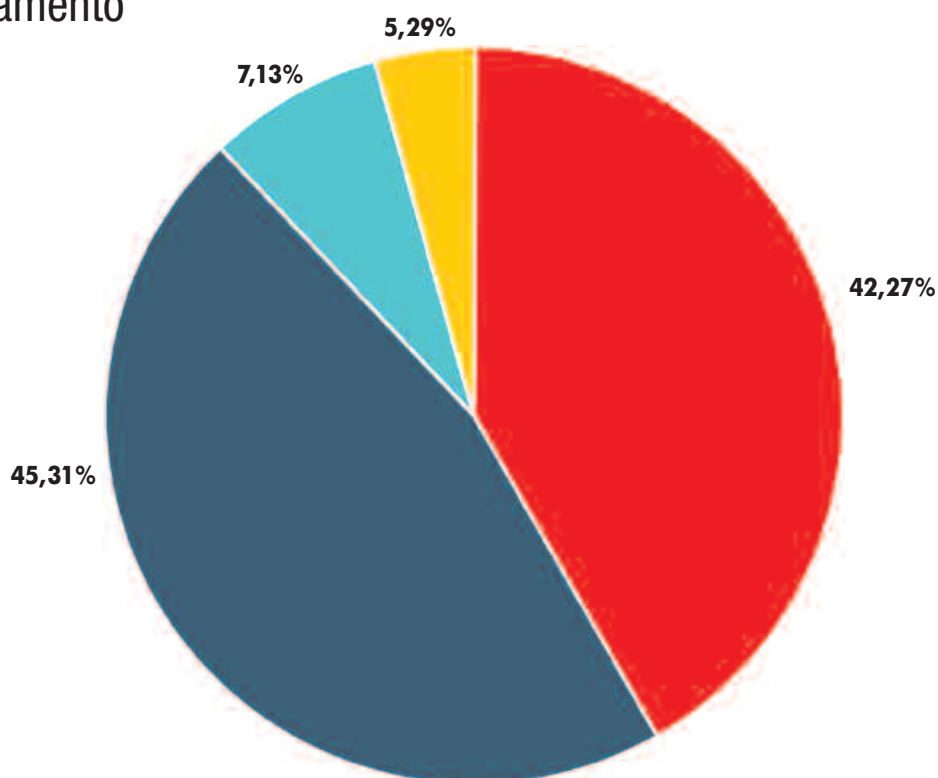
Gastos com afretamentos por tipos de acondicionamento 2007

Tipo de acondicionamento	Valor (US\$)
Carga Geral	5.190.712,23
Contêiner	6.994.893,95
Granel Líquido	44.478.754,69
Granel Sólido	41.492.747,90
Total	98.157.108,77

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Tipos de acondicionamento

- Carga geral
- Contêiner
- Granel Líquido
- Granel Sólido



Navegação de cabotagem

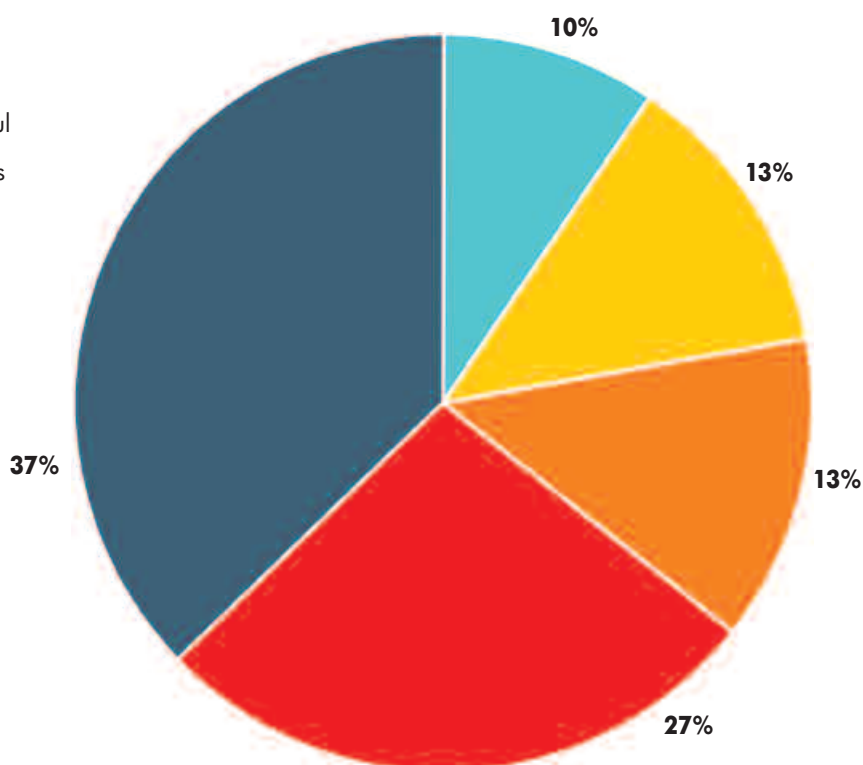
Gastos com afretamentos por empresas 2007

Empresas	Valor (US\$)
Companhia de Navegação Norsul	29.111.535,88
Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras	21.024.698,30
Global Transporte Oceânico	10.339.424,87
Empresa de Navegação Elcano	9.914.546,10
H Dantas – Com. Nav. e Indústria	7.691.355,00
Comercial Marítima Oceânica	4.359.823,72
Frota Oceânica e Amazônica	4.344.944,40
Flumar Transp. de Químicos e Gases	4.257.980,32
Aliança Navegação e Logística	2.486.400,00
Companhia Libra de Navegação	1.710.780,00
Pancoast Navegação	1.176.000,00
Navegação Guarita	860.400,00
Mercosul Line Navegação e Logística	667.615,00
Granéis do Brasil Marítima	174.273,18
Agemar Transp. e Empreendimentos	37.332,00
Total	98.157.108,77

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais empresas

- Companhia de Navegação Norsul
- Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras
- Global Transporte Oceânico
- Empresa de Navegação Elcano
- H Dantas – Com. Nav. e Indústria



Navegação de cabotagem

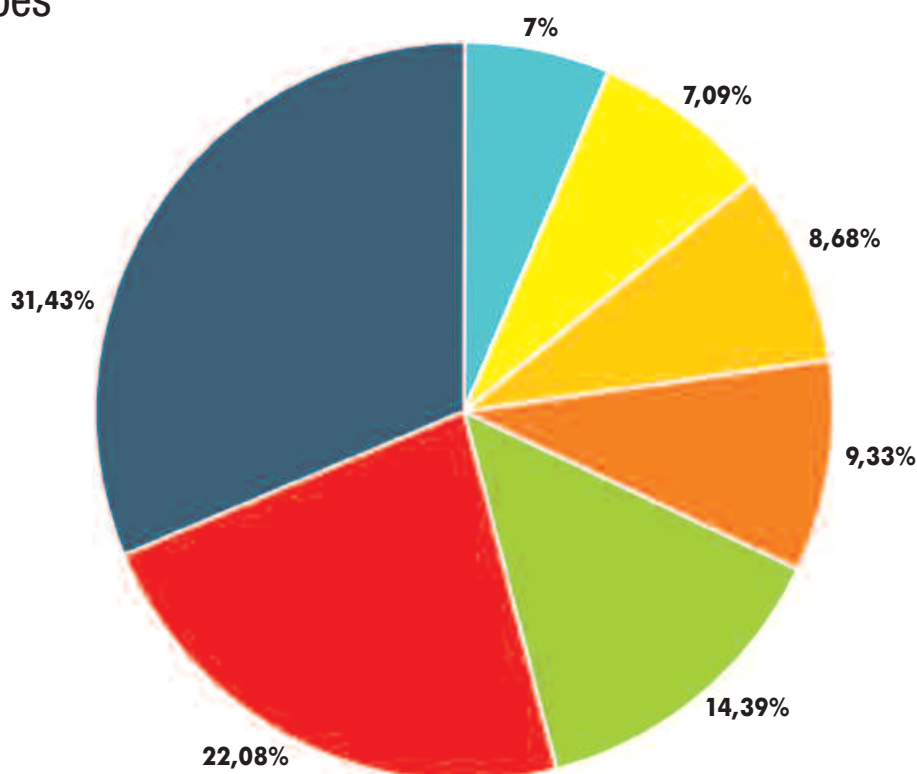
Gastos com afretamento por embarcação 2007

Tipo de embarcação	Valor (US\$)
Graneleiro	30.621.798,28
Químico	21.509.621,19
Petroleiro	14.016.273,93
Multi-Propósito	9.093.099,44
Gaseiro	8.451.927,57
Cargueiro	6.908.309,49
Porta-Contêiner	6.814.278,87
Barcaça Propulsada	463.600,00
RO-RO	180.700,00
Heavy-Lift	97.500,00
TOTAL	98.157.108,77

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais embarcações

- Graneleiro
- Químico
- Petroleiro
- Multi-Propósito
- Gaseiro
- Cargueiro
- Porta-Contêiner



Apoio portuário

A Thyssenkrupp CSA Companhia Siderúrgica foi responsável, sozinha, por US\$ 59,9 milhões ou mais de 80% dos US\$ 74,6 milhões gastos com afretamentos na navegação de apoio portuário em 2007. A empresa não apareceu na edição anterior do Panorama e, portanto, não é possível calcular a variação em relação ao ano anterior.

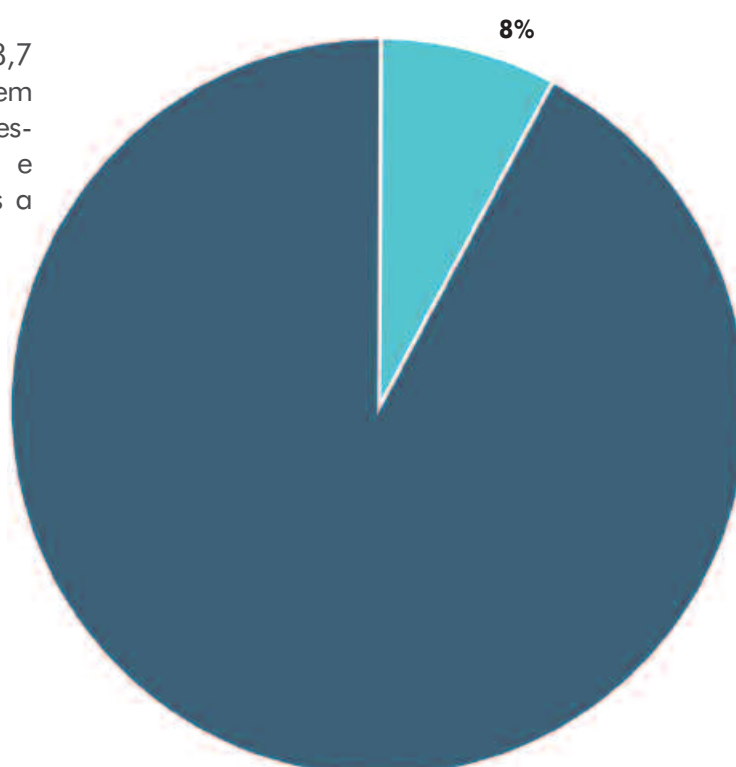
Somar e Superpesa, juntas, somaram US\$ 10,4 milhões em afretamentos no apoio portuário (queda de 43,8% na comparação com 2006) ou quase 14% do total. A Deme Brazil, que também não aparece no levantamento anterior, gastou US\$ 2,6 milhões (3,5%) com afretamentos no apoio portuário. Outras cinco empresas gastaram juntas US\$ 765 mil ou 1% do total.

A maior parte do valor total foi gasta com afretamentos de embarcações que realizam serviços de dragagem: US\$ 48,5 milhões (alta de 58% sobre 2006) ou 65% da despesa geral foram para afretar dragas. Em segundo lugar, ficaram as barcaças, com US\$ 16,3 milhões ou 21,8% do total.

Quanto à modalidade, US\$ 68,7 milhões (alta de 104%) foram gastos em afretamentos por tempo – 92% da despesa geral com apoio portuário – e US\$ 5,9 milhões, em afretamentos a casco nu (alta de 73,7%).

- Por tempo
- Casco nu

92%



Fonte: GAM-SNM/ANTAQ



Gastos com afretamento por modalidades de afretamento 2007

Modalidade de afretamento	Valor (US\$)
Por Tempo	68.749.955,87
Casco Nu	5.902.763,86
Total	74.652.719,73

Navegação de apoio portuário

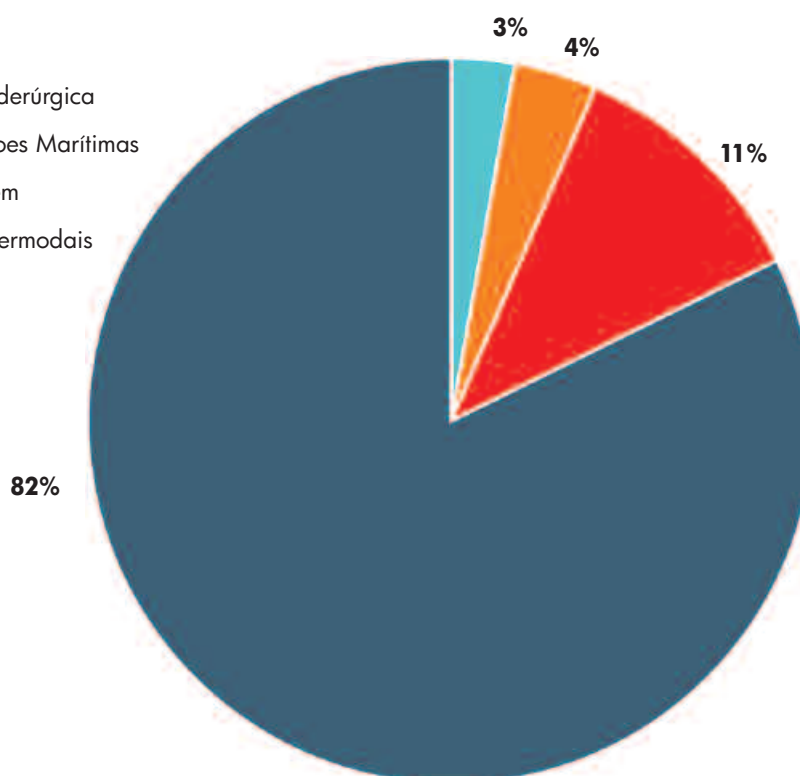
Gastos com afretamentos por empresas 2007

Empresas	Valor (US\$)
Thyssenkrupp CSA Companhia Siderúrgica	59.904.025,50
SOMAR – Serviços de Operações Marítimas	8.215.805,45
Deme Brazil Srvços de Dragagem	2.619.034,28
Superpesa Cia de Trans. Esp. Intermodais	2.241.500,00
Navegação S. Miguel	543.000,00
Bandeirantes Dragagem e Construção	365.000,00
Saveiros Camuyrano – Serviços Marítimos	358.416,00
Companhia Vale do Rio Doce	239.200,00
Enterpa Engenharia	166.738,50
Total	74.652.719,73

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais empresas

- Thyssenkrupp CSA Companhia Siderúrgica
- SOMAR – Serviços de Operações Marítimas
- Deme Brazil Srvços de Dragagem
- Superpesa Cia de Trans. Esp. Intermodais



Navegação de apoio portuário

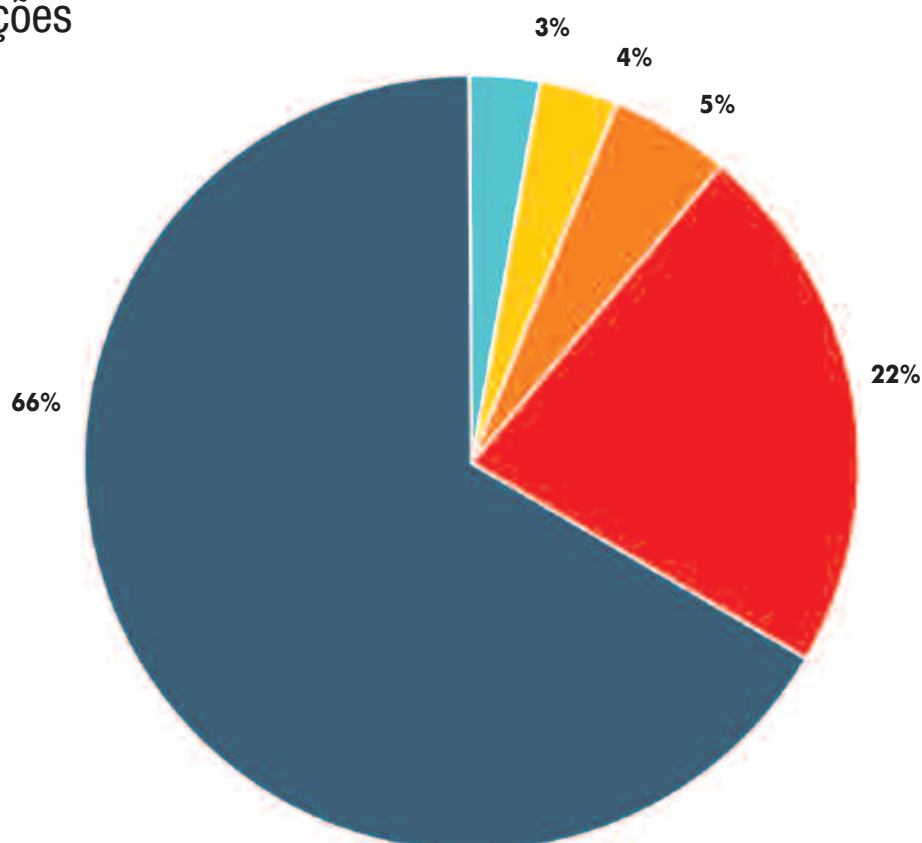
Gastos com afretamento por embarcação 2007

Tipo de embarcação	Valor (US\$)
Draga	48.497.972,57
Barcaça	16.359.841,88
UT250	3.428.755,00
Rebocador	2.737.263,42
Cábrea/Guindaste	2.241.500,00
Petroleiro	543.000,00
Balsa Oceânica	479.386,86
Chata Graneleira	365.000,00
TOTAL	74.652.719,73

Fonte: GAM-SNM/ANTAQ

Principais embarcações

- Draga
- Barcaça
- UT250
- Rebocador
- Cábrea/Guindaste



Frota de Bandeira Brasileira (própria e afretada)

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 1.015 embarcações. Deste total, 72,4% (735 embarcações) têm idade igual ou superior a 18 anos, com idade média de 20,2 anos, extremamente elevada, considerando-se que a vida útil dos navios situa-se em torno de 20 anos.

Do total de 1.015 embarcações, 141 (14%) operam nas navegações de cabotagem e longo curso, com capacidade de transporte em torno de 2.588.516 (88%) 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, que têm custos de operação mais baixos. Na década de 90, vários navios originalmente concebidos para este segmento de navegação migraram para a navegação de cabotagem e para a operação regional (Mercosul). A frota mercante brasileira que vinha reduzindo nas últimas décadas por falta de renovação vem apresentando crescimento com a retomada da construção naval, com projetos de navios de última geração, ambientalmente eficientes, dimensionados para o tráfego de cabotagem e adequados às condições da infraestrutura portuária brasileira. A frota de navegação de apoio portuário também vem sendo renovada e a de navegação de apoio marítimo tem apresentado crescimento expressivo por conta do desenvolvimento das atividades de exploração e produção de petróleo no mar.



Frota de Bandeira Brasileira (própria e afretada)

Tipo de navio	Quant.	%	Idade média (anos)	TPB	%
BALSA	52	5,1	14	57.471,2	2,0
BARCAÇA	40	3,9	21	131.047,5	4,4
CÁBREA/GUINDASTE	7	0,7	41	3.333,6	0,1
CARGUEIRO	17	1,7	25	152.839,0	5,2
CHATA	50	4,9	33	16.833,9	0,6
FLUTUANTE	7	0,7	17	2.837,6	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	0,9	19	74.601,5	2,5
GRANELEIRO	36	3,5	27	639.699,4	21,7
GRANELEIRO (ORE-OIL)	1	0,1	36	777,5	0,0
LANCHA	227	22,4	20	2.015,7	0,1
LANCHA PRÁTICO	13	1,3	16	51,8	0,0
MANUSEIO DE ESPIAS	5	0,5	11	1.098,6	0,0
NAVIO CISTERNA	1	0,1	34	28.801,0	1,0
OUTRAS EMBARCAÇÕES	73	7,2	16	2.660,3	0,1
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	12	1,2	15	3.488,0	0,1
PASSAGEIROS	4	0,4	10	16,1	0,0
PETROLEIRO	50	4,9	23	1.457.013,3	49,5
PORTA CONTEINER	10	1,0	13	143.190,0	4,9
REBOCADOR/EMPURRADOR	288	28,4	22	40.283,5	1,4
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	0,5	16	5.288,0	0,2
SUPPLY	99	9,8	12	141.810,0	4,8
TANQUE QUÍMICO	9	0,9	18	40.057,0	1,4
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	1.015	100	20,2	2.945.214,5	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ

Atualizado em 26/01/2009

Navegação de longo curso e navegação de cabotagem

Tipo de navio	Quant.	%	Idade média (anos)	TPB	%
BALSA	5	3,5	13	5.264,0	0,2
BARCAÇA	14	9,9	7	89.187,2	3,4
CARGUEIRO	14	9,9	22	152.337,0	5,9
FLUTUANTE	1	0,7	35	2.721,0	0,1
GASES LIQUEFEITOS	9	6,4	19	74.601,5	2,9
GRANELEIRO	21	14,9	23	605.186,6	23,4
NAVIO CISTERNA	1	0,7	34	28.801,0	1,1
OUTRAS EMBARCAÇÕES	1	0,7	36	156,0	0,0
PETROLEIRO	41	29,1	23	1.438.778,3	55,6
PORTA CONTEINER	10	7,1	13	143.190,0	5,5
REBOCADOR/EMPURRADOR	10	7,1	9	2.948,5	0,1
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	3,5	16	5.288,0	0,2
TANQUE QUÍMICO	9	6,4	18	40.057,0	1,5
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	141	100	18,7	2.588.516,2	100

Fonte: Sistema Corporativo / ANTAQ

Atualizado em 26/01/2009



Empresas autorizadas

Até 31 de dezembro de 2008, estavam em vigor 299 autorizações, das quais 165 para atuação de empresas no apoio portuário, 84, no apoio marítimo, 31, na cabotagem e 19, no longo curso. A região Sudeste obteve o maior número, com 185 autorizações (61,7%), seguida das regiões Nordeste, com 47(16%), Sul, com 45(15%), Norte, com 21 (7%) e Centro-Oeste, com uma (0,3%). Quase a metade das autorizações, 136 (45%), foram para empresas sediadas no Rio de Janeiro. Logo em seguida, veio o estado de São Paulo, sede de 35 (11,7%) das empresas com autorização em vigor até a data referida.

Tipo de navegação	Região	Total
Apoio Marítimo	Nordeste	14
	Norte	1
	Sudeste	62
	Sul	7
Apoio Portuário	Centro-Oeste	1
	Nordeste	26
	Norte	18
	Sudeste	84
	Sul	36
Cabotagem	Nordeste	6
	Norte	2
	Sudeste	22
	Sul	1
Longo Curso	Nordeste	1
	Sudeste	17
	Sul	1

Obs.: Os quadros acima referem-se ao quantitativo de autorizações em vigor na data de 31/12/08 e a sua respectiva distribuição.

Tipo de navegação	UF	Total
Apoio Marítimo	AM	1
	BA	3
	CE	4
	ES	3
	MA	2
	PR	1
	RJ	52
	RN	3
	RS	2
	SC	4
	SE	2
	SP	7
	Total	84
Apoio Portuário	AL	2
	AM	12
	AP	2
	BA	10
	CE	4
	ES	11
	GO	1
	MA	3
	PA	4
	PE	3
	PR	14
	RJ	51
	RN	2
	RS	11
	SC	11
	SE	2
	SP	22
	Total	165
Cabotagem	AM	1
	PA	1
	PE	4
	RJ	19
	RN	1
	RS	1
	SE	1
	SP	3
	Total	31
Longo Curso	RJ	14
	RS	1
	SE	1
	SP	3
	Total	19
TOTAL GERAL		299

Procedimentos de fiscalização

No campo da fiscalização, as ações foram 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 a manutenção da outorga das empresas de navegação autorizadas pela ANTAQ, implantado a partir do ano de 2007.

O Plano Anual de Fiscalização-PAF, no âmbito da Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio-SNM, foi elaborado com vistas a possibilitar um aprimoramento da fiscalização exercida pela Gerência de Fiscalização da SNM e pelas Unidades Administrativas Regionais-UAR, considerando aspectos relativos à prestação de serviços de transportes aquaviários nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário.

No Plano Anual de Fiscalização-PAF para o ano de 2007, foram programadas fiscalizações em 104 empresas autorizadas a operar na navegação marítima e de apoio, sendo efetivamente realizadas 74 (71%), tendo em vista haverem sido programadas fiscalizações em 15 empresas de prestação de serviços de dragagem, as quais, durante o exercício de 2007, foram excluídas do âmbito de competência da Agência (Lei nº 10.610/07), como também, a exclusão de fiscalização em 15 empresas que passaram a ser parte de Processo Adminis-

trativo Contencioso no decorrer do PAF. Se consideramos as 30 empresas que deixaram de ser fiscalizadas do total de empresas programadas no PAF/2007 (104), pelos motivos mencionados, o total de fiscalizações realizadas atingiria 100%.

No Plano Anual de Fiscalização-PAF para o ano de 2008, foram programadas fiscalizações em 140 empresas autorizadas a operar na navegação marítima e de apoio, sendo efetivamente realizadas 125 (89%), tendo em vista que 15 empresas deixaram de ser fiscalizadas pelos seguintes motivos: 6 por renúncia a outorga de autorização; 3 em processo administrativo contencioso instaurados no decorrer do PAF/2008; 3 por incorporação a outras empresas brasileiras de navegação e 3 reprogramadas para o Exercício de 2009.

No período de 2003 a 2008, a ANTAQ realizou 152 fiscalizações eventuais na área de navegação marítima e de apoio, média de 25 procedimentos por ano. A maioria deles (60,6% ou 92 fiscalizações, média de 15 por ano) foi motivada pela operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da Agência. Outros motivos que mais ensejaram ações de fiscalização foram os seguintes: não encaminhamento das informações anuais obrigatórias para manutenção da outorga de autorização até o ano de 2007; não adequação à norma de outorga de autorização até o ano de 2005 e transporte de carga prescrita realizada por navio estrangeiro sem a devida autorização da ANTAQ.



Procedimentos de fiscalização instaurados, no âmbito da Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio - SNM

Motivo	2003 (nº de empresas)	2004	2005	2006	2007	2008
Não adequação à norma de outorga de autorização da ANTAQ	-	6	1	-	-	-
Operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ	2	25	14	13	27	11
Situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização da ANTAQ	-	-	4	-	-	-
Denúncia por parte da Receita Federal sobre fraudes fiscais e cambiais no transporte marítimo de carga	1	-	-	-	-	-
Transporte de carga prescrita realizado por navio estrangeiro sem a devida autorização da ANTAQ	1	-	2	1	-	1
Operação de empresas de terceira bandeira operando em tráfego coberto por acordo bilateral.	1	-	1	1	-	-
Denúncia de cobertura de bandeira para beneficiar o transporte de carga realizado por empresa de navegação estrangeira	1	-	-	-	-	-
Operação irregular de embarcação estrangeira na navegação de cabotagem	1	1	-	-	-	-
Operação irregular de empresa estrangeira na navegação de cabotagem	-	-	1	1	-	-
Irregularidade na circularização de pedido de afretamento de embarcação estrangeira	-	-	-	1	-	-
Operação de navio estrangeiro sem o devido cumprimento do Registro Especial Brasileiro – REB no Tribunal Marítimo ou sem qualquer outro tipo de afretamento autorizado	-	-	3	-	-	-
Má prática comercial de empresas prestadoras de serviço de reboque portuário	1	-	1	-	-	-
Fiscalização em estaleiros para verificação do cumprimento das condições legais exigidas para autorização de afretamento de embarcação estrangeira em substituição a embarcação em construção	1	-	1	-	1	-
Fiscalização em estaleiro para verificação da construção de embarcação garantidora de outorga	-	-	-	-	-	1
Não encaminhamento das informações anuais obrigatórias para manutenção da outorga de autorização da ANTAQ (Exigência em vigor até agosto de 2007)	-	-	2	-	9	1
Não comprovação da regularidade operacional para manutenção da outorga de autorização da ANTAQ	-	-	-	8	-	-
Denúncia de utilização de embarcação não adequada à navegação de apoio portuário e apoio marítimo	-	-	-	-	1	1
Apurar a propriedade e penhora de embarcação	-	-	-	-	-	1
Denúncia sobre supostas irregularidades praticadas por empresa de navegação autorizada pela ANTAQ	-	-	-	-	-	1
Verificar localização de empresa de navegação autorizada e condições da embarcação garantidora da outorga	-	-	-	-	-	1
TOTAL GERAL	9	32	30	25	38*	18*

Fonte: ANTAQ/SNM/GFM *Contabilizados os Procedimentos de Fiscalização instaurados pela Gerência de Fiscalização da Navegação Marítima e de Apoio e Unidades Administrativas Regionais relativos a denúncias, a pedido da Diretoria, a pedido da Superintendente da Navegação Marítima e de Apoio e para verificar indícios de violação de quaisquer dispositivos legais e regulamentares.

Processos Administrativos Contenciosos (PAC)

No período de 2003 a 2008, a ANTAQ instaurou 84 processos administrativos contenciosos, dos quais 39% (33) foram instaurados contra empresas de navegação marítima e de apoio cujas outorgas de autorização encontravam-se em desacordo com as normas da ANTAQ. O segundo principal motivo foi o não atendimento aos requisitos estabelecidos pela ANTAQ para manutenção das outorgas de autorização, que representou 27% (23) do total dos

processos administrativos contenciosos instaurados.

Dos 84 processos administrativos contenciosos instaurados, 63 (75%) foram encerrados, com os seguintes resultados: 06 empresas não foram penalizadas, 7 se adequaram às Normas da ANTAQ, 9 renunciaram a outorga de autorização, 17 advertidas, 4 multadas, 2 tiveram as autorizações suspensas e 18 tiveram suas autorizações cassadas.

Processos administrativos contenciosos instaurados

Motivo	2003 (nº de empresas)	2004	2005	2006	2007	2008
Não adequação à norma de outorga de autorização da ANTAQ	-	20	7	3	3	-
Operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ	-	1	3	5	1	4
Situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização da ANTAQ	-	-	1	1	-	-
Transporte de carga prescrita realizado por navio estrangeiro sem a devida autorização da ANTAQ	-	-	1	-	2	1
Operação de empresas de terceira bandeira operando em tráfego coberto por acordo bilateral	-	1	-	-	-	-
Operação irregular de embarcação afretada a casco nu, com suspensão de bandeira, na navegação de cabotagem	-	-	2	-	-	-
Condições operacionais inadequadas de embarcação brasileira operando em águas internacionais	1	-	-	-	-	-
Incidente relacionado com navio brasileiro no exterior	-	1	-	-	-	-
Má prática comercial e monopólio no transporte de carga na Bacia Amazônica	1	-	-	-	-	-
Suposta irregularidade na circularização de afretamento	-	-	-	1	-	-
Não atendimento aos requisitos estabelecidos pela norma da ANTAQ para manutenção da outorga de autorização	-	-	-	-	11	12
Não atendimento aos requisitos estabelecidos pela resolução nº 195-ANTAQ, alterada pela resolução nº 483-ANTAQ, para transporte de carga não prescrita	-	-	-	-	1	-
TOTAL DE PROCESSOS INSTAURADOS	2	23	14	10	18	17

Fonte: ANTAQ-SNM-GFM



Navegação interior

○ Brasil possui um potencial de navegabilidade em águas superficiais flúvio-lacustre de cerca de 63 mil quilômetros e rede hidrográfica nacional, subdividida em nove bacias, formada por aproximadamente 44 mil quilômetros de rios, dos quais 29 mil são naturalmente disponíveis – sem a necessidade de realização de obras de dragagem ou transposição – e apenas 13 mil utilizados economicamente.

A vocação das hidrovias brasileiras é o transporte de *commodities*, como grãos e minérios e insumos, como fertilizantes, combustíveis e outros produtos. Esse fato facilita a formação de pólos comerciais e industriais localizados às suas margens, atuando de forma integrada com os demais modais que venham complementar o transporte fluvial.

Estudos demonstram que as hidrovias são o melhor modal de transporte para grandes quantidades de carga, com a melhor relação custo-benefício. Seu emprego maciço contribui significati-

vamente para a redução dos preços finais das mercadorias comercializadas por um país, em especial, no que se refere às suas exportações, em que a competitividade encontra-se cada vez mais acirrada. No que tange à economia de combustível, as hidrovias também são a melhor maneira de transportar cargas. Segundo dados da organização norte-americana *National Waterways Foundation* – NWF, em conjunto com o *U.S. Department of Transportation*, no estudo “*A Modal Comparison of Domestic Freight Transportation Effects on the General Public*”, nas rodovias, para transportar mil Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, são necessários 15 (quinze) litros de combustível. Nas ferrovias, esse número é de 6 (seis) litros. Já nas hidrovias, esse número cai mais ainda, para 4 (quatro) litros.

O menor consumo de combustíveis e energia, em geral, é uma questão ambiental, além de uma questão de economia, pois aumentará a competitividade de produtos brasileiros. Sob esse

prisma, tal diminuição do consumo de combustíveis fósseis, principalmente de derivados de petróleo, é, cada dia, mais prioritária em termos mundiais, com o escopo de reduzir a emissão de gases formadores de efeito estufa, causa principal das mudanças climáticas.

O transporte fluvial é responsável pela menor emissão de monóxido de carbono e óxidos nítricos. Ainda segundo dados do estudo americano, o sistema rodoviário emite 219g de monóxido de carbono (CO) a cada mil Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, o ferroviário, 104g e o sistema hidroviário, 74g. Em relação à emissão de óxidos nítricos, o sistema hidroviário também leva vantagem sobre os modais ferroviário e rodoviário. Na hidrovia, são emitidos 755g de óxidos nítricos a cada mil TKU. No ferroviário e no rodoviário, esse número chega a 1.053g e 1.178g, respectivamente.

A fim de ilustrar, se apenas 1% da safra agrícola brasileira fosse transportado por hidrovia, 188.640 toneladas de CO₂ deixariam de ser emitidos na atmosfera. Isso se comparado com o modal rodoviário. Atualmente, cerca de 5% da produção agropecuária nacional são transportados por hidrovias. Dessa forma, se 30% da produção rural fossem transportados pelos rios, 5.659 mil toneladas de dióxido de carbono deixariam de ser lançados na atmosfera.

Possibilitar o uso da vasta rede de hidrovias brasileiras vem, portanto, ao encontro dos interesses do desenvolvimento econômico sustentável, com mínimo consumo energético e emissões de poluentes do ar.

Ademais, a utilização do modal hidroviário colaboraria com a redução dos acidentes nas estradas. Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (“Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”), no Brasil, ocorreram 39.209 acidentes envolvendo caminhões somente nas rodovias federais. Deve-se destacar que, em média, uma barcaça pequena transporta 900 toneladas de cargas, o equivalente a 35 carretas rodoviárias.

Além disso, por suas naturais características de penetração interior e de apelo paisagístico, é um inegável fator de estímulo ao implemento de outras atividades, tanto industriais quanto comerciais e turísticas.

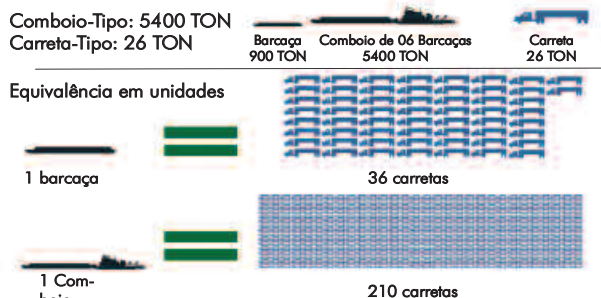
Comparativo do consumo de combustível entre modais



Emissão de CO para o transporte de 1000 T por uma distância de 1 km

(Fonte: National Waterways Fondation - adaptado)

Comparativo da emissão de Monóxido de Carbono (CO) entre modais



(Fonte: National Waterways Fondation - adaptado)

Equivalência entre o transporte hidroviário e o rodoviário



Consumo de combustível para o transporte de 1000 T pro uma distância de 1 km

(Fonte: National Waterways Fondation - adaptado)



Edição de normas

Em 22 de julho de 2008, foi aprovada pela diretoria da ANTAQ, a proposta de norma para a navegação interior de percurso transversal. Para que se obtivesse subsídios e informações adicionais que puderam convalidar sua edição, a norma permaneceu em audiência pública entre os dias 28 de julho e 27 de agosto, ocorrendo no dia 12 de agosto a audiência pública presencial, na sede da Agência, em Brasília. Após aperfeiçoada com as contribuições advindas da audiência pública, a proposta de norma seguiu para a deliberação da diretoria, passando a vigor após sua publicação no Diário Oficial da União, que aconteceu em fevereiro deste ano. Essa norma é o primeiro documento que trata especificamente da prestação do serviço de travessia, que antes era regido pela Portaria nº 214/98 do Ministério dos Transportes. Ela define os requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídico-fiscais para obtenção da autorização para explorar os serviços de travessia. E estabelece, ainda, critérios para a prestação do serviço adequado, observando os aspectos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, continuidade dos serviços, conforto, cortesia na prestação do serviço, modicidade das tarifas e preservação do meio ambiente, definindo as penalidades para as infrações eventualmente praticadas.

Encontram-se em estudo as normas relativas ao Afretamento de Embarcação Estrangeira para Operar na Navegação Interior, à Construção e Exploração da Estação de Transbordo de Cargas – ETC e à Construção e Exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte – IP4.

As Estações de Transbordo de Cargas – ETC, em conformidade com a Lei nº 8.630, deverão estar situadas fora da área do porto organizado e serem utilizadas, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior.

As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4 somente poderão ser construídas e exploradas por municípios e estados, sendo destinadas à movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior.

A criação dessas novas figuras tem como objetivo atender às peculiaridades da navegação interior, permitindo o desenvolvimento de uma infra-estrutura adequada ao modal, impulsionando a plena utilização de nossas vias navegáveis. Ademais, possibilitará uma melhor ordenação das hidrovias e as atividades de supervisão e fiscalização da ANTAQ, dos órgãos de vigilância sanitária, meio ambiente, segurança pública, Capitânicas dos Portos e fiscalização tributária.

Seminário

Em abril de 2008, a ANTAQ realizou o seminário sobre a hidrovia Amazonas-Solimões. O evento teve por objetivo destacar a importância da navegação interior na Amazônia no transporte de cargas e, principalmente, de passageiros.

Esse transporte na Região Amazônica é, provavelmente, o setor da navegação no Brasil que demanda a mais urgente e ampla atenção das instituições governamentais envolvidas com a segurança da vida humana nos rios e com a regulamentação dos transportes aquaviários, em todos os níveis.

O transporte fluvial na Amazônia tem destacada importância no processo produtivo da região, requerendo esforços para que sejam oferecidos à população serviços regulares, eficientes, seguros e com preços módicos de tarifas e fretes.

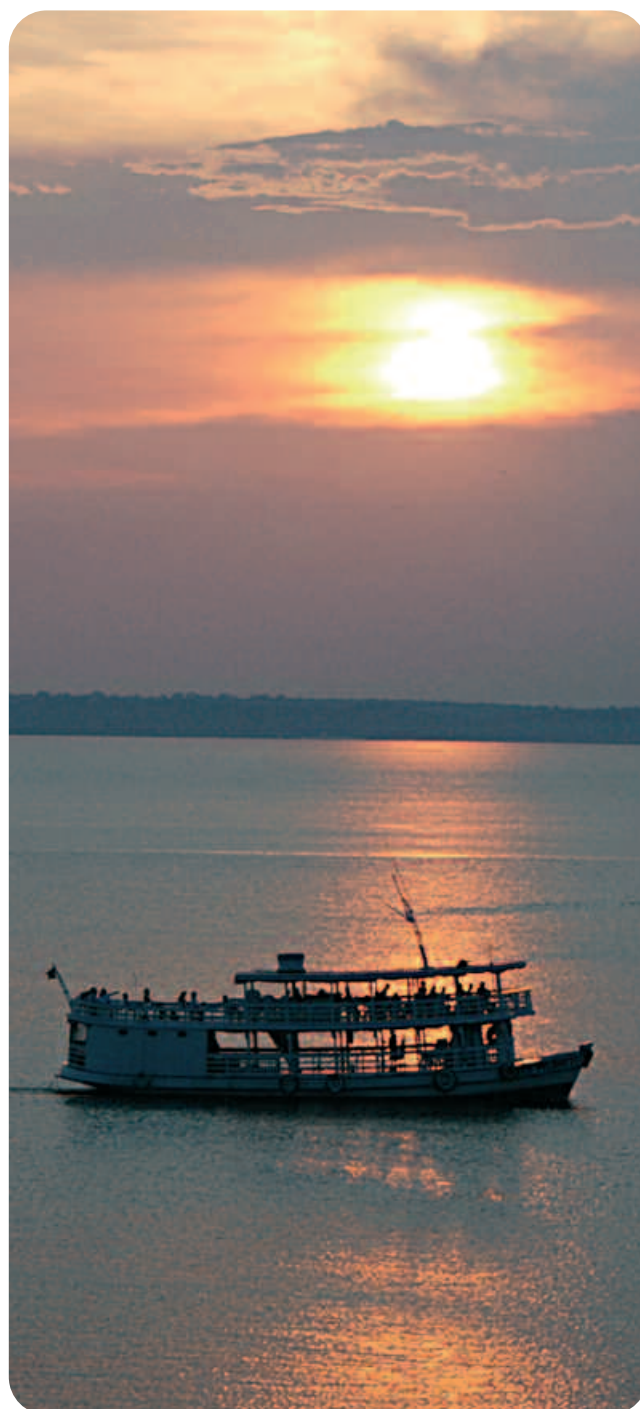
Relatórios técnicos

A ANTAQ publicou no 1º semestre de 2008 relatórios técnicos sobre a Hidrovia Amazonas-Solimões e a Hidrovia Tocantins-Araguaia com dados sobre as características, principais deficiências, potencialidades e oportunidades de cada hidrovia. Somando-se aos relatórios técnicos das hidrovias do Parnaíba, Paraguai-Paraná, Tietê-Paraná e do Sul, totalizam-se seis publicações sobre hidrovias no biênio 2007-2008.

Acordo de cooperação técnica

A ANTAQ e a Agência Nacional de Águas - ANA assinaram em junho de 2008 um acordo de cooperação técnica para articular ações conjuntas relacionadas ao uso múltiplo das águas. O acordo terá vigência de cinco anos e visa promover o intercâmbio de informações entre as duas agências, com integração de procedimentos para apoiar o planejamento do setor de recursos hídricos sobre a expansão e adequação da malha hidroviária nacional.

Um dos itens do acordo prevê a troca de dados sobre a necessidade declusas em hidrelétricas já existentes ou ainda em planejamento. O custo de uma eclusa sobe de cerca de 5%, quando cons-



truída simultaneamente ao barramento, para aproximadamente 30% do custo total da obra, se for construída depois da usina.

O acordo visa, também, integrar outros setores do governo, para que, no futuro, o uso múltiplo das águas seja levado sempre em consideração por todos os que lidam direta ou indiretamente com os recursos hídricos.

Por parte da ANTAQ, foram designados gestores do acordo o superintendente de Navegação Interior, José Alex Botelho de Oliva, e o gerente de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior, Adalberto Tokarski.

Grupo Técnico de Assessoramento - GTA

A ANTAQ, por meio da Superintendência de Navegação Interior (SNI), vem participando ativamente das discussões objetivando a garantia do uso múltiplo das águas.

Uma das iniciativas foi a criação e posterior coordenação do Grupo Técnico de Assessoramento – GTA, composto por representantes da ANTAQ, do Ministério do Transportes, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e da Marinha do Brasil, cujo objetivo é o estabelecimento de condições de operação das vias navegáveis integrantes do Sistema Hidroviário Nacional, que visa garantir o uso da água para o transporte aquaviário, especialmente nos reservatórios de aproveitamento hidrelétrico.

O GTA finalizou sua primeira missão sobre a Hidrovia Tietê-Paraná, com a contribuição de representantes de entidades públicas e privadas envolvidas com o tema.

O relatório técnico elaborado pelo GTA, “A Necessidade de se Garantir a Navegabilidade do Rio Paraná e do Lago de Itaipu”, apresenta uma análise profunda, à luz da legislação, do aproveitamento hidrelétrico da barragem de Itaipu em detrimento da navegação, com destaque para as seguintes conclusões:

a) o Acordo Tripartite de Itaipu deve ser cumprido, de forma que o Brasil mantenha as melhores condições de navegabilidade do rio Paraná, no trecho de sua jurisdição;

b) o trecho onde se situa o canal de navegação de Guaíra (PR) está totalmente em território brasileiro;

c) a lenta motorização da barragem de Itaipu fez com que uma pujante navegação florescesse em seu lago, com percursos dentro do lago e para as hidrovias de montante, de modo que, pelo menos no trecho jurisdicional brasileiro, essas condições não podem mais ser alteradas discricionariamente;

d) as autoridades ambientais brasileiras não podem impor restrições a um usuário de recursos hídricos, quando há repercussão em outros usuários, sem a consulta a estes;

e) a revisão do Acordo Tripartite, para permitir a operação simultânea de 20 turbinas na UHE de Itaipu, não pode ser feita com prejuízos para a navegação, principalmente pela que se dá à montante da barragem de Itaipu;

f) bens de uso comum do povo, como os rios



em relação à navegação, não podem ter utilização exclusiva, de sorte que as autoridades do Setor Hidroenergético tem que respeitar os diversos usos da água, principalmente a navegação, pois essa se dá ao longo de grandes trechos de rio e não pontualmente;

g) constituindo-se as operações do ONS em uma bacia hidrográfica verdadeiras alterações de regime de toda a bacia, e as curvas de aversão a risco que elabora e propõe a adoção, numa forma de apropriação unilateral dos recursos hídricos.

Por fim, o relatório foi enviado à Agência Nacional de Águas – ANA, anexado a ofício solicitando que esta restabeleça restrição de se ter 220,15m, pelo menos, como nível d'água mínimo na régua limnimétrica de Guaíra (PR) e que, nas discussões futuras, sejam ouvidos os atores intervenientes da navegação fluvial e dos seguintes afins, para a definição de regras comuns, em consenso e que dividam ônus e bônus quanto ao máximo aproveitamento dos recursos hídricos da bacia do rio Paraná que, afinal, é um bem de uso comum.

O grupo, a partir de agora, passará a discutir o impacto da hidrelétrica de Tucuruí na navegação da hidrovia do Tocantins-Araguaia.

Grupo de Trabalho de Turismo - GTTur

A SNI participa do Grupo de Trabalho de Turismo – GTTur, criado pela ANTAQ, para propor norma para autorização de construção e exploração de terminal portuário de uso privativo de turismo.

Como parte dos trabalhos do GTTur, foram realizadas viagens técnicas para conhecer a realidade dos terminais nacionais e a prática em terminais de turismo de Portugal. Foram visitados os terminais de turismo em Florianópolis (SC), Rio de Janeiro (RJ), Cabo Frio (RJ) e Búzios (RJ).

O representante da SNI no grupo, o gerente de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior, Adalberto Tokarski, visitou em setembro de 2007 o porto de Lisboa, em Portugal, com o objetivo de buscar subsídios para a elaboração da norma. Tokarski conheceu os procedimentos de três terminais de passageiros do porto de Lisboa – Alcântara, Rocha Conde de Óbidos e Santa Apolônia, onde há operações de cruzeiros marítimos.

Intercâmbio internacional

Com o intuito de conhecer a experiência internacional na navegação interior e trazer, assim, conhecimentos novos para a Agência e para o setor hidroviário nacional, membros da SNI participaram de visitas técnicas internacionais.

Em setembro de 2007, representantes da SNI viajaram com uma comitiva brasileira para Flandres, na Bélgica, onde puderam observar de perto a prática em navegação interior desta região que utiliza as hidrovias como parte fundamental de seu sistema de transporte.

Na região está localizado o porto da Antuérpia, o 2º maior porto europeu, que utiliza a extensa malha hidroviária como via de transporte de mercadorias que embarcam e desembarcam nos seus terminais. Flandres conta com 1.417km de vias navegáveis, sendo 590km formados pelos rios Scheldt e Maas e 827km por canais artificiais.

A infraestrutura é composta, ainda, por 104 pontes móveis, 129 eclusas e 36 barragens. Em maio de 2008, outro técnico da SNI participou de um curso de 15 dias sobre navegação interior na Autoridade Portuária da Antuérpia. Durante o curso, foram ministradas aulas sobre operação de



canais, eclusas e terminais de carga interiores, gestão ambiental do sistema, multimodalidade, além de várias visitas técnicas a portos, eclusas, terminais e canais na Bélgica e na Alemanha.

Um dos equipamentos visitados foi o elevador vertical de embarcações de Strépy-Thieu. Trata-se de um sistema de transposição de nível com duas câmaras, com capacidade para movimentar 3.000 toneladas cada, num desnível de 70m. O conjunto opera no sistema de contrapesos de concreto movimentados por motores elétricos.

Outra visita técnica internacional foi feita à hidrovia do Mississipi, nos Estados Unidos, em junho de 2008. A delegação conheceu o porto de Nova Orleans, participou de discussão sobre dragagem hidroviária e conheceu a draga utilizada pelo Exército dos Estados Unidos, barragens, eclusas e embarcações utilizadas na hidrovia.

Nesse contexto, foi realizada a 2ª Conferência Bilateral entre Brasil e Estados Unidos sobre Navegação Interior. Durante o evento, os representantes da SNI palestraram sobre as hidrovias brasileiras. Entre os conhecimentos que foram transmitidos pelos norte-americanos aos brasileiros estão aqueles relacionados à tecnologia de construção de eclusas, à conservação das margens dos rios, aos programas de dragagem e aos terminais móveis, que são instalados ao longo da hidrovia de acordo com o período da safra de cada região.



Fiscalização

As fiscalizações programadas da navegação interior para o ano de 2008, conforme o Plano Anual de Fiscalização – PAF, tem foco na aferição da prestação do serviço de transporte aquaviário e na regularização das empresas que operam o referido transporte hidroviário interior em percursos longitudinais (cargas, passageiros e misto) e transversais (travessias), com base no arcabouço legal e normativo vigente, zelando pela prestação do serviço adequado e coibindo as práticas irregulares.

São as principais linhas de ação pretendidas:

- a obtenção das informações sobre os aspectos técnicos e operacionais da prestação do serviço de transporte aquaviário longitudinal de cargas realizado por operadores autorizados;
- a interdição da prestação irregular do serviço de transporte aquaviário longitudinal de cargas realizado por operadores não autorizados;
- a execução de procedimentos, com fins educativos, visando à regularização dos prestadores de serviços de transporte longitudinal de pas-

sageiros e misto, conforme a Resolução Nº 912-ANTAQ de 2007, que versa sobre a outorga de autorização para prestação deste serviço em percursos longitudinal interestadual e internacional;

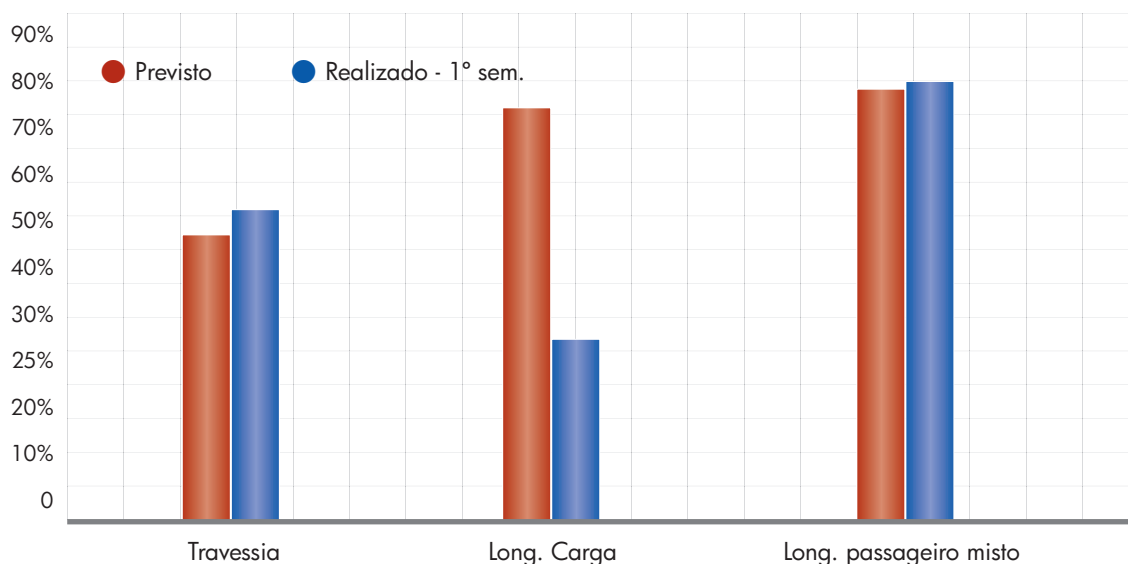
- a execução de procedimentos de fiscalização da prestação do serviço de transporte longitudinal de passageiros e misto, a partir do 2º semestre, sobre uma amostra dos prestadores que se regularizarem. Estima-se a realização de procedimentos de fiscalização em 25% das viagens realizadas pelas empresas regularizadas com base nas disposições da Resolução Nº 912-ANTAQ;
- o cadastramento dos prestadores do serviço de transporte de travessia, que não foram contemplados no PAF/2007;
- a execução de procedimentos, com fins educativos, visando à adequação dos prestadores de serviços de transporte de travessia, conforme a resolução a ser editada pela ANTAQ, no 2º semestre do corrente ano, sobre o regramento para obtenção da outorga de autorização para prestação deste serviço.

Executando diretamente ou supervisionando as ações das Unidades Administrativas Regionais, em cumprimento ao Plano Anual de Fiscalização – PAF/2008, a SNI alcançou os seguintes resultados no primeiro semestre deste ano:

Plano Anual de Fiscalização /2008

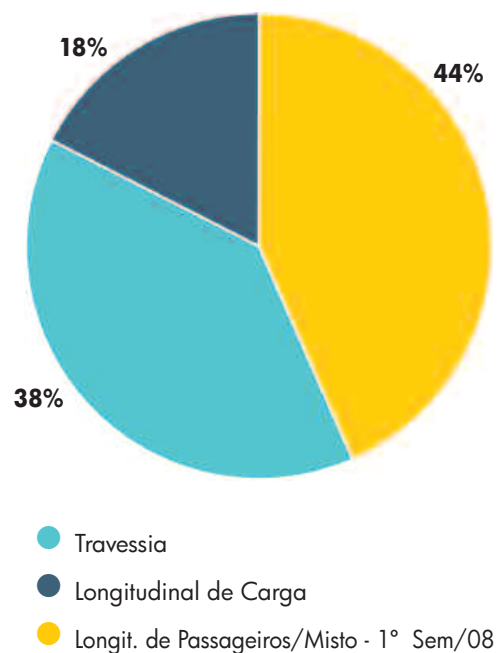
Tipo de Transporte	Prestadores de serviço - previsto	Prestadores de serviço - realizado	%
Travessia	36	37	102%
Longitudinal de Carga	76	28	37%
Longit. de Passageiros/Misto - 1º Sem/08	78	79	101%
TOTAL	190	144	75%

PAF 2008



No mesmo período foram também executadas as seguintes fiscalizações eventuais:

Tipo de Transporte	Empresas fiscalizadas
Travessia	6
Longitudinal de Carga	13
Longit. de Passageiros/Misto - 1º Sem/08	15
TOTAL	34



Procedimentos de Fiscalização PAF e eventuais realizados – 1º semestre Por natureza de transporte

Meses	Travessia	Longitudinal passageiro/ misto	Longitudinal cargas	Total
Janeiro	9	1	7	17
Fevereiro	3	24	8	35
Março	1	16	2	19
Abril	8	38	8	54
Maior	13	15	8	36
Junho	9	0	8	17
TOTAL	43	94	41	178

Regularização

As ações de fiscalização empreendidas pela Superintendência de Navegação Interior 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 fará fiscalizações de caráter educativo, orientando os empresários como proceder para cumprimento das exigências legais, ampliando, paulatinamente, o universo de operadores regularizados.

Outorgas e afretamentos

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.

Para estimular a regularização dos prestadores de serviço, a ANTAQ disponibiliza em seu sítio as informações necessárias à obtenção de outorga para cada tipo de transporte, conforme as normas específicas. Basta acessar o link: <http://www.antaq.gov.br/Portal/autorizainteriorobter.asp>.

Do universo estimado de 600 empresas em operação na navegação interior, 119 outorgas foram emitidas pela ANTAQ até 2008, conforme quadro abaixo:

OUTORGAS DE AUTORIZAÇÃO EMITIDAS	TOTAL	2008*	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Longitudinal de Cargas	71	6	23	17	11	7	5	2
Longitudinal de Passageiros e Carga (Misto)	6	5	-	-	1	-	-	-
Travessias	42	14	13	1	8	-	-	3
TOTAL	119	25	36	18	20	5	5	5

*atualizado até agosto / 2008
Fonte: SNI / ANTAQ

Afretamento de embarcações estrangeiras

AUTORIZAÇÕES EMITIDAS	TOTAL	2008*	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Número de CAAI's**	94	8	15	14	16	15	18	8

EMBARCAÇÕES AFRETADAS	TOTAL	2008*	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Barcaças	113	2	17	9	32	27	14	12
Catamarãs	29	4	2	5	5	5	6	2
Rebocadores / Empurradores	28	5	3	3	5	6	4	2
Navios Tanques	8	1	1	3	1	1	1	0
TOTAL:	178	12	23	20	43	39	25	16

*atualizado até agosto / 2008

**Certificado de Autorização de Afretamento Interior
Fonte: SNI / ANTAQ

Trecho	Tipo de embarcação	QTD	Objeto Transp.	Tipo Afretam.	Período	Total (US\$)
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Empurrador	1	Granéis Sólidos e líquidos	A casco nu	1 ano	73.000,00
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Empurrador	1	Granéis Sólidos e líquidos	A casco nu	1 ano	73.000,00
Hidrovia Paraguai/Paraná Cáceres (MT)-Nueva Palmira (UR)	Empurrador	1	Granéis Sólidos e líquidos	A casco nu	1 ano	90.000,00
Bacia do Sul – Tiunfo a Rio Grande (RS)	Navio Tanque	1	Granéis líquidos	Por tempo	1 ano	3.504.000,00
Trecho Manaus – Iquitos	Balsas	4	4 Grupos geradores	Por tempo	2 meses	28.000,00
Trecho Manaus - Iquitos	Empurradores	2	4 Grupos geradores	Por tempo	2 meses	12.000,00
Baía da Guanabara (RJ) Rio – Niterói – Ilhas da Baía	Catamarã	1	Passageiros	Por tempo	1 ano	120.000,00
Baía da Guanabara (RJ) Rio – Niterói – Ilhas da Baía	Catamarã	1	Passageiros	Por tempo	1 ano	120.000,00
TOTAL		12				4.020.000,00

Fonte: SNI / ANTAQ



Frota das empresas autorizadas

A frota das empresas autorizadas pela ANTAQ para operar na navegação interior é composta por 1.148 embarcações próprias. Ao todo, a capacidade total de transporte dessas embarcações é de 890.794,96 toneladas por peso bruto (TPBs).

A idade média chega a 17 anos, segundo dados atualizados até agosto de 2008.

As embarcações predominantes são balsa, barcaça e chata, que, juntas, compõem uma frota de 643 unidades, com 748.043,19 TPBs e idade média de 15 anos. Logo em seguida, vem o rebocador/empurrador, com 406 embarcações, totalizando 13.309,90 toneladas e com idade média de 20 anos, também conforme dados disponíveis até agosto de 2008.

EMPRESAS AUTORIZADAS - FROTA - EMBARCAÇÕES PRÓPRIAS

TIPO	QTD	%	TPB	%	IDADE MÉDIA
Balsa / Bargaça / Chata	643	56,0	748.043,19	84,0	15,5
Cargueiro	1	0,1	133,30	0,0	12,0
Catamarã	1	0,1	45,70	0,0	10,0
Ferry Boat	2	0,2	196,90	0,0	4,0
Frigorífico	1	0,1	3.838,00	0,4	13,0
Gases Liquefeitos	1	0,1	1.023,50	0,1	38,0
Graneleiro	27	2,4	66.100,37	0,4	16,0
Lancha	31	2,7	496,09	0,1	22,0
Outra Embarcações	3	0,3	270,00	0,0	39,0
Outros Granéis Líquidos	25	2,2	57.006,80	6,4	1,0
Passageiro/Carga Geral	5	0,4	311,81	0,0	22,0
Pesquisa	2	0,2	19,40	0,0	11,0
Rebocador/Empurrador	406	35,4	13.309,90	1,5	20,0
TOTAL	1148	100,0	890.794,96	100,0	17,0

*atualizado até agosto / 2008
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 Petit, 320, Salas 901/902 – Boa Vista.
CEP: 50070 – 230 – Recife-PE.
Telefones: (81) 3221-5447/ 3221-8720

MANAUS

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





Apoio:



Ministério
dos Transportes

