

PANORAMA AQUAVIÁRIO

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Volume 2 - Janeiro 2008

Diretoria

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

Decio Mauro Rodrigues da Cunha
Diretor

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
Diretor

Procuradoria-Geral

Aristarte Gonçalves Leite Júnior

Ovidoria

Paulo Rodrigues Vieira

Chefia de Gabinete

Ênio Soares Dias

Superintendências

Celso Damião Gonçalves Quintanilha
Superintendente de Portos

Ana Maria Pinto Canellas
Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio

José Alex Botelho de Oliveira
Superintendente de Navegação Interior

Wilson Alves de Carvalho
Superintendente de Administração e Finanças

Assessoria de Comunicação Social

Jorge Rosa
Chefe da Assessoria de Comunicação Social

Equipe do Panorama Aquaviário

Coordenação Editorial

Eurico Batista
Jornalista

Redação

Jorge Lúcio de Carvalho Pinto
Jornalista

Rodrigo Figueiredo de Vasconcelos
Jornalista

Rodrigo Soares Duhau
Jornalista

Revisão

Maria Inez Vaz Dias Albuquerque
Relações Públicas

Fabiana Lima de Carvalho
Publicitária

Fotos

Divulgação Portos e EBNs
Divulgação ANTAQ

ÍNDICE

Apresentação	4
Projetos Consolidados	7
Ranking dos Portos Brasileiros - Comparação - 2006-2007 ...	11
Movimentação de Cargas nos Portos - 1994-2006	31
Meio Ambiente.....	53
Navegação Marítima	63
Navegação Interior.....	81

APRESENTAÇÃO



Avaliação panorâmica do transporte aquaviário



Fernando Fialho
Diretor-Geral

Em nome da diretoria e do corpo técnico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, tenho a honra de apresentar e recomendar a leitura da presente publicação. Trata-se do Panorama Aquaviário Volume II, caderno técnico editado pela ANTAQ com o objetivo de disponibilizar dados e informações relevantes sobre os portos, a navegação marítima e a navegação fluvial do país.

Nesta segunda edição do Panorama Aquaviário, encontram-se seis capítulos com dados que permitem avaliar o desenvolvimento do transporte aquaviário brasileiro. Para iniciar, o caderno traz as informações acerca dos trabalhos e dos projetos em desenvolvimento na Agência, ações que visam estimular o transporte pelas hidrovias interiores e pela cabotagem e o aprimoramento da gestão portuária.

Com dados do Sistema de Desempenho Portuário, técnicos da Agência elaboraram uma sequência de gráficos e tabelas que demonstram a distribuição das cargas e a sua movimentação nos portos brasileiros, apresentando ainda os percentuais de participação dos portos no total movimentado de cada tipo de carga transportada.

As demonstrações indicam que atualmente o país acondiciona 64% da sua carga geral em contêineres e que os terminais de uso privativo se responsabilizam pela movimentação de 19% desse tipo de carga. Observa-se ainda que a exportação reali-

zada por meio dos portos cresceu mais de 90% desde 1994 e atingiu 413 milhões de toneladas em 2006. Nesse capítulo, o leitor poderá comparar ainda os preços praticados pelos portos brasileiros, para a movimentação de produtos como a soja, trigo e cargas conteinerizadas.

Outro conjunto de gráficos e tabelas mostra a evolução da movimentação de cargas pelos portos brasileiros desde a implantação da lei de modernização dos portos. A análise é feita a partir dos volumes transportados nos principais portos e sua participação nas regiões onde se localizam, comparando-se também a participação das regiões Sul, Sudeste, Norte e Nordeste no total transportado pelo país.

No ano de 2007, a diretoria da ANTAQ implementou o seu plano de visitas técnicas e institucionais. Além de participar de debates nas comissões permanentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, os diretores fizeram parte de missões do Governo Federal ao exterior, tendo visitado órgãos oficiais e portos de Cingapura, China, Hamburgo, Alemanha, França, Marrocos e Estados Unidos. A Agência também recebeu visitas de delegações do Quênia, China e Holanda. Em parceria com autoridades da Bélgica/Flandres e dos Estados Unidos (Mississippi), a ANTAQ realizou dois seminários internacionais sobre hidrovias, com o objetivo de promover a troca de experiências entre os técnicos do setor.

Panorama Aquaviário

Ainda nesse contexto, a ANTAQ atuou de forma integrada com órgãos do Governo Federal, dos estados e dos municípios, buscando desenvolver o transporte aquaviário, sobretudo das hidrovias, e o uso múltiplo das águas. Os diretores visitaram portos marítimos e terminais. Com o objetivo de conhecer de perto os projetos e as operações que realizam. Durante as visitas foram tratados temas importantes como a questão ambiental, que recebeu especial atenção a partir da implantação da nova estrutura da ANTAQ, em outubro de 2006. Desde então, a ANTAQ acompanhou e avaliou a gestão ambiental nos portos, produzindo um completo relatório sobre a situação em cada porto organizado. Síntese desse relatório também encontra-se nesta edição do Panorama Aquaviário.

Os técnicos do setor da navegação marítima elaboraram um completo levantamento sobre os gastos com afretamentos de embarcações. Em 2006, foram gastos 2,3 bilhões de dólares em afretamentos para o transporte no longo curso e na cabotagem e para os serviços de apoio marítimo, apoio

portuário e apoio portuário para dragagem. O levantamento mostra ainda os procedimentos de fiscalização da navegação marítima e a situação da frota brasileira.

A navegação interior foi responsável pela realização de 11 seminários sobre hidrovias, sendo dois internacionais, com o objetivo de identificar os gargalos e catalizar ações que promovam o crescimento do transporte fluvial. As ações do setor de navegação interior da ANTAQ, incluindo fiscalização e outorgas, integram o capítulo final desta publicação.

A partir desta edição, os técnicos da ANTAQ poderão atualizar os índices comparativos do desempenho portuário e da navegação brasileira. Assim, o caderno técnico da ANTAQ vai se personalizando numa publicação que permite uma visão panorâmica dos setores regulados e fiscalizados pela Agência. Todos os dados aqui divulgados encontram-se com mais detalhes no site www.antaq.gov.br, oferecendo aos interessados uma possibilidade de aprofundar-se nas informações sobre o transporte aquaviário.

PROJETOS CONSOLIDADOS

ACGMITAGE



ANTAQ consolida projetos nas áreas da navegação interior e cabotagem e implementa Plano Anual de Fiscalização (PAF)

Lançados pela Agência, em 2006, os projetos finalísticos criados para fomentar a navegação interior e a navegação de cabotagem e promover a valorização dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) estão sendo intensificados.

A partir da realização de uma série de seminários e a participação em grupos de trabalho temáticos, a ANTAQ busca contribuir para que os projetos que privilegiam o transporte aquaviário efetivamente saiam do papel. Crescentemente, empresas, governos e a sociedade estão se conscientizando das vantagens econômicas e ambientais do modal aquaviário, especialmente para o transporte de longas distâncias e de cargas de baixo valor agregado, viabilizando novos investimentos no setor.

Ao longo de 2007, a ANTAQ realizou mais nove seminários para discutir os problemas do transporte hidroviário, com ênfase nos temas do “uso múltiplo das águas” e da “multimodalidade”. Até agora, a Agência já realizou 11 seminários sobre o setor, sendo nove nacionais e dois internacionais (Bélgica e EUA). Em 2008, a meta é realizar mais dois encontros internacionais, focalizando as hidrovias da Holanda e da Alemanha.

A Agência também concluiu o processo de formação dos presidentes dos Conselhos de Autoridade Portuária, capacitando-os para o encaminhamento mais eficaz das questões portuárias, por meio de cursos de aperfeiçoamento e aquisição de novos conhecimentos. Cabe à ANTAQ indicar os profissionais (titulares e suplentes) que ocupam o cargo nos 29 CAPs, que representam os 34 portos organizados do país.

Em 2007, a ANTAQ iniciou, ainda, a implementação do Plano Anual de Fiscalização (PAF), cuja finalidade é aprimorar a fiscalização nas empresas de navegação marítima e interior, nos portos e nos terminais privativos. A execução do PAF é feita pelas gerências de Fiscalização das superintendências de Portos, Navegação Interior e Navegação Marítima, e pelas sete Unidades Administrativas Regionais da Agência - Belém, Florianópolis, Manaus, Porto Velho, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo.

HIDROVIAS

A série de seminários que a ANTAQ vem realizando sobre as hidrovias brasileiras tem demonstrado como a maior participação da navegação interior pode contribuir para a eficiência da logística de transportes do país, com ganhos econômicos e ambientais. Estudos recentes evidenciam que com um aumento de 30% no transporte de cargas pelas hidrovias, a emissão de dióxido de carbono cai em 5,6 milhões de toneladas.

Quando se usa o modal hidroviário, a emissão de monóxido de carbono é menor do que quando se utiliza caminhões e trens. Na hidrovia são emitidos 254g de monóxido de carbono a cada mil TKUs, enquanto no modal ferroviário e no rodoviário, esse número chega a 831g e 4.617g, respectivamente. Para transportar mil TKUs nas rodovias são necessários 96 litros de óleo combustível, nas ferrovias, dez litros e, nas hidrovias, apenas cinco litros.

Em termos de frete, estima-se uma redução dos custos acima de 20% nas hidrovias, se compa-

radas com as rodovias. O investimento médio por km de via exigido pelo modal hidroviário é também muito menor, US\$ 34 mil contra US\$ 1,4 milhão do transporte ferroviário e US\$ 440 mil do rodoviário.

Em diversos fóruns, a ANTAQ tem defendido o uso múltiplo das águas, como forma de garantir a navegabilidade dos rios. Em meados de 2007, a Agência criou o Grupo de Assessoramento Técnico (GTA), com o objetivo de estabelecer condições de operação das vias navegáveis que garantam seu uso para o transporte aquaviário nos rios onde foram feitas barragens.

A proposta da ANTAQ é a construção de eclusas simultaneamente às usinas hidrelétricas e barragens. A conta é simples: quando a eclusa é construída junto com a hidrelétrica a obra encarece apenas 5%; já quando a eclusa é construída depois que a hidrelétrica está pronta o empreendimento fica 30% mais caro.

A Agência também defende a utilização da multimodalidade em escala mais integrada. Apesar do custo de produção muito inferior ao americano, o agronegócio brasileiro segue perdendo competitividade por falta de logística. Com a multimodalidade, esse custo é reduzido, beneficiando o produtor rural e o consumidor final. A prova disso é uma empresa que atua no transporte de carga no rio Madeira. A transportadora conseguiu reduziu seus custos em 40%, depois que passou a utilizar a hidrovia combinada à rodovia.

A rede fluvial nacional conta com 42 mil quilômetros de rios navegáveis. Cerca de 30.000km são considerados como hidrovias, mas apenas 10 mil quilômetros são utilizados em escala comercial. Atualmente, são transportadas pelas hidrovias brasileiras cerca de 45 milhões de toneladas de cargas/ano. Contudo, estima-se em 160 milhões de toneladas o potencial de carga que poderia ser transportada, se todas as hidrovias do país estivessem plenamente implantadas.

CABOTAGEM

A navegação de cabotagem brasileira está crescendo e as perspectivas são alvissareiras, na medida em que cresce o volume de recursos para reaparelhamento da frota do setor. Além dos investimentos para construção dos navios da Transpetro/Petrobras e da navegação de apoio marítimo que atende às plataformas de prospecção e exploração de petróleo, novos recursos estão sendo dis-

ponibilizados para recuperar também a frota brasileira de cabotagem na área de contêineres.

No segundo semestre de 2007, o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante aprovou investimentos da ordem de 450 milhões de dólares para a construção de embarcações, para atender o setor. No mesmo período, foi celebrado um convênio com o BNDES com a finalidade de suprir as necessidades do Fundo Mercante, garantindo-se, ainda, a operacionalização de outros recursos do Fundo às empresas, para pagamento das parcelas de financiamento junto àquele banco de desenvolvimento e ao Banco do Brasil.

A ANTAQ tem sido intransigente no apoio à empresa brasileira de navegação e está tomando uma série de providências para superar os gargalos existentes na parte dos financiamentos e das garantias e acelerar o processo de reaparelhamento da frota do setor.

O tamanho da frota caiu, apesar do crescimento da demanda, que vem sendo atendido pelo afretamento de embarcações. Por isso, a Agência defende a revisão da política de afretamentos que, só em 2006, consumiu mais de US\$ 2 bilhões em divisas enviadas ao exterior (mais de US\$ 1 bilhão no primeiro semestre de 2007), com reflexos negativos sobre a criação de novos empregos no país.

Com uma costa de cerca de 8,5 mil km, fora o Mercosul, o Brasil não pode prescindir da cabotagem como instrumento estratégico de logística, especialmente para o transporte de produtos do agronegócio, em grandes distâncias. Ainda hoje, o país transporta arroz do Rio Grande do Sul para o Nordeste em carretas, abrindo mão de um modal mais eficiente e seguro, com menor risco de acidentes e menos poluição.

PROJETO CAP

Em pouco mais de dez meses do início da implementação, a ANTAQ concluiu o treinamento dos profissionais que são indicados pela Agência para ocupar as presidências dos Conselhos de Autoridade Portuária, transformando em rotina os procedimentos estabelecidos pela autarquia para valorização da atuação dos CAPs, instrumento criado pela Lei nº 8.630 para subsidiar a autoridade portuária na gestão dos portos.

Além das oficinas sobre legislação portuária básica, o projeto contemplou a realização de cursos de oratória, condução de reuniões, técnicas de

Panorama Aquaviário

negociação e liderança, e palestras sobre defesa da concorrência, licitações e contratos, licenciamento ambiental, operação e segurança pública portuária. O projeto também resultou na criação de um portal na internet, voltado à prestação de contas da atuação dos Conselhos à sociedade.

O CAP, uma espécie de poder legislativo do porto, tem papel preponderante na harmonização dos naturais conflitos existentes entre usuários, prestadores de serviços, trabalhadores e administradores públicos que interagem no ambiente portuário e que têm assento nos Conselhos. Também é papel do órgão propor estudos que sinalizem quais são os vetores de crescimento do porto, colocando-se proativamente no planejamento das ações.

Entre as competências dos CAPs estão analisar o recurso impetrado pelo interessado no arrendamento de áreas e instalações portuárias; aprovar a norma de pré-qualificação do operador portuário; estabelecer e determinar o cumprimento do regulamento de exploração; emitir entendimento sobre a proposta de orçamento do porto e sobre programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária; baixar atos referentes a procedimentos operacionais; e estimular ações para atração de clientes e investidores.

Com a execução do projeto foram empreendidas as seguintes ações, entre outras: elaboração do “Manual de Procedimentos dos Presidentes de CAP” e estabelecimento de novos critérios para a indicação dos ocupantes do cargo; instituição da coordenação e acompanhamento das atividades dos profissionais na função; realização do seminário “A Participação do CAP na Gestão Portuária”; lançamento, alimentação e monitoramento do portal; motivação das demais entidades com representação nos Conselhos; execução do programa de capacitação dos presidentes de CAPs (titulares e suplentes); e realização de reuniões para avaliação do projeto.

FISCALIZAÇÃO

O primeiro ano da implementação do Plano Anual de Fiscalização (PAF) da ANTAQ resultou na fiscalização de 227 prestadores de serviço de navegação interior (entre janeiro e setembro), 82 empresas da navegação marítima e de apoio (período de janeiro a outubro) e 140 portos e terminais de uso privativo (entre janeiro e novembro).

Na área da navegação fluvial, 90% das travessias de rios e lagos, que estão sob a influência

da Agência, foram fiscalizadas, registrando-se a operação de 175 prestadores de serviços. Além disso, quase 75% das empresas de transporte longitudinal de passageiros passaram pela fiscalização.

A Agência fiscalizou, ainda, 25% das empresas de transporte longitudinal de cargas. O número relativamente baixo deve-se à utilização de um cadastro antigo, que está sendo atualizado no processo de fiscalização. A implementação do PAF também promete acabar com a atuação das empresas irregulares.

Entre os principais aspectos fiscalizados no setor estão o cumprimento de horários das viagens, a situação de regularidade das empresas e a atualização dos cadastros, por meio do qual será possível saber onde estão os prestadores da navegação interior, quem são e quantos são.

No ato da fiscalização, são levantados dados da empresa, como frota, tipo e a quantidade de mercadoria transportada, além do nome do proprietário, telefone e endereço, entre outros.

Na área da Navegação Marítima e de Apoio, foram fiscalizadas, até o mês de outubro, 82 empresas das 105 previstas na meta do Plano para 2007. O número representa 68% de um total de 156 empresas autorizadas pela ANTAQ até o final de 2006, nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio portuário e apoio marítimo.

A meta do PAF, no transporte marítimo, em 2007, abrangeu empresas de 11 unidades da Federação: Amazonas, com sete empresas; Bahia (8); Ceará (1); Maranhão (3); Paraná (10); Pernambuco (5); Rio Grande do Sul (9); Rio de Janeiro (44); Santa Catarina (3); São Paulo (12); e Sergipe (3).

Com a publicação da Medida Provisória nº 393/2007, que retirou a competência da ANTAQ sobre a prestação de serviços de dragagem, 15 empresas que prestam esse serviço deixaram de ser fiscalizadas.

Na área portuária, foram fiscalizados 41 portos e 99 terminais de uso privativo (TUPs), marítimos e hidroviários, localizados em 20 unidades da Federação - Alagoas, Amazonas (Amazônia Ocidental), Bahia, Ceará, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará (Amazônia Oriental), Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo.

Os portos de Santos, Rio de Janeiro, Itaguaí, Rio Grande, Itaqui, Suape, Itajaí e Paranaguá, e as hidrovias do Rio Madeira, Tietê-Paraná e Araguaia-Tocantins, estão entre os visitados pelas equipes de fiscalização da ANTAQ em 2007.



**RANKING DOS PORTOS
BRASILEIROS - COMPARAÇÃO
2006 - 2007**



Distribuição de carga geral por porto em 2007

O porto de Santos (SP) liderou o ranking dos dez portos que mais movimentaram carga geral no Brasil em 2007, quando alcançou uma participação de 32,01% (mais de 35 milhões de toneladas) sobre o total, o que equivale a mais de um terço da movimentação nacional, que foi de 111.431.448 toneladas. Os dados são do Sistema de Desempenho Portuário, alimentado diretamente no site da ANTAQ pelas administrações portuárias.

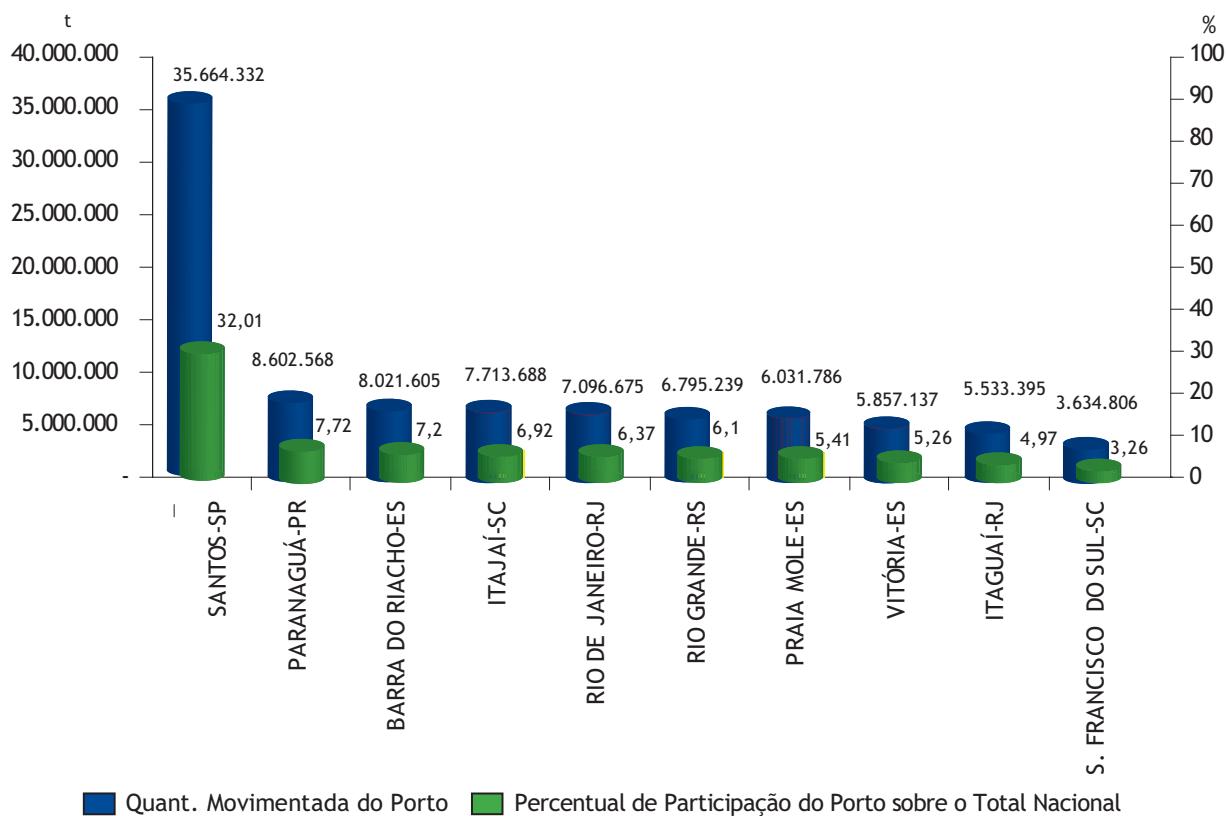
Os quatro portos que, depois de Santos, mais movimentaram carga geral em 2007 não alcançam, somados, o percentual do porto santista sobre o

total nacional: Paranaguá (PR), Barra do Riacho (ES), Itajaí (SC) e Rio de Janeiro movimentaram naquele ano 31,4 milhões de toneladas (28%).

Em último, ficou o porto catarinense de São Francisco do Sul, que movimentou 3,6 milhões de toneladas ou 3,26%, pouco mais de um décimo do total movimentado em Santos.

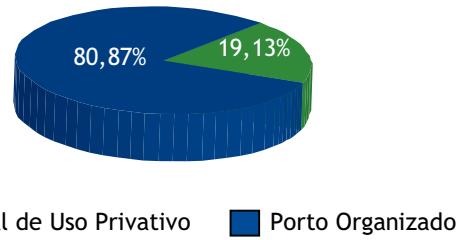
Quanto à participação relativa dos portos organizados e terminais de uso privativo (TUPs) na movimentação de carga geral em 2007, os primeiros responderam por 80,87% do total e, portanto, os TUPs movimentaram os restantes 19,13%.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE CARGA GERAL POR PORTO - 2007
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

Participação na Movimentação - Carga Geral



GRANEL LÍQUIDO

Na movimentação de granel líquido, a liderança coube ao porto paulista de São Sebastião, que movimentou sozinho mais de um quarto do total (26,89%) 26,44% das 177.342.609 toneladas movimentadas nos portos e terminais do país, ou seja, mais de um quarto do total nacional, alcançando 46,8 milhões de toneladas. Em segundo, ficou o porto baiano de Aratu, com 15,09% ou 26,7 milhões de toneladas e em terceiro, o porto de Angra dos Reis, com 11% ou 19,5 milhões de toneladas.

Santos ficou em quarto lugar no ranking dos dez portos que mais movimentaram granéis

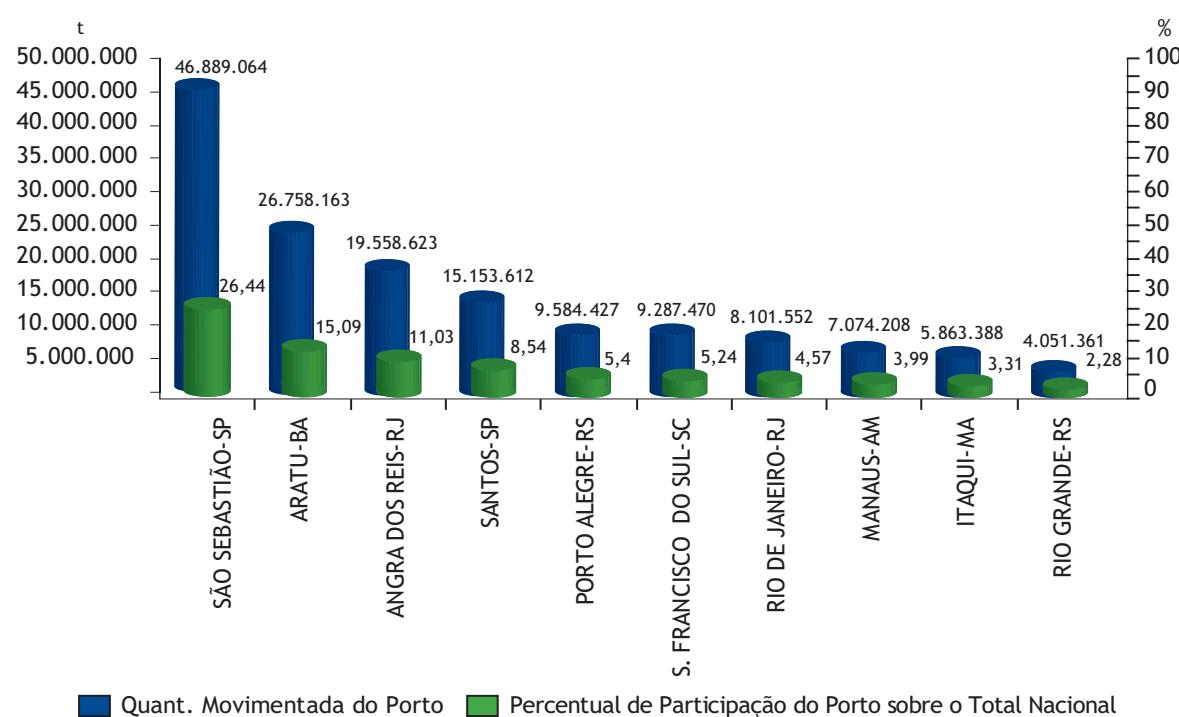
líquidos em 2007, quando teve uma participação de 8,54% sobre o total ou 15,1 milhões de toneladas.

Em último, ficou o porto gaúcho de Rio Grande, que movimentou 4 milhões de toneladas de granel líquido ou 2,28% do total movimentado em 2007. Participação essa que equivale a menos de um décimo do total movimentado por São Sebastião, líder do ranking.

Ao contrário do que aconteceu na movimentação de carga geral, os TUPs responderam pela maior parte da movimentação de granel líquido em 2007, mais de três quartos do total (76,70%) e, portanto, mais do que o triplo movimentado pelos portos organizados (23,3%).

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL LÍQUIDO POR PORTO - 2007

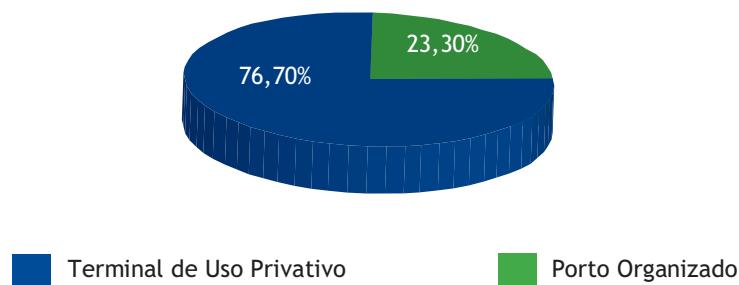
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

Panorama Aquaviário

Participação na Movimentação - Granel Líquido



MOVIMENTAÇÃO DE GRANEL SÓLIDO - 2007

Em 2007, os portos e terminais brasileiros movimentaram 442.635.919 toneladas de granéis sólidos. Três portos se destacam e lideram o ranking bem à frente dos demais: Tubarão (ES), Itaqui (MA) e Itaguaí (RJ).

O porto capixaba movimentou, em 2007, mais de 99 milhões de toneladas de granel sólido, o equivalente a 22,4% do total.

Pouco atrás do líder do ranking ficou o porto maranhense, com 93,9 milhões de tonela-

das movimentadas ou 21,2% do total.

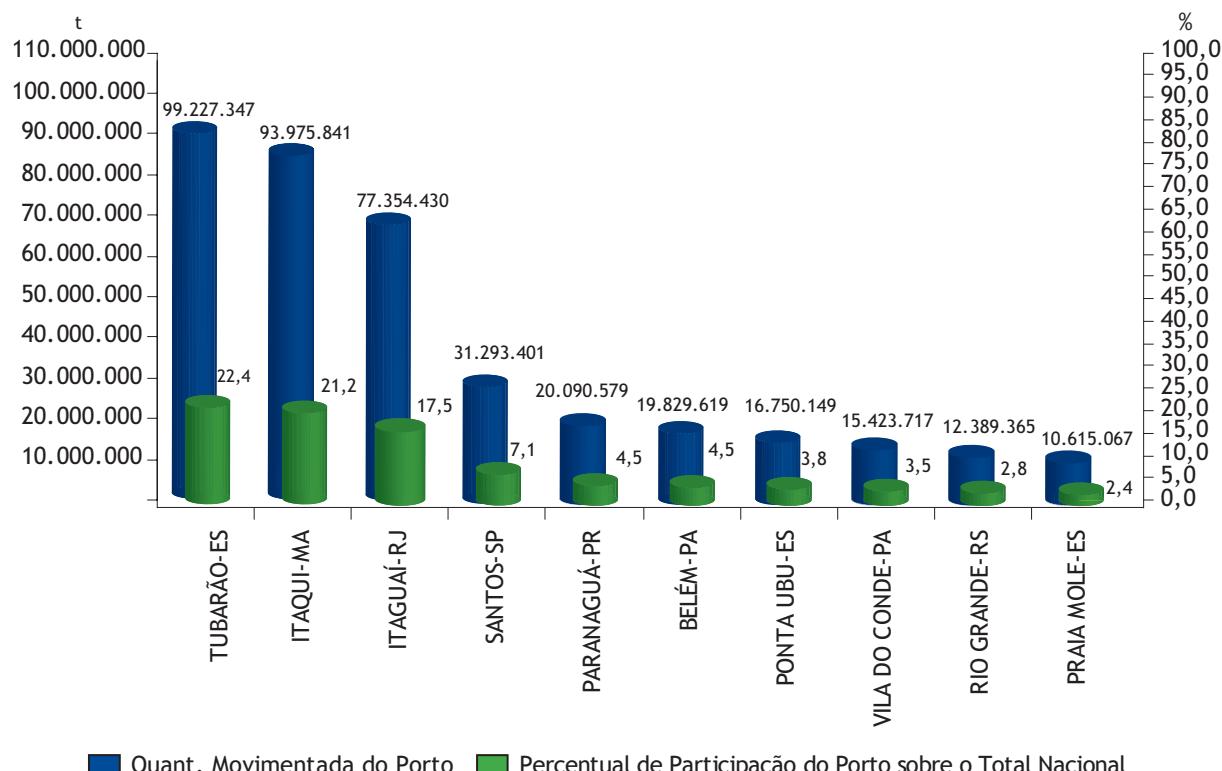
Já a diferença percentual entre o segundo e o terceiro lugares é maior: o porto fluminense movimentou 17,5% do total ou 77,3 milhões de toneladas.

O porto de Praia Mole (ES) ficou em último lugar no ranking dos dez portos que mais movimentaram granel sólido em 2007, quando movimentou quase 10,6 milhões de toneladas ou 2,4% do total nacional.

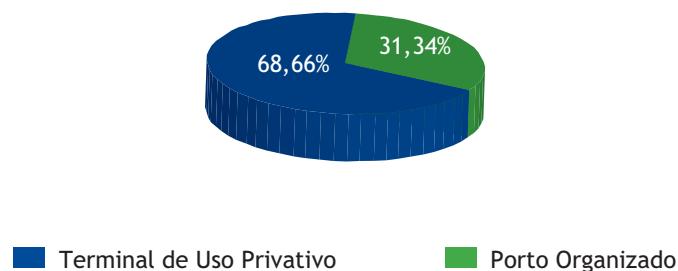
Na movimentação de granéis sólidos, os TUPs tiveram a maior participação sobre o total, com 68,66% contra 31,34% dos portos organizados.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL SÓLIDO POR PORTO - 2007

Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



Participação na Movimentação - Granel Sólido



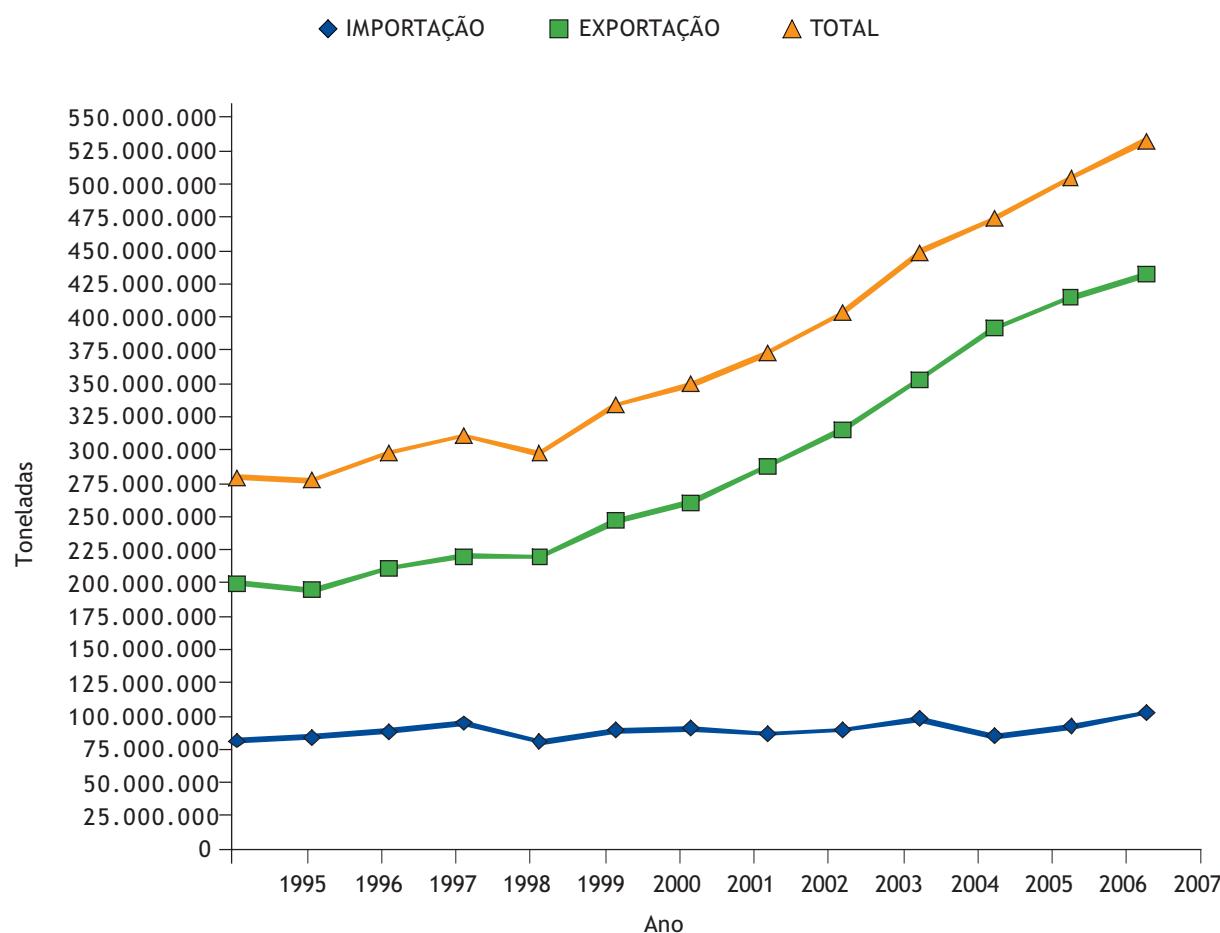
EXPORTAÇÕES CRESCEM 5,5%

O total movimentado (exportações mais importações) subiu de 503 milhões em 2006 para 531 milhões de toneladas em 2007, aumento de 5,5% no período.

As exportações saíram de 413 milhões de toneladas em 2006 para 430 milhões em 2007, aumento de 4%, enquanto as importações subi-

ram de 90 milhões para 100 milhões de toneladas, crescimento de 11% no período.

O total movimentado de 1995 a 2007 subiu de 277 milhões para 531 milhões de toneladas, aumento de 91%. As exportações tiveram a maior participação nesse crescimento, subindo mais de 117% no período, quando saíram de 198 milhões para 430 milhões. Já as importações cresceram bem menos: alta de apenas 26%.



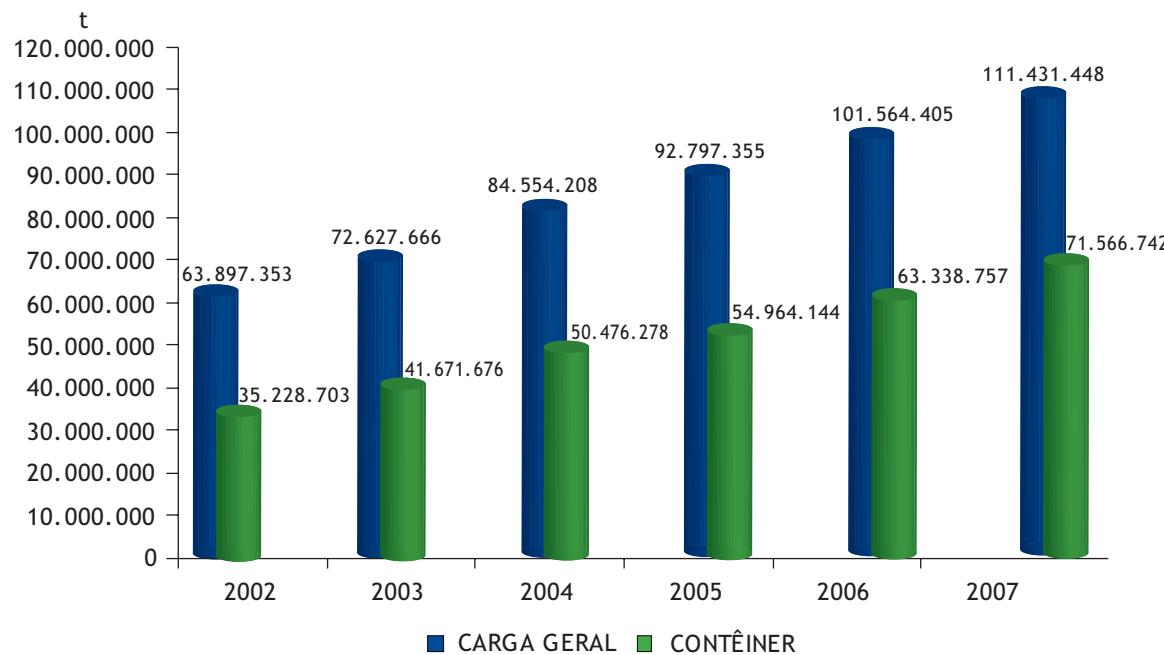
Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

MAIS DE 64% DA CARGA GERAL SEGUEM EM CONTÊINERES

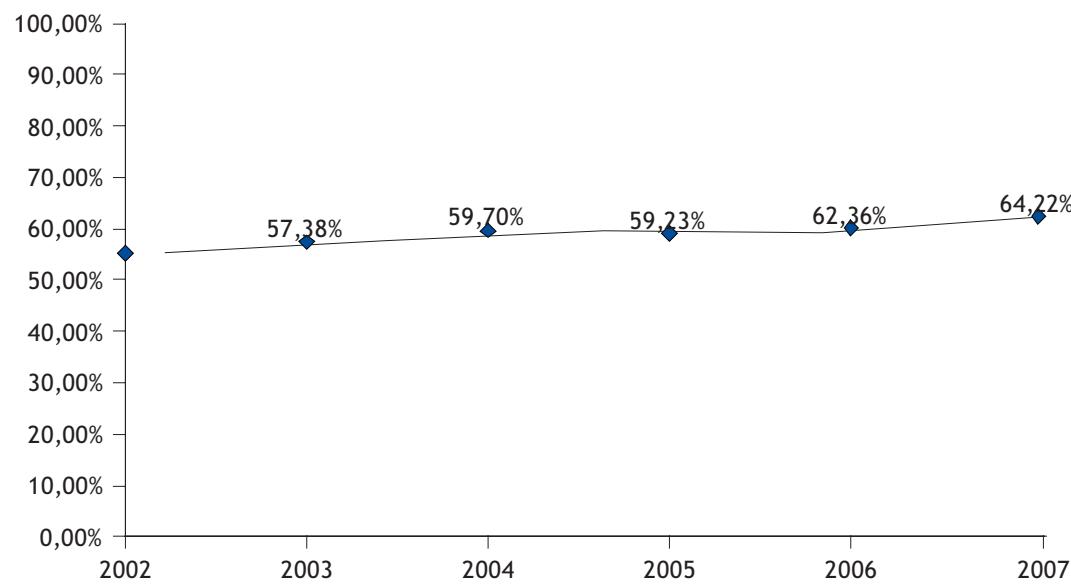
O índice de conteinerização de cargas tem subido sistematicamente desde 2002. Naquele ano, de aproximadas 64 milhões de toneladas de carga geral, mais de 35 milhões foram transportadas em contêineres, o equivalente a mais de 55% do total.

O índice subiu para 64,22% em 2007, quando, de um total de 111,4 milhões de toneladas de carga geral, mais de 71,5 milhões foram transportadas em contêineres.

Portanto, o índice de conteinerização de carga geral variou 9 pontos percentuais no período de 2002 a 2007. Já o volume transportado cresceu 103% desde 2002, subindo de 35 milhões para 71 milhões de toneladas.



Índice de Conteinerização



MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES 2006-2007

O Porto de Santos liderou, de janeiro a junho de 2007, a movimentação de contêineres no Brasil. Em seu cais público, o porto movimentou 159.899 unidades. Isso representou um crescimento de 6% em relação a 2006. No ano passado, no mesmo período, foram movimentados 149.773 contêineres.

São Francisco do Sul (SC) apareceu nos primeiros meses do ano na segunda colocação, com 66.235 contêineres movimentados em seu cais público. Em 2006, esse número ficou em 61.507 unidades. Já em Itajaí (SC), no primeiro semestre, foram movimentados quase 51 mil contêineres. Em 2006, o porto havia alcançado pouco mais de 35 mil unidades movimentadas. Esses números garantiram ao Porto de Itajaí a manutenção da terceira colocação em movimentação de contêineres.

Em relação aos terminais arrendados, o Tecon santista liderou os números de janeiro a junho de 2007. O terminal movimentou 355.491 contêineres, contra 296.628 unidades no mesmo período em 2006, um aumento de 20%.

Em 2007, nos primeiros seis meses, a segunda posição ficou com o TCP de Paranaguá (PR), que movimentou 163.209 contêineres. Já o Tecon de Rio Grande movimentou 159.827 contêineres. No mesmo período do ano passado, esse Tecon aparecia na terceira posição, com 165.293 unidades. O T-37, de Santos, era o segundo colocado, com 180.162 contêineres movimentados. No Sistema de Desempenho Portuário, alimentado diretamente pelas Administrações Portuárias, não há dados

de Paranaguá em 2006, o que impede comparar a movimentação do TCP.

Em relação à prancha média, que determina o número de contêineres movimentados por hora, o Porto de Itajaí apareceu em primeiro lugar de janeiro a junho de 2007, com 22 unidades em seu cais público. No ano passado, em comparação com o mesmo período, esse número era 16. O Porto de São Francisco do Sul, nos primeiros meses do ano, movimentou 19 contêineres por hora. Em 2006, no primeiro semestre, esse número chegou a 15.

Analizando os terminais arrendados, o Tecon, de Santos, liderou no primeiro semestre, com 37 contêineres movimentados por hora. Em 2006, no mesmo período, esse terminal estava na segunda posição, com 34 contêineres. A segunda posição no primeiro semestre de 2007 ficou com o terminal T-37, com 32 contêineres movimentados por hora. Em 2006, o T-37 figurou em primeiro lugar de janeiro a junho, com 37 unidades.

Em relação ao tempo médio de espera, analisando dados de janeiro a junho de 2007, as embarcações que chegaram aos Portos de Belém, Vila do Conde (PA), Manaus e Natal atracaram de imediato. Em 2006, no mesmo período, Manaus, Belém e Vila do Conde apresentaram o mesmo desempenho.

Analizando os terminais arrendados, o Tecon, de Suape (PE), foi o que apresentou melhor desempenho em relação ao tempo médio de espera: quatro horas por navio no primeiro semestre de 2007. O Tecondi, de Santos, foi o segundo. No terminal santista, o tempo médio de espera foi de seis horas por navio.

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Quantidade (unid.)
Santos	Cais Público	149.773
Sao Francisco do Sul	Cais Público	61.507
Itajai	Cais Público	35.124
Manaus	Cais Público	19.017
Fortaleza	Cais Público	17.681
Belem	Cais Público	7.704
Imbituba	Cais Público	6.931
Rio Grande	Cais Público	3.921
Vila do Conde	Cais Público	3.485
Salvador	Cais Público	470
Suape	Cais Público	397

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Quantidade (unid.)
Santos	Cais Público	159.899
Sao Francisco do Sul	Cais Público	66.235
Itajai	Cais Público	50.574
Fortaleza	Cais Público	16.829
Rio Grande	Cais Público	8.892
Imbituba	Cais Público	7.061
Manaus	Cais Público	6.022
Belem	Cais Público	5.543
Suape	Cais Público	3.741
Vila do Conde	Cais Público	2.316
Natal	Cais Público	1.667
Salvador	Cais Público	327

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

Panorama Aquaviário

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS CONTÊINER – QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Quantidade (unid.)
Santos	TECON	296.628
Santos	T-37	180.162
Rio Grande	TECON	165.293
Itajai	TECONVI	141.207
Santos	T-35	111.583
Vitória	TVV	82.517
Salvador	TECON	55.723
Suape	TECON	55.602
Santos	TECONDI	40.044
São Francisco do Sul	TESC	3.267

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Prancha Média (u/h)
Itajai	Cais Público	16
São Francisco do Sul	Cais Público	15
Suape	Cais Público	13
Santos	Cais Público	13
Imbituba	Cais Público	10
Rio Grande	Cais Público	10
Fortaleza	Cais Público	9
Manaus	Cais Público	8
Belém	Cais Público	5
Salvador	Cais Público	4
Vila do Conde	Cais Público	4

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS CONTÊINER – PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Prancha Média (u/h)
Santos	T-37	37
Santos	TECON	34
Santos	T-35	28
Rio Grande	TECON	25
Itajai	TECONVI	21
Santos	TECONDI	20
Salvador	TECON	19
Vitória	TVV	18
Suape	TECON	18
São Francisco do Sul	TESC	10

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS CONTÊINER – TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)
Suape	TECON	4
Salvador	TECON	5
Santos	TECONDI	9
Santos	TECON	10
Rio Grande	TECON	13
São Francisco do Sul	TESC	16
Itajai	TECONVI	18
Santos	T-35	18
Santos	T-37	18
Vitória	TVV	62

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS CONTÊINER – QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Quantidade (unid.)
Santos	TECON	355.491
Rio Grande	TECON	159.827
Santos	T-35	139.783
Itajai	TECONVI	134.192
Santos	T-37	108.212
Paranaguá	TCP	84.804
Vitória	TVV	74.204
Salvador	TECON	61.147
Santos	TECONDI	44.921
Suape	TECON	42.042
São Francisco do Sul	TESC	2.465

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Prancha Média (u/h)
Itajai	Cais Público	22
São Francisco do Sul	Cais Público	19
Santos	Cais Público	16
Imbituba	Cais Público	15
Manaus	Cais Público	10
Rio Grande	Cais Público	9
Fortaleza	Cais Público	8
Suape	Cais Público	6
Vila do Conde	Cais Público	6
Belém	Cais Público	5
Natal	Cais Público	2
Salvador	Cais Público	2

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS CONTÊINER – PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Prancha Média (u/h)
Santos	TECON	37
Santos	T-37	32
Vitória	TVV	28
Rio Grande	TECON	26
Santos	TECONDI	25
Santos	T-35	24
Suape	TECON	21
Itajai	TECONVI	21
Salvador	TECON	19
Paranaguá	TCP	14
São Francisco do Sul	TESC	5

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS CONTÊINER – TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)
Suape	TECON	4
Santos	TECONDI	6
Salvador	TECON	7
Rio Grande	TECON	10
Santos	T-37	12
Santos	TECON	13
São Francisco do Sul	TESC	14
Santos	T-35	15
Paranaguá	TCP	16
Itajai	TECONVI	18
Vitória	TVV	21

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

**CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)
Manaus	Cais Público	0
Belem	Cais Público	0
Vila do Conde	Cais Público	0
Imbituba	Cais Público	3
Salvador	Cais Público	5
Fortaleza	Cais Público	6
Rio Grande	Cais Público	9
Santos	Cais Público	9
Itajai	Cais Público	19
São Francisco do Sul	Cais Público	22
Suape	Cais Público	26

**CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)
Belem	Cais Público	0
Vila do Conde	Cais Público	0
Manaus	Cais Público	0
Natal	Cais Público	0
Suape	Cais Público	3
Fortaleza	Cais Público	4
Rio Grande	Cais Público	5
Imbituba	Cais Público	5
Santos	Cais Público	9
Salvador	Cais Público	13
Itajai	Cais Público	13
São Francisco do Sul	Cais Público	26

PREÇOS MÉDIOS - CONTÊINERES

O Terminal de Contêineres (Tecon) do porto de Santos (SP) liderou o ranking geral de preços por contêiner movimentado em 2006, ao cobrar o menor preço por unidade: R\$ 189,45 ou 24,9% a menos que o segundo lugar e 13,3% a menos que o cobrado pelo próprio Tecon em 2005 (R\$ 218,51). Naquele ano, o Tecon santista ficou em terceiro lugar no ranking.

O terminal T37 da Libra, em Santos, pulou da 12ª colocação para o segundo lugar em 2006, quando cobrou R\$ 252,11 por contêiner, redução de 13,74% em relação a 2005.

Em terceiro, o cais público do porto de Manaus cobrou R\$ 281,06 em 2006, aumento

de 13% na comparação com o ano anterior, quando a movimentação custou R\$ 248,79 por contêiner e o porto manauense ficou em 7º lugar.

Um dos que mais subiram posições no ranking foi o Tecon de Rio Grande (RS), que passou da 17ª posição para o quarto lugar, ao cobrar R\$ 297,21 em 2006, cerca de 8,5% menos que em 2005, quando o preço foi de R\$ 324,65.

O Tecon de Salvador caiu da 2ª para a 5ª colocação, ao cobrar R\$ 300,20 em 2006, cerca de 53,5% a mais que em 2005, quando cobrou R\$ 195,57.

Já o cais público de Salvador caiu do 6º para o último lugar no ranking de 9 portos públicos e 14 terminais arrendados. O preço por contêiner movimentado mais que triplicou no cais público soteropolitano, saindo de R\$ 235,93 em 2005 para R\$ 694,64 em 2006.

Portos Públicos	Porto	Terminal	2006 (por contêiner)	
			R \$	US \$
	MANAUS	SNPH	281,06	131,46
	ITAJAÍ	Cais Comercial	307,62	143,88
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	329,43	154,08
	FORTALEZA	Cais Público	375,21	175,50
	BELÉM	Cais Público	387,92	181,44
	SANTOS	Margem Direita	443,23	207,31
	VILA DO CONDE	Cais Público	497,51	232,70
	IMBITUBA	Cais Público	557,74	260,87
	SALVADOR	Cais Público	694,64	324,90
	SANTOS	Tecon	189,45	88,61
	SANTOS	Libra (T37)	252,11	117,92
	RIO GRANDE	Tecon	297,21	139,01
	SALVADOR	Tecon	300,20	140,41
	RIO DE JANEIRO	Libra	309,03	144,54
	ITAJAÍ	Teconvi	330,23	154,46
	SANTOS	Libra (T35)	331,77	155,18
	RIO DE JANEIRO	MultiRio	341,94	159,93
	VITÓRIA	TVV	366,57	171,45
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Tesc	426,74	199,60
	SANTOS	Tecondi	446,42	208,80
	MANAUS	Super Terminais	512,82	239,86
	PARANAGUÁ	TCP	514,34	240,57
	SUAPE	Tecon	515,14	240,94

Cotação do dólar: 31/12/2006 → US\$1,00 = R\$2,1380

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

Panorama Aquaviário

SOJA E FARELOS

O Porto de Paranaguá foi o que mais movimentou soja e farelos no primeiro semestre de 2007, chegando a 5.693.541 toneladas. São Francisco do Sul e Porto Velho também se destacaram em relação ao transporte de sojas e farelos, no período de janeiro a junho de 2007. O porto catarinense movimentou 1.433.416 de toneladas. Na capital rondoniense, foram movimentadas 948.313 toneladas. No mesmo período de 2006, São Francisco do Sul movimentou 1.971.900 de toneladas. Já Porto Velho registrou uma movimentação de 1.171.502 de toneladas.

O Sistema de Desempenho Portuário da ANTAQ, alimentado diretamente pelas próprias Administrações Portuárias, não contém os dados de Paranaguá em 2006.

Analisando os terminais arrendados, de janeiro a junho de 2007, o Terminal Corex (ADM), de Santos, liderou o ranking na quantidade de soja e farelos transportados: 2.373.749 de toneladas. No mesmo período, em 2006, esse terminal também liderava, com 3.420.961 de toneladas. Levando-se em conta os dois períodos, houve uma redução de mais de 30%.

Em relação à prancha média, o Porto de São Francisco do Sul foi o mais rápido, movimentou 21.353 toneladas por dia, no primeiro semestre de 2007. No mesmo período de 2006, esse número chegou a 18.735 toneladas, um aumento de 14%. Paranaguá ficou na segunda posição, no primeiro

semestre de 2007, tendo movimentado 13.240 toneladas por dia. Porto Velho movimentou, de janeiro a junho de 2007, 3.833 toneladas. Em 2006, nesse mesmo período, o porto havia movimentado 3.918 toneladas.

Levando-se em conta a prancha média dos terminais arrendados, o Terminal de Tubarão, do Porto de Tubarão, apareceu na primeira colocação, com 19.904 toneladas por dia, no primeiro semestre de 2007. Logo em seguida, veio o Teaçu 3, do Porto de Santos, com 17.972 toneladas. Em 2006, no mesmo período, o Teaçu 3 estava em primeiro, com 15.718 toneladas. Comparando-se os números de 2007 e 2006, houve um incremento de 14%.

Analizando o tempo de espera, as embarcações que chegaram a Porto Velho, nos primeiros semestres de 2006 e 2007, atracaram imediatamente. Em São Francisco do Sul, de janeiro a junho de 2007, o tempo médio de espera foi de 53 horas. Em 2006, no mesmo período, foi de 98 horas.

Em relação aos terminais arrendados, de janeiro a junho de 2007, Bianchini, em Rio Grande, Cotelgipe, no Porto de Cotelgipe, e Tergrasa, também em Rio Grande, foram os que mais se destacaram. O primeiro com tempo médio de espera de 19 horas; os outros dois registraram 20 horas de tempo médio de espera. No mesmo período, em 2006, destaque para Teaçu 3, em Santos, com 2 horas; Tergrasa, em Rio Grande, com 6 horas; e Bunge, também em Rio Grande, com 11 horas.

CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS
QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
São Francisco do Sul	Cais Público	1.971.900
Porto Velho	Cais Público	1.171.502

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
SOJA E FARELOS - QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Santos	COREX (ADM)	3.420.961
Santos	CARGILL	1.894.581
Rio Grande	TERGRASA	1.223.009
Rio Grande	BIANCHINI	937.706
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	324.022
Rio Grande	TERMASA	317.546
Santos	TEAÇU 2	241.297
Santos	TEAÇU 3	173.092

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
SOJA E FARELOS - QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Quantidade de Soja e Farelos (ton.)
Santos	COREX (ADM)	2.373.749
Santos	CARGILL	1.319.408
Rio Grande	BIANCHINI	1.241.295
Rio Grande	TERGRASA	1.078.394
Tubarão	TUBARÃO	981.437
Santos	TGG	896.235
Rio Grande	TERMASA	484.892
Rio Grande	TERMINAL BUNGE	467.071
Cotelgipe	COTEGIPE	318.454
Santos	TEAÇU 3	180.696
Rio Grande	TEAÇU 2	78.197

**CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS
PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
São Francisco do Sul	Cais Público	18.735
Porto Velho	Cais Público	3.918

**CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS
PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
São Francisco do Sul	Cais Público	21.353
Paranaguá	Cais Público	13.240
Porto Velho	Cais Público	3.833

**TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
SOJA E FARELOS - PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Santos	TEAÇU 3	15.718
Santos	COREX (ADM)	13.716
Rio Grande	TERMASA	11.008
Rio Grande	TERMINAL BUNG	9.885
Santos	CARGILL	9.730
Santos	TEAÇU 2	8.053
Rio Grande	BIANCHINI	7.543
Rio Grande	TERGRASA	6.895

**TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
SOJA E FARELOS - PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Tubarão	TUBARÃO	19.904
Santos	TEAÇU 3	17.972
Rio Grande	TERMASA	12.501
Santos	COREX (ADM)	12.190
Cotegipe	COTE GIP	11.979
Rio Grande	TERMINAL BUNG	9.993
Santos	TGG	9.266
Santos	CARGILL	8.315
Rio Grande	BIANCHINI	7.818
Santos	TEAÇU 2	6.783
Rio Grande	TERGRASA	5.820

**CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS
TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Porto Velho	Cais Público	0
São Francisco do Sul	Cais Público	98

**CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS
TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
São Francisco do Sul	Cais Público	0
Porto Velho	Cais Público	53
Paranaguá	Cais Público	159

**TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
SOJA E FARELOS - TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Santos	TEAÇU 3	2
Rio Grande	TERGRASA	6
Rio Grande	TERMINAL BUNG	11
Rio Grande	TERMASA	14
Rio Grande	BIANCHINI	18
Santos	TEAÇU 2	57
Santos	CARGILL	66
Santos	COREX (ADM)	99

**TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
SOJA E FARELOS - TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Rio Grande	BIANCHINI	19
Cotegipe	COTE GIP	20
Rio Grande	TERGRASA	20
Santos	TEAÇU 3	22
Santos	TGG	27
Rio Grande	TERMINAL BUNG	30
Santos	CARGILL	31
Santos	TEAÇU 2	45
Rio Grande	TERMASA	45
Tubarão	TUBARÃO	67
Santos	COREX (ADM)	72

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

PREÇOS MÉDIOS - SOJA E FARELOS

O terminal da Bianchini em Rio Grande cobrou R\$ 4,16 por tonelada de soja movimentada, pulando do 4º lugar em 2005, quando cobrou R\$ 9,83, para o 1º lugar em 2006. A variação anual foi de 57,7%.

Em segundo, ficou o terminal da Cargil em Santos, que cobrou R\$ 5,41 por tonelada de soja em 2006, redução de 16% em relação a 2005, quando o terminal também ocupou o segundo lugar.

Em terceiro, ficou o Corex, cais público especializado em granéis sólidos do porto de Paranaguá

(PR), que cobrou R\$ 5,94 por tonelada de soja em 2006, aumento de 32,3% sobre 2005, quando o Corex cobrou R\$ 4,49, liderando o ranking daquele ano.

O Terminal de Múltiplo Uso (público), também de Paranaguá, ficou em quarto lugar em 2006, quando cobrou R\$ 7,05 (não entrou no ranking de 2005), seguido pelo terminal Teaçu 2 (arrendado), em Santos, que cobrou R\$ 9,31 no mesmo ano (queda de 9,3% em relação a 2005).

Em último lugar num ranking de 3 portos públicos e 5 terminais arrendados, o terminal da Tergrasa em Rio Grande cobrou R\$ 11,02 por tonelada de soja movimentada em 2006.

	Porto	Terminal	2006 (por tonelada)	
			R \$	US \$
Portos Públicos	PARANAGUÁ	Corex	5,94	2,78
Portos Públicos	PARANAGUÁ	Múltiplo Uso	7,05	3,30
Terminais Arrendados	SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	9,68	4,53
Terminais Arrendados	RIO GRANDE	Bianchini	4,16	1,95
Terminais Arrendados	SANTOS	Cargil	5,41	2,53
Terminais Arrendados	SANTOS	Teaçu 2	9,31	4,35
Terminais Arrendados	RIO GRANDE	Termasa	9,80	4,58
Terminais Arrendados	RIO GRANDE	Tergrasa	11,02	5,15

Cotação do dólar: 31/12/2006 → US\$1,00 = R\$2,1380

TRIGO

O Porto de Fortaleza, no período de janeiro a junho de 2007, liderou o ranking entre os cais públicos na movimentação de trigo: 419.931 toneladas. Em 2006, no mesmo período, o Porto de Fortaleza aparecia na segunda posição, atrás do Porto de Santos, com 380.344 toneladas. Comparando-se os dois períodos, o crescimento no porto cearense foi de 10%.

No primeiro semestre de 2007, o Porto de Santos ficou na segunda posição, com 282.148 toneladas de trigo movimentadas. No mesmo período, em 2006, Santos aparecia na frente de Fortaleza, com 504.586 toneladas.

Em relação aos terminais arrendados, o Termasa, de Rio Grande (RS), ficou em primeiro no período de janeiro a junho de 2007, com 331.981 toneladas. Em 2006, no mesmo período, esse número foi de 372.256 toneladas. Levando-se em conta os dois períodos, houve uma perda de quase 12%. O Corex (ADM), de Santos, ficou em segundo lugar em 2006 (164.513 toneladas) e em 2007 (203.261). Portanto, houve um aumento de 24%.

Levando-se em conta a prancha média, o

Porto de Fortaleza movimentou 7.754 toneladas por dia e liderou o ranking de janeiro a junho de 2007. No mesmo período, em 2006, o Porto de Fortaleza também ficou em primeiro, movimentando 6.727 toneladas por dia. Registrou-se, portanto, um aumento de 15%.

Em relação aos terminais arrendados, o Tesc, de São Francisco do Sul, movimentou 4.897 toneladas de trigo por dia. Número suficiente para o terminal ter liderado o ranking no período. Já em 2006, no primeiro semestre, quem liderou foi o Tergrasa, de Rio Grande (RS), com 11.479 toneladas/dia.

Analizando o tempo de espera, o Porto de Natal foi o único em que as embarcações tiveram atracação imediata nos primeiros semestres de 2006 e 2007. Em relação aos terminais arrendados, nos primeiros meses de 2007, os terminais Cesa e Serra Morena, os dois em Porto Alegre, apresentaram o melhor desempenho: o tempo médio de espera para atracação da embarcação foi de uma hora. Em 2006, no mesmo período, os dois terminais também estavam na frente, só que as embarcações eram atracadas imediatamente.

**CAIS PÚBLICOS - TRIGO - QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Santos	Cais Público	504.586
Fortaleza	Cais Público	380.344
Recife	Cais Público	243.514
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	220.058
Vitória	Cais Público (Capuaba)	218.801
Salvador	Cais Público	142.125
Imbituba	Cais Público	75.671
São Francisco do Sul	Cais Público	67.685
Natal	Cais Público	45.831
Itaqui	Cais Público	44.785

**CAIS PÚBLICOS - TRIGO - QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Fortaleza	Cais Público	419.931
Santos	Cais Público	282.148
Recife	Cais Público	265.136
Vitória	Cais Público (Capuaba)	246.545
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	228.122
Salvador	Cais Público	164.126
Paranaguá	Cais Público	156.485
Imbituba	Cais Público	98.790
São Francisco do Sul	Cais Público	51.291
Natal	Cais Público	43.344
Itaqui	Cais Público	40.548
Cabedelo	Cais Público	35.253
Maceió	Cais Público	26.241

**TERMINAIS ARRENDADOS /TUPS
TRIGO - QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Rio Grande	TERMASA	372.256
Santos	COREX (ADM)	164.513
São Francisco do Sul	TESC	116.293
Rio Grande	BIANCHINI	93.642
Rio Grande	TERGRASA	81.500
Porto Alegre	SERRA MORENA	53.886
Porto Alegre	CESA	26.328

**TERMINAIS ARRENDADOS /TUPS
TRIGO - QUANTIDADE
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Rio Grande	TERMASA	331.981
Santos	COREX (ADM)	203.261
São Francisco do Sul	TESC	155.837
Cotelândia	COTEGIPE	125.038
Porto Alegre	SERRA MORENA	66.884
Rio Grande	BIANCHINI	53.917
Rio Grande	TERGRASA	7.200
Porto Alegre	CESA	5.276

**CAIS PÚBLICOS - TRIGO - PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Fortaleza	Cais Público	6.727
Imbituba	Cais Público	3.989
São Francisco do Sul	Cais Público	3.575
Santos	Cais Público	3.397
Natal	Cais Público	3.221
Vitória	Cais Público (Capuaba)	2.486
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.441
Recife	Cais Público	2.241
Salvador	Cais Público	1.734
Itaqui	Cais Público	1.315

**CAIS PÚBLICOS - TRIGO - PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Fortaleza	Cais Público	7.754
Santos	Cais Público	6.095
São Francisco do Sul	Cais Público	4.827
Maceió	Cais Público	4.728
Imbituba	Cais Público	3.708
Natal	Cais Público	3.645
Paranaguá	Cais Público	3.021
Cotelândia	Cais Público	2.692
Vitória	Cais Público (Capuaba)	2.406
Salvador	Cais Público	2.290
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	2.248
Recife	Cais Público	1.897
Itaqui	Cais Público	1.493

**TERMINAIS ARRENDADOS /TUPS
TRIGO - PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Rio Grande	TERGRASA	11.479
Rio Grande	TERMASA	5.499
Santos	COREX (ADM)	4.865
São Francisco do Sul	TESC	4.741
Rio Grande	BIANCHINI	3.911
Porto Alegre	SERRA MORENA	1.687
Porto Alegre	CESA	1.107

**TERMINAIS ARRENDADOS /TUPS
TRIGO - PRANCHA MÉDIA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
São Francisco do Sul	TESC	4.897
Cotelândia	COTEGIPE	4.321
Santos	COREX (ADM)	4.138
Rio Grande	BIANCHINI	3.163
Rio Grande	TERMASA	2.729
Rio Grande	TERGRASA	2.213
Porto Alegre	SERRA MORENA	842
Porto Alegre	CESA	543

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

Panorama Aquaviário

CAIS PÚBLICO TRIGO - TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Natal	Cais Público	0
Salvador	Cais Público	3
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	8
Recife	Cais Público	13
Fortaleza	Cais Público	17
Itaqui	Cais Público	24
Imbituba	Cais Público	32
Santos	Cais Público	33
São Francisco do Sul	Cais Público	45
Vitória	Cais Público (Capuaba)	125

CAIS PÚBLICO TRIGO - TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Natal	Cais Público	0
Cabedelo	Cais Público	5
Santos	Cais Público	8
Fortaleza	Cais Público	12
Recife	Cais Público	13
Imbituba	Cais Público	13
Salvador	Cais Público	15
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	21
Vitória	Cais Público (Capuaba)	46
São Francisco do Sul	Cais Público	48
Maceió	Cais Público	51
Itaqui	Cais Público	57
Paranaguá	Cais Público	90

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS TRIGO - TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Porto Alegre	SERRA MORENA	0
Porto Alegre	CESA	0
Rio Grande	TERGRASA	8
Rio Grande	BIANCHINI	33
Rio Grande	TERMASA	35
São Francisco do Sul	TESC	70
Santos	COREX (ADM)	98

TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS TRIGO - TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Porto Alegre	CESA	1
Porto Alegre	SERRA MORENA	1
Cotelipe	COTEGIPE	7
Rio Grande	BIANCHINI	42
Rio Grande	TERMASA	58
São Francisco do Sul	TESC	66
Santos	COREX (ADM)	75
Santos	TERGRASA	76

PREÇOS MÉDIOS - TRIGO

O terminal da Bianchini em Rio Grande passou do 6º lugar em 2005 para a liderança do ranking de preços para trigo em 2006: cobrou R\$ 3,86 por tonelada de trigo movimentada, queda de quase 40% em comparação com 2005, quando o preço cobrado foi de R\$ 6,42.

Em segundo lugar, o cais público do porto de Fortaleza cobrou R\$ 5,41 por tonelada em 2006, quase 15% a menos em comparação com 2005, quando ocupou a 5ª colocação.

O Corex, cais público especializado em granéis sólidos do porto de Paranaguá, ficou em 3º lugar. Cobrou R\$ 6,35 por tonelada de soja em 2006, aumento de 84,6% em comparação com 2005, quando cobrou R\$ 3,44 por tonelada, ocupando o 1º lugar do ranking daquele ano.

Em quarto lugar, o terminal da Corex (arrendado) em Santos cobrou R\$ 6,74 por tonelada em 2006, cerca de 9% a mais que o cobrado em 2005 (R\$ 6,19), quando o terminal também ficou em 4º lugar.

O terminal Capuaba (público) do porto de Vitória ficou em quinto, cobrando R\$ 6,85 por tonelada em 2006. Capuaba não entrou no ranking em 2005.

Em último lugar do ranking de 14 portos públicos e 5 terminais arrendados, ficou o Moinho Santista (público), no porto do Rio de Janeiro, que cobrou R\$ 37,22 por tonelada de soja. O preço é o dobro do cobrado pelo penúltimo colocado, o cais público do porto de Recife (R\$ 18,57) e 235,3% acima do valor registrado em 2005 (R\$ 11,10), quando o Moinho Santista ficou na 14ª colocação.

Portos Públicos	Porto	Terminal	2006 (por tonelada)	
			R\$	US\$
	FORTALEZA	Cais Público	5,41	2,53
	PARANAGUÁ	Corex	6,35	2,97
	VITÓRIA	Capuaba	6,85	3,20
	NATAL	Cais Público	6,93	3,24
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Cais Público	9,19	4,30
	SANTOS	Margem Direita	9,60	4,49
	RIO DE JANEIRO	Moinho Cruzeiro do Sul	10,14	4,74
	SALVADOR	Moinho Salvador	10,17	4,76
	IMBITUBA	Cais Público	10,28	4,81
	ITAQUI	Cais Público	15,95	7,46
	SANTOS	Moinho Santista	16,09	7,53
	BELÉM	Cais Público	17,66	8,26
	RECIFE	Cais Público	18,57	8,69
	RIO DE JANEIRO	Moinho Santista	37,22	17,41
	RIO GRANDE	Bianchini	3,86	1,81
	SANTOS	Corex (ADM)	6,74	3,15
	SÃO FRANCISCO DO SUL	Terban	7,59	3,55
Terminals Arrendados	RIO GRANDE	Termasa	12,01	5,62
	RIO GRANDE	Tergrasa	12,58	5,88

Cotação do dólar: 31/12/2006 ↔ US\$1,00 = R\$2,1380

FERTILIZANTES

O Porto de Paranaguá liderou a movimentação de fertilizantes no período de janeiro a junho de 2007, com 2.173.816 toneladas. O Sistema de Desempenho Portuário não recebeu os dados desse porto para comparar com 2006.

O Porto de Rio Grande foi o segundo na movimentação de fertilizantes, no primeiro semestre de 2007, chegando a 411.453 toneladas. No mesmo período, em 2006, Rio Grande movimentou 246.771 toneladas. Comparando os dois períodos, houve um aumento de 67%.

Porto Alegre é outro porto que se destaca no transporte de fertilizantes. Em 2006, Porto Alegre movimentou 121.373 toneladas. Em 2007, esse número saltou para 191.914: um aumento de 58%.

Em relação aos terminais arrendados, o Yara Fertilizantes, de Rio Grande, liderou nos primeiros

seis meses de 2007, com 1.266.406 de toneladas. Em 2006, no mesmo período, esse número ficou em 719.783 toneladas. Portanto, houve um aumento de 76%.

Levando-se em conta a prancha média, o Porto de São Francisco do Sul (SC) foi o que apresentou o melhor desempenho no primeiro semestre de 2007, com 11.034 toneladas transportadas por dia. Na segunda posição, ficou Porto Velho, com 8.573 toneladas. Nos terminais, Ultrafértil, em Santos, liderou esse quesito no primeiro semestre de 2007, com 7.168 toneladas movimentadas por dia.

Analizando o tempo de espera, as embarcações que transportavam fertilizantes tiveram atracação imediata nos cais públicos Navegantes, de Porto Alegre, e Comercial, de Pelotas (RS), nos primeiros seis meses de 2007. Em relação aos terminais arrendados, o Tesc, em São Francisco do Sul, se destacou, com as embarcações tendo atracação imediata.

CAIS PÚBLICOS - FERTILIZANTES QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Rio Grande	Cais Público	246.771
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	121.373
Recife	Cais Público	100.795
Itaqui	Cais Público	74.948
Imbituba	Cais Público	67.486
Santos	Cais Público	43.806
Fortaleza	Cais Público	10.058
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	5.716
Pelotas	Cais Público (Comercial)	3.020
Porto Velho	Cais Público	1.115

CAIS PÚBLICOS - FERTILIZANTES QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Paranaguá	Cais Público	2.173.816
Rio Grande	Cais Público	411.453
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	191.914
Itaqui	Cais Público	184.714
Recife	Cais Público	182.277
Santos	Cais Público	155.930
Imbituba	Cais Público	39.131
Porto Velho	Cais Público	37.828
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	15.044
São Francisco do Sul	Cais Público	12.000
Salvador	Cais Público	11.591
Fortaleza	Cais Público	11.485
Pelotas	Cais Público (Comercial)	3.276

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

Panorama Aquaviário

TERMINAIS ARRENDADOS / TUPS FERTILIZANTES - QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	719.783
Santos	ULTRAFERTIL	356.662
Santos	TMG	84.869

CAIS PÚBLICO - FERTILIZANTES - PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Imbituba	Cais Público	4.974
Porto Velho	Cais Público	2.942
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	2.888
Itaqui	Cais Público	2.860
Rio Grande	Cais Público	2.585
Recife	Cais Público	2.504
Santos	Cais Público	2.024
Pelotas	Cais Público (Comercial)	1.644
Fortaleza	Cais Público	1.489
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	1.157

TERMINAIS ARRENDADOS / TUPS FERTILIZANTES - PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Santos	ULTRAFÉRTEL	7.834
Santos	TMG	4.077

CAIS PÚBLICO - FERTILIZANTES TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2006)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	0
Porto Velho	Cais Público	0
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	0
Pelotas	Cais Público (Comercial)	1
Imbituba	Cais Público	8
Recife	Cais Público	9
Itaqui	Cais Público	14
Rio Grande	Cais Público	28
Fortaleza	Cais Público	53
Santos	Cais Público	71

TERMINAIS ARRENDADOS / TUPS FERTILIZANTES - QUANTIDADE (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Quantidade (ton.)
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	1.266.406
Santos	TMG	565.688
Santos	ULTRAFERTIL	491.783
Tubarão	TUBARÃO	427.642
São Francisco do Sul	TESC	12.000
Rio Grande	BIANCHINI	1.088
Itajaí	TECONVI	84

CAIS PÚBLICO - FERTILIZANTES - PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
São Francisco do Sul	Cais Público	11.034
Porto Velho	Cais Público	8.573
Paranaguá	Cais Público	5.425
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	4.052
Imbituba	Cais Público	3.337
Santos	Cais Público	3.194
Itaqui	Cais Público	2.518
Rio Grande	Cais Público	2.334
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	2.319
Recife	Cais Público	2.170
Fortaleza	Cais Público	2.071
Salvador	Cais Público	1.095
Pelotas	Cais Público (Comercial)	818

TERMINAIS ARRENDADOS / TUPS FERTILIZANTES - PRANCHA MÉDIA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)
Santos	ULTRAFÉRTEL	7.168
Tubarão	TUBARÃO	5.223
São Francisco do Sul	TESC	4.792
Santos	TMG	4.635
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	2.225
Rio Grande	BIANCHINI	434
Itajaí	TECONVI	182

CAIS PÚBLICO - FERTILIZANTES TEMPO DE ESPERA (JANEIRO A JUNHO - 2007)

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	0
Pelotas	Cais Público (Comercial)	0
Salvador	Cais Público	1
Porto Velho	Cais Público	2
Santos	Cais Público (Moinho Santista)	21
Fortaleza	Cais Público	21
Santos	Cais Público	23
Recife	Cais Público	23
Imbituba	Cais Público	26
Rio Grande	Cais Público	57
Itaqui	Cais Público	68
São Francisco do Sul	Cais Público	69
Paranaguá	Cais Público	142

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

**TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
FERTILIZANTES - TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2006)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
Santos	TMG	32
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	34
Santos	ULTRAFERTIL	60

**TERMINAIS ARRENDADOS/TUPS
FERTILIZANTES - TEMPO DE ESPERA
(JANEIRO A JUNHO - 2007)**

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
São Francisco do Sul	TESC	0
Rio Grande	BIANCHINI	1
Itajai	TECONVI	1
Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	50
Santos	ULTRAFERTIL	169
Tubarão	TUBARÃO	170
Santos	TMG	275

PREÇOS MÉDIOS - FERTILIZANTES

O terminal da Fospar (público) no porto de Paranaguá liderou o ranking ao cobrar R\$ 5,50 por tonelada de fertilizantes movimentada em 2006. Em segundo lugar, ficou o terminal da Trevo (arrendado) no porto de Rio Grande, que cobrou R\$ 8,20 por tonelada.

Em terceiro, o Terminal Múltiplo Uso do porto de Paranaguá cobrou R\$ 9,67, seguido pelo

cais público do porto de Rio Grande, com R\$ 12,12 e pelo cais público do porto de Imbituba, que cobrou R\$ 13,88 por tonelada de soja em 2006.

Em último lugar no ranking de preços para fertilizantes, que incluiu 7 portos públicos e 3 terminais arrendados, ficou o Cais Navegantes (público) do porto de Porto Alegre, que cobrou R\$ 27,40 por tonelada, valor quase 400% acima do cobrado pelo terminal da Fospar.

Não houve ranking de preço para fertilizantes em 2005.

Portos Públicos	Porto	Terminal	2006 (por tonelada)	
			R\$	US\$
	PARANAGUÁ	Fospar	5,50	2,57
	PARANAGUÁ	Múltiplo Uso	9,67	4,52
	RIO GRANDE	Cais PÚblico	12,12	5,67
	IMBITUBA	Cais PÚblico	13,88	6,49
	ITAQUI	Cais PÚblico	15,55	7,27
	RECIFE	Cais PÚblico	24,39	11,41
	PELOTAS	Cais PÚblico	25,07	11,73
	PORTO ALEGRE	Cais Navegantes	27,40	12,82
Terminais Arrendados	RIO GRANDE	Trevo	8,20	3,84
	SANTOS	Ultrafertil	8,21	3,84
	SANTOS	Tefer	19,19	8,98

Cotação do dólar: 31/12/2006 → US\$1,00 = R\$2,1380

Fonte: SDP/ANTAQ - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias

INDICADORES DE ATRATIVIDADE

Este indicador é composto por quatro variáveis: quantidade total movimentada, tempo médio de espera dos navios para atracação, prancha média durante o primeiro semestre de 2007 e preços médios de movimentação por unidade (contêineres) ou tonelada (granéis) durante o ano de 2006.

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 in-

dicadores “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 treminais que estão plenamente integrados ao Sistema de Desempenho Portuário.

Na maioria dos portos e terminais pesquisados, foram verificados aumentos substanciais nos preços da praticagem, principalmente, e de rebocadores (Manaus, Belém, Vitória, Santos, Suape).

	Porto	Terminal	Nota Final
Portos Públicos Contêiner	Santos	Cais Público	8,76
	Itajaí	Cais Público	8,25
	Manaus	Cais Público	8,11
	Fortaleza	Cais Público	7,63
	São Francisco do Sul	Cais Público	7,60
	Belém	Cais Público	7,53
	Vila do Conde	Cais Público	7,12
	Imbituba	Cais Público	7,08
	Rio Grande	Cais Público	5,75
	Suape	Cais Público	5,69

	Porto	Terminal	Nota Final
Terminals Arrendados Contêiner	Santos	TECON	9,34
	Santos	T-37	7,97
	Rio Grande	TECON	7,96
	Salvador	TECON	7,60
	Santos	T-35	7,35
	Santos	TECONDI	7,06
	Itajaí	TECONVI	7,04
	Suape	TECON	6,80
	Vitória	TVV	6,53
	São Francisco do Sul	TESC	5,92

	Porto	Terminal	Nota Final
Portos Públicos	São Francisco do Sul	Cais Público	8,04
	Paranaguá	Cais Público	7,54
	Porto Velho*	Cais Público	4,90

	Porto	Terminal	Nota Final
Terminais Arrendados / TUP	Rio Grande	TERGRASA	7,86
	Rio Grande	TERMASA	7,31
	Santos	CARGIL	6,93
	Santos	COREX (ADM)	6,85
	Rio Grande	BIANCHINI	6,66
	Santos	TEAÇU 2	6,45
	Tubarão	TUBARÃO	6,23
	Santos	TEAÇU 3	5,83
	Santos	TGG	5,78
	Cotegipe	COTEGIPE	5,54
Portos Públicos Trigo	Rio Grande	TERMINAL BUNGUE	5,43
	Porto	Terminal	Nota Final
	Fortaleza	Cais Público	8,39
	Recife	Cais Público	8,16
	Santos	Cais Público	7,94
	Santos	Cais Público (Moinho Santista)	7,68
	Salvador	Cais Público	6,74
	Imbituba	Cais Público	6,66
	Vitória	Cais Público (Capuaba)	6,53
	Itaqui	Cais Público	6,27
	Sao Francisco do Sul	Cais Público	6,17
	Natal	Cais Público	6,10
Terminais Arrendados / TUP Trigo	Cabedelo	Cais Público	5,09
	Maceió	Cais Público	4,97
	Porto	Terminal	Nota Final
	Santos	COREX (ADM)	8,05
	São Francisco do Sul	TESC	7,85
	Rio Grande	TERMASA	7,72
	Rio Grande	BIANCHINI	7,63
Portos Públicos Fertilizantes	Cotegipe	COTEGIPE	6,46
	Rio Grande	TERGRASA	5,40
	Porto Alegre	SERRA MORENA	5,35
	Porto Alegre	CESA	4,90
	Porto	Terminal	Nota Final
	Rio Grande	Cais Público	8,74
	Itaqui	Cais Público	7,23
	Imbituba	Cais Público	7,06
	Recife	Cais Público	6,64
	Porto Alegre	Cais Público (Navegantes)	6,57
	Porto Velho*	Cais Público	5,81
	Pelotas	Cais Público (Comercial)	5,73
	Santos	Cais Público	5,71
	São Francisco do Sul	Cais Público	5,44
	Santos	Cais Público (Moinho Santista)	5,12
	Salvador	Cais Público	4,96
	Fortaleza	Cais Público	4,91

*Movimentação realizada em barcaças.

	Porto	Terminal	Nota Final
Terminais Arrendados / TUP Fertilizantes	Rio Grande	YARA FERTILIZANTES	9,20
	Santos	ULTRAFERTIL	8,47
	Santos	TMG	6,53
	Tubarão	TUBARÃO	5,99
	Sao Francisco do Sul	TESC	5,58
	Rio Grande	BIANCHINI	4,94
	Itajai	TECONVI	4,90

Fonte: SDP/ANTAG - Sistema alimentado diretamente pelas administrações portuárias





MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS 1994 - 2006



Movimentação de contêiner cresce 77% em cinco anos

O volume de carga transportada em contêineres, nos portos brasileiros, cresceu 77,3% entre 2002 e 2006, subindo de 3.492.340 para 6.195.119 TEUs. Numa avaliação desde 1994, o crescimento chega a 342%, o que significa um aumento médio de 13,18% por ano.

A movimentação de carga geral nos portos brasileiros cresceu a uma média anual de 8,56%. Em 2006, foram transportadas 102.026.027 toneladas, 59,6% a mais do que as 63.897.353 toneladas movimentadas em 2002. Considerando o período entre 1994 e 2006, o crescimento chegou a 167,8%.

Brasil				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	204.626.109	117.706.425	38.085.566	1.401.546
1995	222.541.904	122.657.844	42.491.240	1.714.529
1996	221.089.725	124.509.678	40.784.628	1.779.436
1997	241.121.714	130.878.306	42.239.745	1.925.970
1998	250.469.331	148.010.962	44.524.301	2.029.371
1999	242.505.100	145.254.561	47.950.236	2.166.344
2000	281.292.315	154.555.572	48.812.755	2.469.650
2001	289.265.117	163.986.765	52.955.002	2.924.839
2002	301.972.374	163.135.324	63.897.353	3.492.340
2003	336.276.308	161.886.081	72.627.666	4.170.469
2004	369.611.250	166.555.087	84.554.208	4.999.000
2005	392.903.932	163.717.494	92.797.355	5.658.326
2006	415.727.739	175.541.324	102.026.027	6.195.119
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	6,09%	3,39%	8,56%	13,18%

O crescimento da movimentação de granéis sólidos nos portos do país também foi bastante expressivo. A média anual de crescimento foi de 6,09%. Em 2006, foram transportadas 414.727.739 toneladas, 37,6% a mais do que a movimentação de 2002, que ficou em 301.972.374 toneladas. Se considerado o período desde 1994, quando foram transportadas 204.626.109 toneladas de granéis sólidos, o crescimento foi de 103%.

O menor índice de crescimento foi de 3,39%, média anual registrada para os granéis líquidos. Em 2006, os portos brasileiros movimentaram 175.541.335 toneladas de carga líquida, 49% a mais do que as 117.706.425 toneladas registradas em 1994. A diferença entre o volume transportado em 2006 para o que foi movimentado em 2002 corresponde a apenas 7,6%. Observa-se que, em 2004, foram movimentadas 166.555.087 toneladas, volume

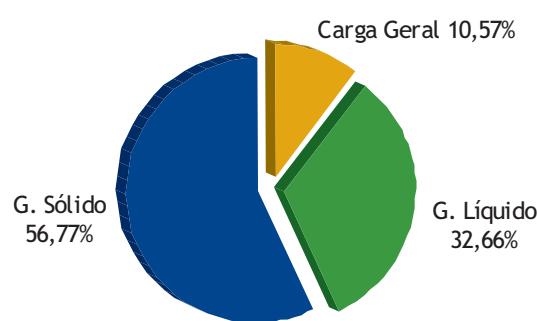
superior ao registrado em 2005. Os volumes transportados em 2001 e 2002 também foram maiores do que o de 2003.

DISTRIBUIÇÃO

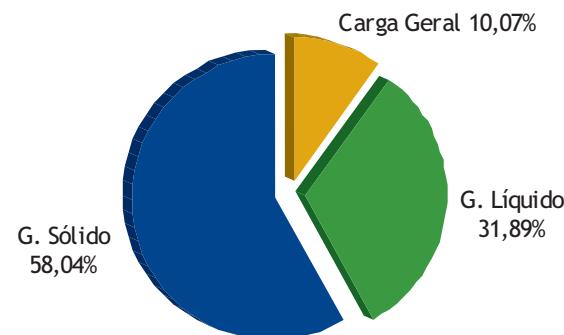
Os gráficos sobre a distribuição de cargas movimentadas nos portos brasileiros mostram o crescimento do volume de granéis sólidos e de carga geral, com a correspondente redução no volume de granéis líquidos.

Em 1994, 56,77% da carga movimentada nos portos brasileiros era de granéis sólidos, sendo que em 2006 o índice para esse tipo de carga sobe para 59,96%. Carga geral corresponde a 10,57% e subiu para 14,72%, enquanto que os granéis líquidos representavam 32,66% em 1994 e caíram para 25,32% em 2006.

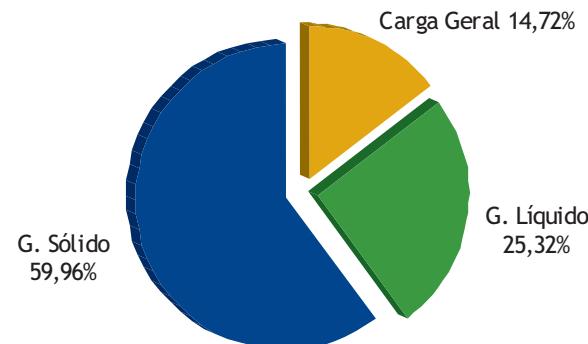
Distribuição da Movimentação - 1994



Distribuição da Movimentação - 2000



Distribuição da Movimentação - 2006



REGIÃO SUDESTE MOVIMENTA MAIS DA METADE DAS CARGAS BRASILEIRAS

Os portos localizados na Região Sudeste são responsáveis pela movimentação de mais da metade do total de cargas que passam pelo setor portuário brasileiro. No caso de granéis sólidos e carga geral os índices são ainda maiores.

Em 2006, os portos da Região Sudeste movimentaram 227.577.132 toneladas de granéis sólidos, o que significa 54,7% do total transportado pelos portos brasileiros. A média anual de crescimento foi de 5,4%.

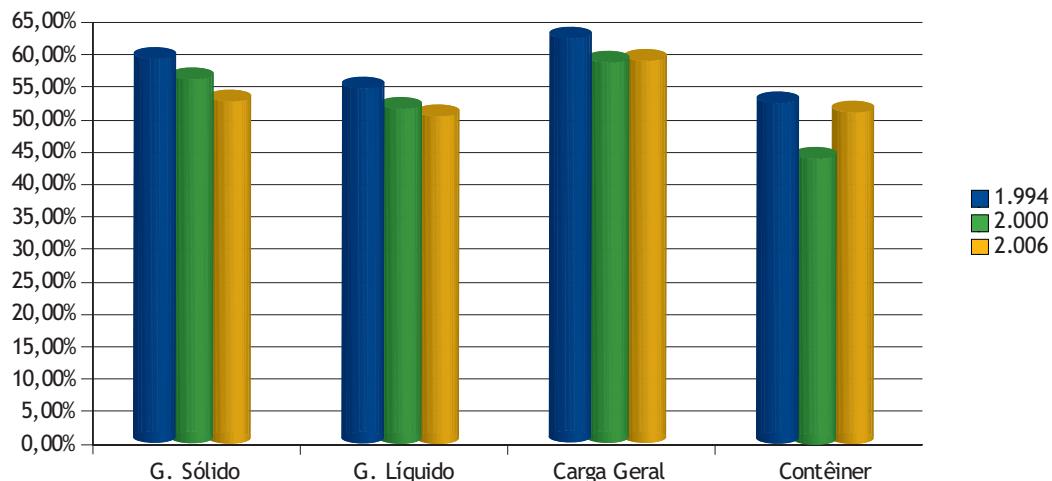
A movimentação de carga geral aumentou em média 8% ao ano. Em 2006, o volume transportado foi de 62.377.065 toneladas, representando 61% do total nacional.

A Região Sudeste movimentou ainda 3.290.811 TEUs (cargas conteinerizadas), cerca de 53% do total dos portos brasileiros. O aumento anual chegou a 12,94%.

Em termos de granéis líquidos, a média anual de crescimento registrada nos portos do Sudeste foi aquém da performance nacional e não passou de 2,69%. Em 2006, a região movimentou 91.876.077 toneladas de cargas líquidas, o que representa 52,3% do que foi movimentado em todos os portos brasileiros.

Região Sudeste				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	126.113.746	66.847.859	24.679.006	764.434
1995	127.176.679	72.267.735	26.364.750	984.553
1996	128.473.591	67.761.263	25.791.682	1.013.480
1997	141.017.800	73.595.678	25.594.278	1.095.267
1998	143.036.399	82.459.790	27.715.944	1.107.126
1999	142.136.846	80.442.486	30.456.391	1.094.349
2000	164.247.060	82.728.994	29.660.384	1.128.556
2001	156.766.633	88.628.882	31.664.017	1.435.131
2002	173.269.513	88.446.917	37.988.343	1.672.872
2003	185.992.677	89.258.650	42.926.974	2.070.177
2004	205.299.878	90.355.920	49.501.574	2.550.096
2005	225.822.417	84.346.019	54.878.872	3.002.261
2006	227.577.132	91.876.077	62.377.065	3.290.811
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	5,04%	2,69%	8,03%	12,94%

Participação da Região Sudeste na Movimentação do Brasil



SANTOS CONCENTRA 74% DOS CONTÊINERES QUE CIRCULAM NO SUDESTE

A movimentação de contêineres no Porto de Santos, em 2006, que somou 2.445.941

TEUs, foi equivalente a 74,3% do total de cargas conteinerizadas, transportadas pela Região Sudeste no mesmo período. Em 1994, o índice foi ainda maior, chegou a 80%. A média anual de crescimento da movimentação de contêineres em Santos, entre 1994 e 2006, foi de 12,21%.

Porto de Santos				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	16.107.701	7.253.131	10.760.529	614.168
1995	14.940.694	7.595.585	12.575.088	817.848
1996	16.678.102	7.821.486	11.839.772	772.313
1997	18.053.696	9.078.159	11.340.275	829.486
1998	17.640.615	9.368.274	12.931.497	799.476
1999	19.146.958	9.625.782	13.902.767	774.959
2000	19.204.220	10.663.778	13.216.385	800.898
2001	22.248.446	11.138.073	14.775.074	892.802
2002	23.979.655	11.335.349	18.159.264	1.068.606
2003	26.299.235	12.976.191	20.801.647	1.385.421
2004	27.898.592	13.508.837	26.202.324	1.749.539
2005	29.661.014	13.036.187	29.205.293	2.236.580
2006	29.696.696	14.510.791	32.089.706	2.445.941
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006		1995 a 2006	1996 a 2006
	5,23%		5,95%	9,53%
		1997 a 2006		12,21%

Panorama Aquaviário

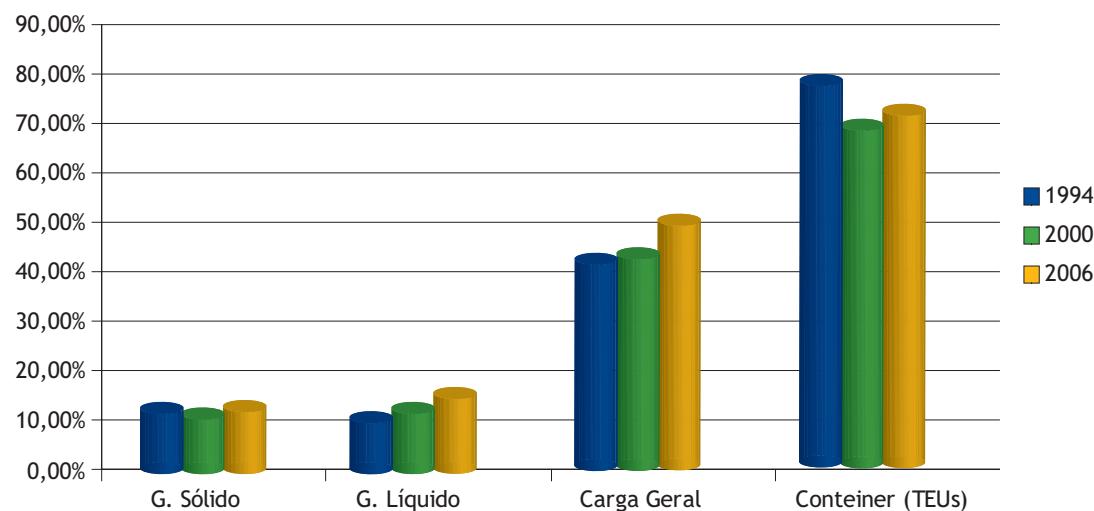
Com relação a carga geral, o Porto de Santos responde por mais da metade do que é transportado na Região Sudeste. Em 2006 foram movimentadas 32.089.706 toneladas, 76,7% a mais do que as 18.159.264 toneladas transportadas em 2002. Entre 1994 e 2006, a movimentação de carga geral em Santos cresceu 198,2%.

As 14.150.791 toneladas de granéis líquidos que passaram pelo porto de Santos em 2006, equivalem a 17,3% do total transportado na Região Sudeste. Nesse ano, o porto santista movimentou 28% a mais do que as 11.335.349 tone-

ladas de granéis líquidos transportadas em 2002. No período de 1994 a 2006, a movimentação de carga líquida em Santos cresceu 100%.

A média anual de crescimento da movimentação de granéis sólidos no Porto de Santos foi de 5,23%. Em 2006, Santos transportou 29.696.696 toneladas de granéis sólidos, 23,8% a mais do que as 23.979.655 toneladas transportadas em 2002. De 1994 para 2006, o crescimento foi 84,3%. Atualmente, o porto santista representa cerca de 13% do total de granéis sólidos movimentados na Região Sudeste.

Participação do Porto de Santos na Movimentação da Região Sudeste



MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE 23% EM CINCO ANOS NO PORTO DO RIO

Em 2006, o Porto do Rio de Janeiro movimentou 335.145 TEUs, 23,4% a mais do que os 271.589 movimentados em 2002. A média anual de crescimento da movimentação de contêiner no porto do Rio foi de 10%, desde 1994. Entretanto, o porto carioca responde por 10% do total de contêineres movimentados na região Sudeste, bem abaixo dos 19% que movimentava no ano 2000.

O crescimento de carga geral no Porto do Rio, de 2002 para 2006, foi de 42,7%. Mas, em termos percentuais, comparando-se

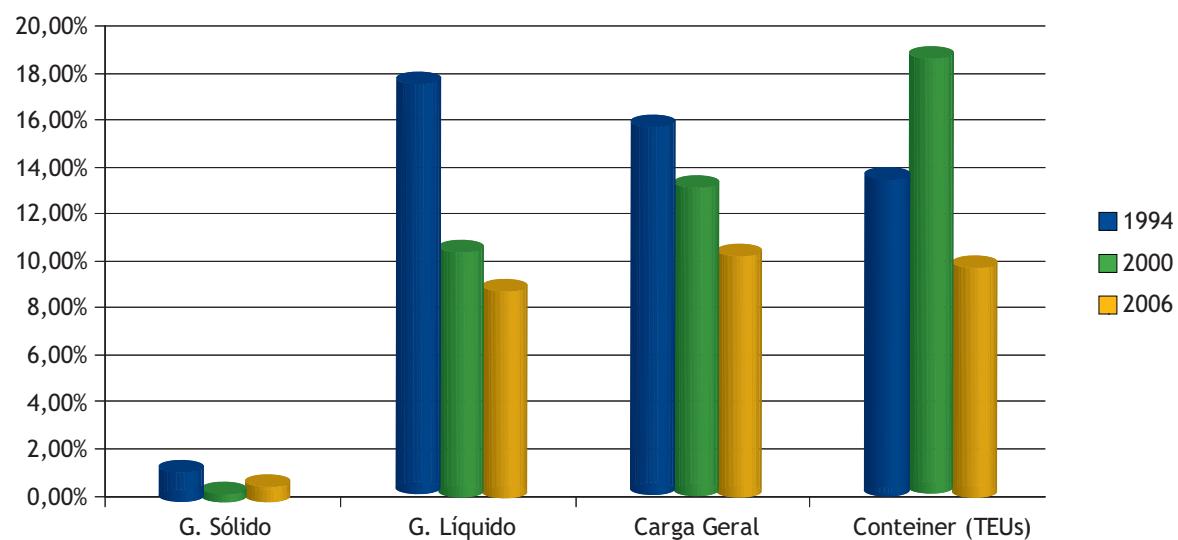
com a região Sudeste, o porto perdeu carga. Em 1994 movimentava 16% da carga geral que passava pelos portos do Sudeste, caindo para 13% em 2000 e depois para 10% em 2006.

O mesmo aconteceu com os granéis líquidos. Em 1994, o porto do Rio movimentava 18% da carga líquida da região Sudeste, caindo para 11% em 2000 e para 9% em 2006. Em 2006, o porto do Rio transportou 8.427.326 toneladas de granéis líquidos, 30% menos do que as 12.120.602 toneladas movimentadas em 1994.

A movimentação de granéis sólidos no porto carioca cresceu a uma média anual de 1,87%, porém continua baixa em relação ao que é transportado na região Sudeste, representando 0,7% do total.

Rio de Janeiro				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	1.210.354	12.120.602	4.010.501	106.764
1995	1.137.404	13.525.283	4.100.133	163.209
1996	868.699	9.320.707	3.297.903	172.863
1997	584.658	8.376.718	3.847.592	202.763
1998	646.742	7.753.556	3.692.608	198.197
1999	712.461	9.303.849	4.561.605	204.289
2000	655.003	8.942.182	4.041.534	217.333
2001	632.946	10.699.925	4.185.500	252.071
2002	705.897	8.043.379	4.645.086	271.589
2003	673.245	8.425.668	5.368.740	325.222
2004	828.897	8.080.432	5.626.336	344.439
2005	1.671.713	8.145.428	5.937.311	326.177
2006	1.511.628	8.427.326	6.629.421	335.145
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	1,87%	-2,98%	4,28%	10,00%

Participação do Porto do Rio de Janeiro na Movimentação da Região Sudeste



REGIÃO SUL MOVIMENTA MAIS DE 13% DAS CARGAS BRASILEIRAS

Os portos localizados na Região Sul movimentaram 13,5% do total de cargas que passaram pelo setor portuário brasileiro em 2006. Ao todo, a Região Sul movimentou 93.685.172 toneladas entre granéis sólidos, líquidos e cargas gerais.

Os portos da Região Sul movimentaram 40.589.550 de granéis sólidos. Isso representou cerca de 10% em relação aos números do Brasil. Em relação aos granéis líquidos, a Região Sul movimentou 26.972.528 toneladas, o que representou 15% da movimentação brasi-

leira. Levando-se em conta as cargas gerais, a Região Sul movimentou 26.123.094 toneladas. Isso representou mais de 25% da movimentação dos portos brasileiros. Esses números são referentes a 2006.

No quesito contêiner, também em 2006, a Região Sul movimentou 2.074.069 TEUs. No Brasil, foram movimentados 6.195.119 TEUs. Portanto, a Região Sul movimentou quase 35% do total em relação aos portos brasileiros.

A Região Sul registrou crescimento na movimentação de granel sólido, granel líquido, carga geral e contêiner (TEUs). Em relação aos granéis sólidos, de 2002 a 2006, a quantidade movimentada saiu de 33.934.804 toneladas para 40.589.550 de toneladas, um aumento de 20%. Nos granéis líquidos, em 2002, a

Região Sul				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	24.823.047	22.249.908	6.956.771	432.113
1995	22.683.719	18.226.140	7.454.107	477.227
1996	21.996.353	19.259.029	7.607.845	471.668
1997	24.383.957	18.496.673	8.708.906	556.831
1998	27.927.103	20.065.847	8.886.023	638.052
1999	24.740.327	21.286.095	9.786.152	748.946
2000	27.234.953	26.828.830	10.959.681	918.261
2001	37.673.265	25.381.814	12.638.248	1.048.088
2002	33.934.804	26.683.195	15.921.991	1.303.750
2003	43.151.998	25.699.245	19.176.677	1.570.859
2004	40.767.384	24.281.744	22.936.162	1.845.476
2005	33.874.360	25.233.465	25.486.497	2.046.218
2006	40.589.550	26.972.528	26.123.094	2.074.069
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	4,18%	1,62%	11,66%	13,96%

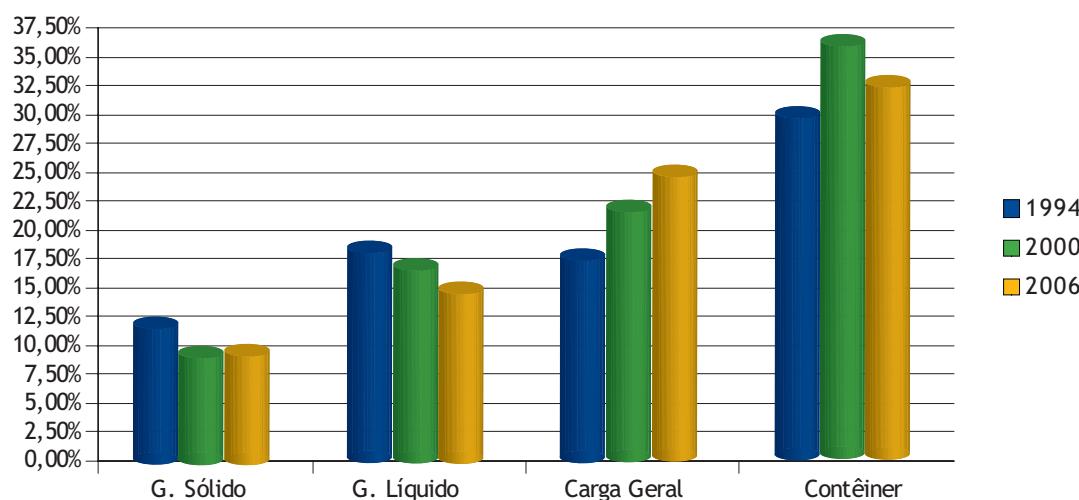
Região Sul movimentou 26.683.195 toneladas. Em 2006, esse número saltou para 26.972.528 toneladas, um aumento de 1%.

Em relação à carga geral, a Região Sul movimentou, em 2002, 15.921.991 toneladas. Em 2006, esse número foi de 26.123.094 toneladas. Isso representou um aumento de 64%. Nos contêineres, em 2002, foram movimentados pela Região Sul 1.303.750 TEUs. Esse número, em 2006, foi de 2.074.069, um aumento de 59%.

Na Região Sul, houve crescimento médio anual em todos os tipos de carga entre os anos de 1994 e 2006: granel sólido (4,18%), granel líquido (1,62%), carga geral (11,66%) e contêiner (13,96%).

Distribuindo a movimentação de cargas não conteinerizadas, constata-se que, em 2006, aproximadamente 44% eram de granéis sólidos; quase 29%, de granéis líquidos; e cerca de 28%, de carga geral. Em 2000, esses números eram: 41,88% (granéis sólidos), 41,26% (granéis líquidos) e 16,85% (carga geral).

Participação da Região Sul na Movimentação do Brasil



PORTO DE PARANAGUÁ

Em 2006, o Porto de Paranaguá movimentou 20.316.486 toneladas de granéis sólidos. Isso representou 50% da quantidade transportada pela Região Sul. Em 2002, esse número foi de 19.233.400. Comparando-se os dois anos, houve aumento de 5,5%. De 1994 a 2006, registrou-se um crescimento médio anual de 5,40%.

Em relação aos granéis líquidos, o Porto de Paranaguá movimentou 3.861.061 toneladas em 2006, ou 14% da quantidade transportada pela Região Sul. Comparando o número de 2006 com o do ano de 2002, o resultado se manteve quase estável. De 1994 a 2006, houve um pequeno crescimento médio anual de 0,29%.

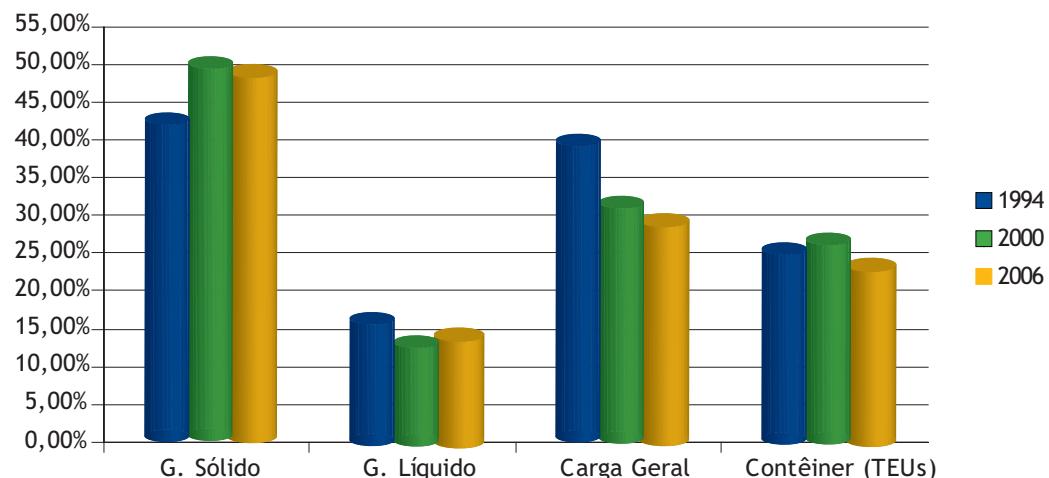
Levando-se em conta a carga geral, o Porto de Paranaguá movimentou 7.808.084 toneladas em 2006. Em 2002, esse número era de 4.650.883 toneladas. Houve, portanto, um aumento de 68%. De 1994 a 2006, registrou-se um crescimento médio anual de 8,82%. Em relação à Região Sul, o porto movimentou 30% da carga total transportada em 2006.

Já nos contêineres (TEUs), o Porto de Paranaguá movimentou, em 2006, 493.787. Em 2002, esse número ficou em 269.882. Portanto, de 2002 a 2006, houve um crescimento de 83%. De 1994 a 2006, houve um crescimento médio anual de 13,07%. Em relação à Região Sul, o porto movimentou 24% da quantidade transportada em 2006.

Panorama Aquaviário

Porto de Paranaguá				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	10.810.053	3.731.289	2.830.831	113.037
1995	10.693.774	3.510.031	2.952.942	134.345
1996	11.475.591	3.172.875	2.986.689	115.291
1997	12.909.300	2.770.402	3.255.235	139.141
1998	13.542.247	2.959.821	3.069.538	161.569
1999	12.566.709	3.532.969	3.165.477	194.939
2000	13.933.381	3.619.776	3.554.361	252.879
2001	20.767.383	3.351.943	4.142.893	281.891
2002	19.233.400	3.975.596	4.650.883	269.882
2003	22.563.975	4.325.989	5.609.989	309.924
2004	21.085.082	3.783.474	6.612.633	378.834
2005	17.842.274	3.954.547	7.476.998	420.318
2006	20.316.486	3.861.061	7.808.084	493.787
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	5,40%	0,29%	8,82%	13,07%

Participação do Porto de Paranaguá na movimentação da Região Sul



PORTO DE RIO GRANDE

Em 2006, o Porto de Rio Grande movimentou 12.249.670 de toneladas de granéis sólidos. Em 2002, esse número foi de 8.913.872. Comparando-se os dois anos, houve aumento de 37,5%. De 1994 a 2006, registrou-se um crescimento médio anual de 4,27%. Em relação à Região Sul, o porto movimentou 30% da quantidade transportada em 2006.

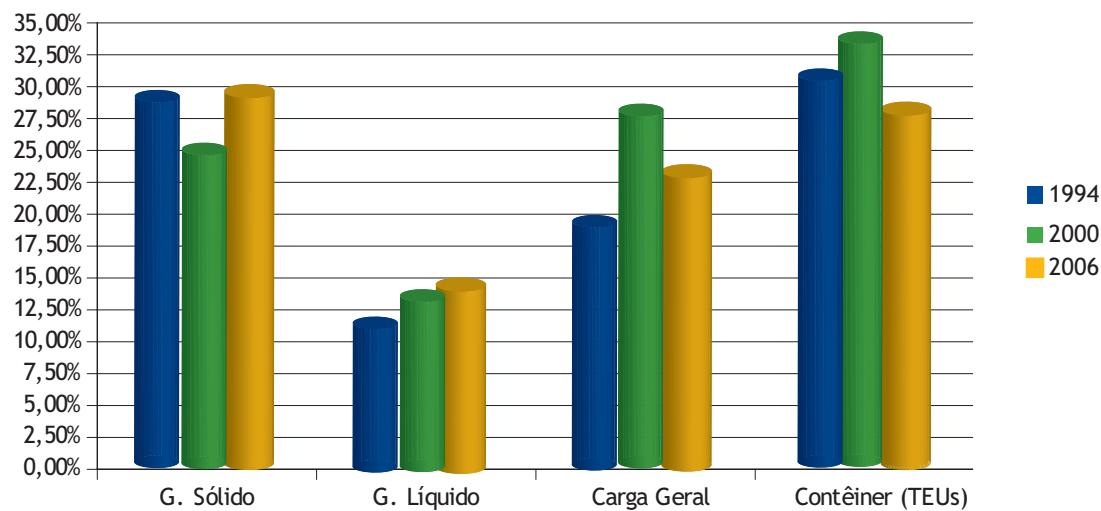
Em relação aos granéis líquidos, o Porto de Rio Grande movimentou 3.966.775 de toneladas em 2006, o que representou 15% do total transportado pela Região Sul. Comparando esse número ao ano de 2002, quando foram movimentados 3.527.558 de toneladas, houve um crescimento de 12,5%. De 1994 a 2006, houve um crescimento médio anual de 3,58%.

Levando-se em conta a carga geral, o Porto de Rio Grande movimentou 6.212.519 de toneladas em 2006, ou 24% do total transportado pela Região Sul. Em 2002, esse número foi de 4.312.532 de toneladas. Houve, portanto, um aumento de 44%. De 1994 a 2006, registrou-se um crescimento médio anual de 13,34%.

Já nos contêineres, o Porto de Rio Grande movimentou, em 2006, 595.802 TEUs. Em 2002, esse número ficou em 438.196 TEUs. Portanto, de 2002 a 2006, houve um crescimento de 36%. De 1994 a 2006, houve um crescimento médio anual de 13,07%. Comparando-se com a movimentação da Região Sul em 2006, o Porto de Rio Grande transportou 29% do total.

Porto de Rio Grande				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	7.414.918	2.600.310	1.381.910	136.540
1995	6.709.729	2.893.555	1.428.845	124.124
1996	5.564.863	2.440.663	1.677.965	170.267
1997	6.712.384	2.578.973	2.144.111	194.963
1998	8.541.562	3.032.370	2.300.759	224.577
1999	6.263.601	3.153.177	2.667.389	261.929
2000	6.980.374	3.737.237	3.154.863	316.972
2001	10.722.517	3.294.648	3.551.724	346.321
2002	8.913.872	3.527.558	4.312.532	438.196
2003	13.124.713	3.712.272	5.193.520	522.980
2004	12.291.273	3.918.099	6.038.162	572.326
2005	8.276.203	3.325.571	6.394.728	666.834
2006	12.249.670	3.966.775	6.212.519	595.802
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	4,27%	3,58%	13,34%	13,06%

Participação do Porto de Rio Grande na movimentação da Região Sul



PONTOS DO NORDESTE MOVIMENTAM UM QUARTO DOS GRANÉIS SÓLIDOS E LÍQUIDOS DO PAÍS

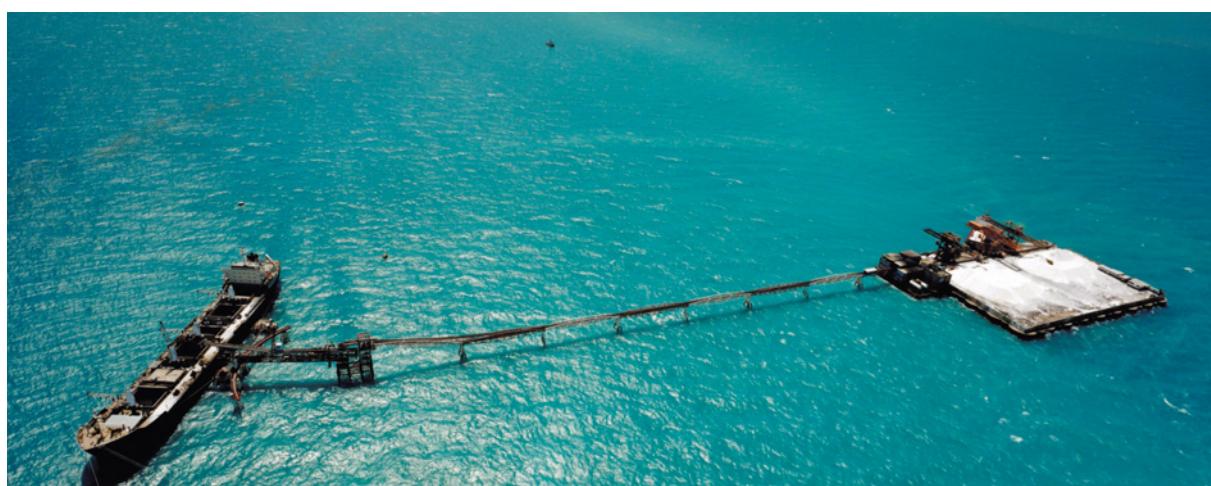
Em 2006, os portos da Região Nordeste movimentaram 102.626.924 toneladas de granel sólido e 44.926.330 toneladas de granel líquido. Os números representam um quarto da movimentação nacional desses dois tipos de carga, que foi de, respectivamente, 415.727.739 toneladas e 175.541.335 toneladas.

Os portos da região apresentaram um crescimento médio anual de movimentação de granel sólido de 5,11% e de 4,54% de granel líquido no período de 1994 a 2006. A movimentação

de todos os portos brasileiros para esses dois tipos de carga no mesmo período cresceu 6,09% e 3,39%, respectivamente.

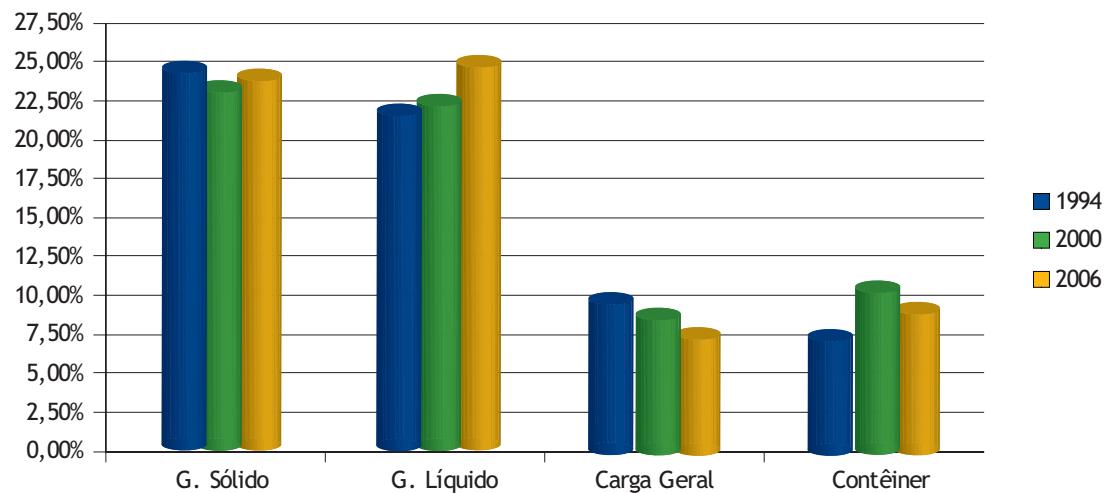
A movimentação de contêineres pelos portos nordestinos apresentou um crescimento médio anual de 15,27%, no período 1994/2006, totalizando 581.411 TEUs em 2006. A expansão ficou acima da média anual de crescimento da movimentação de contêineres do país, que foi de 13,18% no mesmo período.

Na parte de carga geral, enquanto a movimentação do país registrou um crescimento médio anual de 8,56%, no período 1994/2006, o crescimento da movimentação de carga geral nos portos nordestinos teve uma expansão de 6,18%. Em 2006, os portos do Nordeste movimentaram 7.814.360 toneladas, ou 7,6% das 102.026.027 toneladas de carga geral movimentadas nos portos do país.



Região Nordeste				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	51.457.792	26.378.861	3.806.768	105.644
1995	59.810.472	27.793.184	4.511.399	114.771
1996	55.803.321	31.981.324	3.331.020	139.536
1997	57.481.407	33.041.628	4.263.496	166.599
1998	58.841.722	36.403.191	4.308.283	186.892
1999	54.216.276	36.051.667	3.651.495	208.573
2000	67.089.702	35.509.120	4.400.199	266.029
2001	70.827.888	38.311.026	4.815.752	270.675
2002	71.921.491	37.452.468	6.018.975	330.278
2003	76.543.614	36.292.240	6.398.870	370.481
2004	87.035.906	40.461.485	6.964.775	425.202
2005	95.371.684	43.038.867	7.614.748	456.517
2006	102.626.924	44.926.330	7.814.360	581.411
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	5,92%	4,54%	6,18%	15,27%

Participação da Região Norte na movimentação do Brasil



SALVADOR CONCENTRA CERCA DE 50% DOS CONTÊINERES QUE PASSAM PELOS PORTOS NORDESTINOS

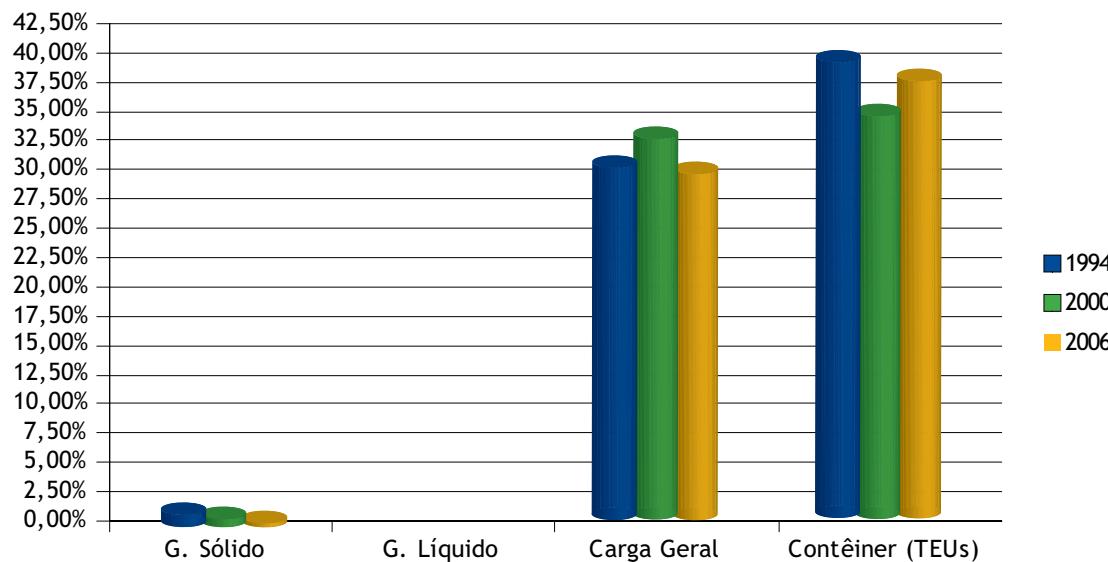
O Porto de Salvador movimentou 225.682 TEUs, em 2006, concentrando quase a metade da circulação de contêineres dos portos nordestinos naquele ano. No período de 1994 a 2006, a movimentação de contêineres em Salvador teve um crescimento médio anual de 14,86%, pouco abaixo dos 15,27% registrados pela região.

Na parte de carga geral, o porto baiano movimentou 2.411.120 toneladas das 7.814.360 toneladas que circularam nos portos do Nordeste, em 2006. No período de 1994 a 2006, a circulação de carga geral por Salvador apresentou um crescimento médio anual de 6,02%, enquanto o crescimento na região foi de 6,18%.

Em 2006, Salvador movimentou 388.251 toneladas das 102.626.924 toneladas de granel sólido que circularam pelos portos da região. A movimentação desse tipo de carga, em Salvador, teve uma queda em relação a 2005, quando a movimentação atingiu 552.671 toneladas.

Porto de Salvador				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	506.566	0	1.194.911	42.810
1995	434.598	0	1.168.848	48.126
1996	477.747	0	1.156.765	57.548
1997	416.887	0	1.155.622	52.496
1998	412.963	6.426	982.638	51.375
1999	473.236	0	1.315.785	79.116
2000	495.613	10.054	1.486.579	95.307
2001	396.409	120	1.542.854	106.761
2002	404.751	0	1.930.241	134.664
2003	460.502	0	2.156.609	169.092
2004	697.146	0	2.255.947	191.834
2005	552.671	0	2.483.151	208.029
2006	388.251	0	2.411.120	225.682
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	-	1994 a 2006	1994 a 2006
	-2,19%		6,02%	14,86%

Participação do Porto de Salvador na movimentação da Região Nordeste



SUAPE REGISTRA CRESCIMENTO EXPRESSIVO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA GERAL E CONTÊINERES

O Porto de Suape apresentou um crescimento médio anual de 30,94% na movimentação de carga geral e de 27,45% na movimentação de contêineres no período de 1994 a 2006. Com relação à movimentação da região, o crescimento

é cinco vezes maior para carga geral e quase o dobro para contêineres.

A circulação de carga geral no porto que, em 1994, era de 91.249 toneladas, saltou para 647.195 toneladas, em 2000, e atingiu 2.317.603 toneladas, em 2006. Na parte de contêineres, a movimentação subiu de 10.036 TEUs, em 1994, para 682.822 TEUs, em 2000, atingindo 184.428 TEUs, em 2006.

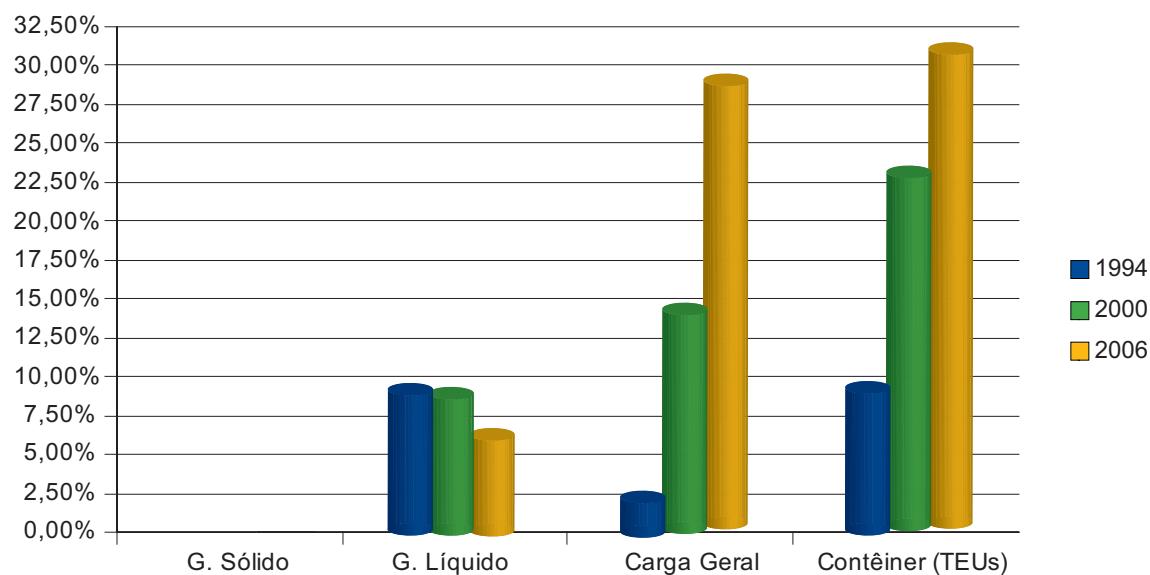
Com a circulação de 25.131 toneladas, em 2006, Suape retomou a movimentação de granel sólido, paralisada desde 1996. Na parte de granel líquido, o porto movimentou 2.874.275 toneladas, em 2006, registrando um crescimento médio anual de 1,30%, no período de 1994 a 2006.



■ Panorama Aquaviário

Porto de Suape				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	0	2.462.818	91.249	10.036
1995	9.835	2.969.041	160.277	14.969
1996	2.498	3.040.382	180.952	19.676
1997	0	3.459.692	313.692	30.642
1998	0	3.605.386	469.120	48.953
1999	0	3.322.223	400.902	39.142
2000	0	3.252.952	647.195	62.822
2001	0	4.062.563	854.959	75.816
2002	0	2.986.668	1.239.695	108.958
2003	0	2.265.452	859.201	60.721
2004	0	2.273.041	1.643.946	133.882
2005	0	2.256.013	2.057.655	171.409
2006	25.131	2.874.275	2.317.603	184.428
Média Anual de Crescimento	-	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
		1,30%	30,94%	27,45%

Participação do Porto de Suape na movimentação da Região Nordeste



ITAQUI MOVIMENTA 85% DA CARGA DE GRANEL SÓLIDO DO NORDESTE

Em 2006, o porto movimentou 87.640.508 das 102.626.924 toneladas de granel sólido que circularam na região, naquele ano, representando mais de 85% do total. De 1994 a 2006, o crescimento médio anual da movimentação desse tipo de carga, em Itaqui, foi de 6,46%, dobrando o volume movimentado em 1994, quando chegou a 41.355.267 toneladas.

O porto maranhense movimentou 5.885.871 toneladas de granel líquido, em 2006. O cresci-

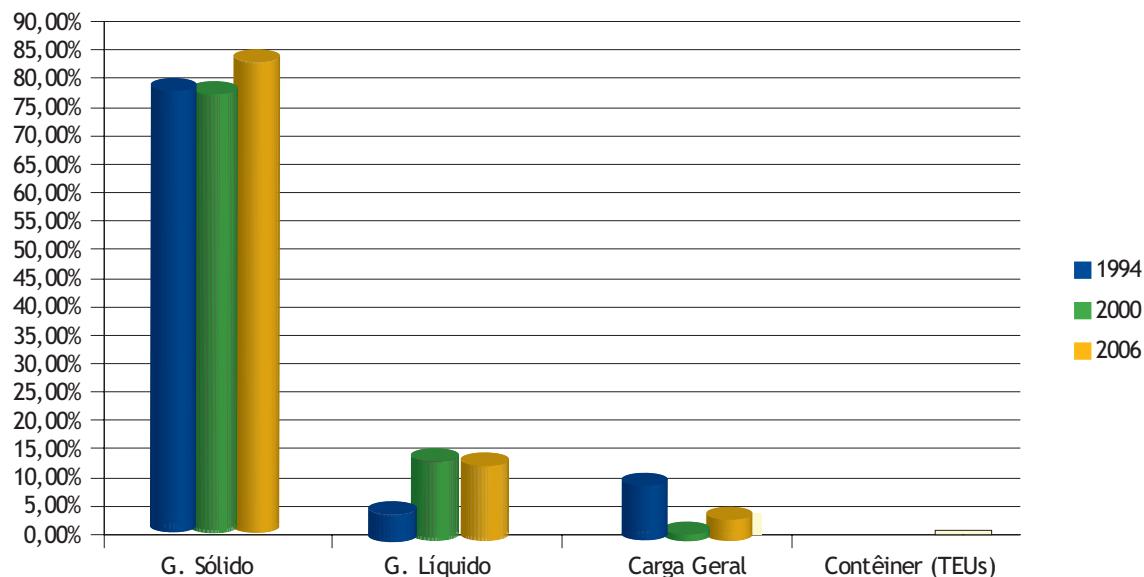
mento médio anual da movimentação de granel líquido, em Itaqui, foi de 14,26%, no período de 1994 a 2006, número três vezes maior que o registrado pela região (4,54%).

Já na parte de carga geral, em 2006, Itaqui movimentou 307.350 toneladas, contra 226.730 toneladas, em 2005. O porto registrou, porém, um crescimento médio anual de -1,70% na movimentação desse tipo de carga, no período de 1994 a 2006.

Em 2006, Itaqui iniciou a circulação de cargas conteinerizadas, movimentando 3.749 TEUs.

Porto de Itaqui				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	41.355.267	1.188.183	377.475	0
1995	48.444.883	2.037.180	360.599	0
1996	45.298.052	3.830.902	339.835	0
1997	46.631.669	4.303.334	335.819	0
1998	46.930.152	5.134.382	238.899	0
1999	42.906.631	4.064.113	25.595	0
2000	53.568.258	4.939.655	43.759	0
2001	57.418.534	6.088.461	92.162	0
2002	59.508.538	5.370.706	62.445	0
2003	63.393.390	4.853.013	229.196	0
2004	72.082.886	4.633.120	242.186	0
2005	80.154.304	5.519.355	226.730	0
2006	87.640.508	5.885.871	307.350	3.749
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	-
	6,46%	14,26%	-1,70%	

Participação do Porto de Itaqui na movimentação da Região Nordeste



MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS NA REGIÃO NORTE CRESCE ACIMA DA MÉDIA NACIONAL

Em 2006, os portos da Região Norte movimentaram 41.558.600 toneladas de granéis sólidos, o que equivale a 10% do total transportado pelos portos brasileiros. O resultado representa um aumento de 17,64% na comparação com 2005, enquanto o total nacional subiu apenas 5,8% no mesmo período.

A diferença é ainda maior para o período entre 1994 e 2006, quando a movimentação de granéis sólidos nos portos da região Norte cresceu 2.465% contra um crescimento nacional de 103%. No mesmo período, a média anual de crescimento regional foi de 31% contra uma média nacional de 6% ao ano.

Os portos do Norte foram responsáveis por 6,7% da movimentação total de granéis líquidos nos portos brasileiros em 2006, quando movimentaram 11.766.389 toneladas, crescimento de 6% em relação a 2005. Na compara-

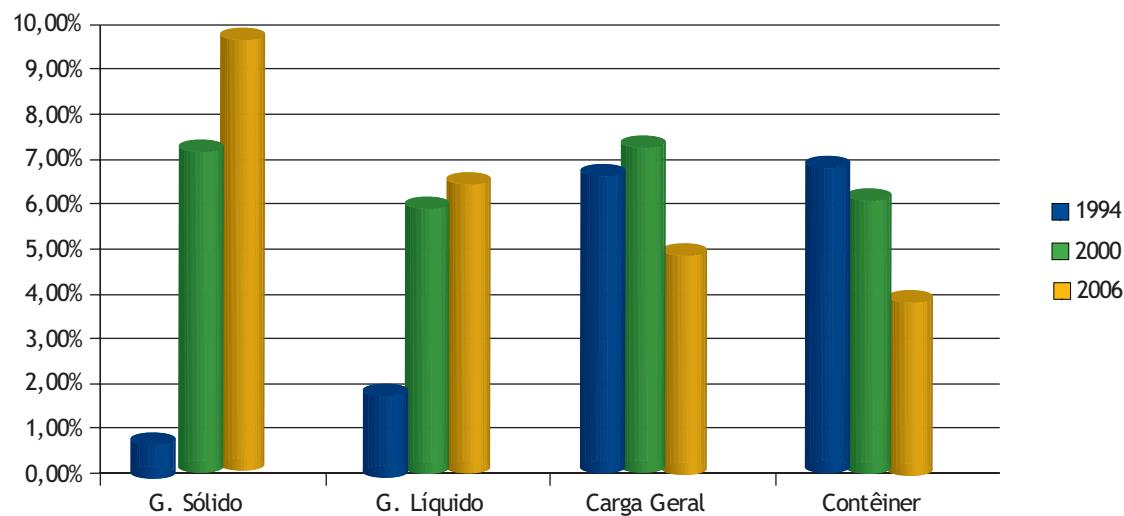
ção com 1994, houve aumento de 427%, contra um crescimento nacional de 49%. A taxa anual de crescimento na região foi de 14,87% contra uma média nacional de 3,39% ao ano entre 1994 e 2006.

A região Norte movimentou 5.198.431 toneladas de carga geral, apenas 5% do total nacional. Em relação a 2005, o resultado representa um crescimento de 9,37% contra uma taxa nacional de 9,74%. Entre 1994 e 2006, enquanto a movimentação nacional de carga geral subiu 167,88%, nos portos do Norte houve alta menor, de 97,86%. A média anual de crescimento nacional no período 1994-2006 foi de 8,56% contra 5,85% na região Norte.

A movimentação de contêineres nos portos do Norte representou 4% do total nacional. Em 2006, os portos da região movimentaram 248.828 TEUs, aumento de 62,3% em relação a 2005, bem acima do crescimento nacional de 9,5%. Mas no período entre 1994 e 2006, enquanto a movimentação cresceu 342%, a uma média anual de 13,18%, a região Norte subiu 150%, o equivalente a um crescimento de 7,95% ao ano.

Região Norte				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	1.620.002	2.229.797	2.627.326	99.355
1995	11.623.989	4.369.067	4.154.956	137.978
1996	13.400.372	5.508.062	4.036.499	154.752
1997	16.337.020	5.744.327	3.589.883	107.273
1998	18.623.598	9.082.134	3.498.992	97.301
1999	19.522.793	7.435.943	3.929.928	114.476
2000	20.921.192	9.488.628	3.678.756	156.804
2001	22.474.568	11.665.043	3.727.685	170.945
2002	20.735.803	10.552.744	3.900.065	185.440
2003	28.044.137	10.635.946	3.937.728	158.952
2004	34.012.641	11.399.655	4.973.110	178.226
2005	35.324.423	11.099.143	4.752.924	153.330
2006	41.558.600	11.766.389	5.198.595	248.828
Média Anual de Crescimento	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	31,05%	14,87%	5,85%	7,95%

Participação da Região Norte na movimentação do Brasil



BELÉM MOVIMENTA 45,2% DOS GRANÉIS SÓLIDOS NA REGIÃO NORTE

O porto de Belém movimentou 45,2% do total de granéis sólidos movimentados na região em 2006, o equivalente a 18.809.436 toneladas. Por Belém, passaram ainda 15,6% do total de granéis líquidos ou 1.837.341 toneladas; 23,2% do total de carga geral que circulou na região Norte ou 1.209.129 toneladas e ainda 51.225 TEUs de contêiner, o equivalente a 20,6% do total de contêineres movimentados na região Norte.

Em 2006, a movimentação de contêineres no porto de Belém subiu 2,44% na comparação com o ano anterior e 13.321% de 1994 a 2006, quando a média de crescimento foi de 6,8% ao ano.

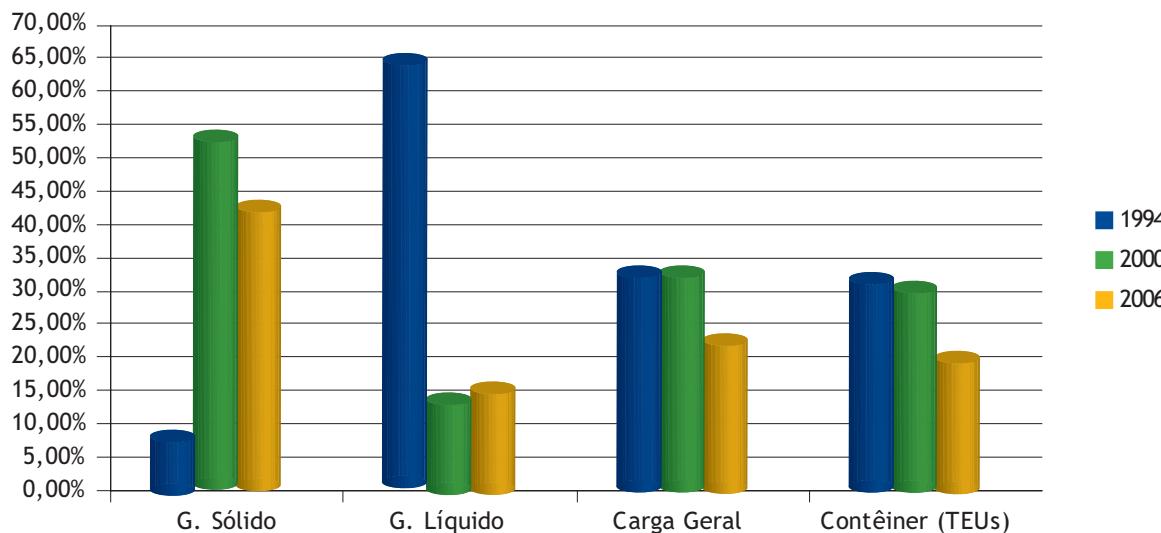
A movimentação de granéis líquidos subiu 5,83% em 2005-2006 e 24,81% de 1994 a 2006, o que equivale a um crescimento médio de 1,86% ao ano.

A movimentação de carga geral no porto de Belém em 2006 subiu 3,22% sobre 2005 e quase 37% entre 1994 e 2006, quando o crescimento anual médio foi de 2,66%.

Em relação a movimentação de contêineres, houve alta de 8,3% entre 2005 e 2006 e de 58,7% entre 1994 e 2006, período em que o crescimento anual médio foi de 3,92%.

Porto de Belém				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	134.785	1.472.066	882.868	32.281
1995	8.771.587	1.500.728	1.878.642	39.130
1996	9.500.389	1.513.066	1.206.426	40.207
1997	9.891.511	1.523.120	998.576	26.982
1998	10.623.533	1.573.599	1.111.006	29.843
1999	11.275.129	1.390.636	1.230.966	47.283
2000	11.382.126	1.343.180	1.231.359	49.108
2001	10.693.063	1.357.641	1.313.238	48.420
2002	10.659.986	1.418.564	1.240.307	52.527
2003	14.029.941	1.405.691	1.337.059	46.369
2004	16.960.556	1.728.503	1.370.798	55.270
2005	17.657.961	1.736.028	1.171.412	47.300
2006	18.089.436	1.837.341	1.209.129	51.225
Média Anual de Crescimento	1995 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	6,80%	1,86%	2,66%	3,92%

Participação do Porto de Belém na movimentação da Região Norte



MANAUS MOVIMENTA 58,5% DOS GRANÉIS LÍQUIDOS NA REGIÃO NORTE

O porto de Manaus movimentou 58,5% do total de granéis líquidos que circularam na região em 2006, o equivalente a 6.885.477 toneladas. Por Manaus, passaram ainda 9,1% do total de granéis sólidos movimentados na região Norte ou 3.807.491 toneladas; 43,8% da carga geral total ou 2.278.102 toneladas e 21,5% dos contêineres movimentados nos portos do Norte, o equivalente a 53.532 TEUs.

Em 2006, a movimentação de contêineres no porto de Manaus caiu 28% na comparação

com o ano anterior e subiu menos de 1% de 1994 a 2006, quando a média de crescimento foi de 0,08% ao ano. O volume movimentado em 2006 é 58,4% menor que o registrado para 2002, quando chegou a 128.688 TEUs.

A movimentação de granéis líquidos caiu 9,1% em 2005-2006 e subiu 983,5% de 1994 a 2006, o que equivale a um crescimento médio de 8,97% ao ano.

A movimentação de carga geral no porto de Manaus em 2006 subiu 26,1% sobre 2005 e mais de 455% entre 1994 e 2006, quando o crescimento anual médio foi de 15,35%.

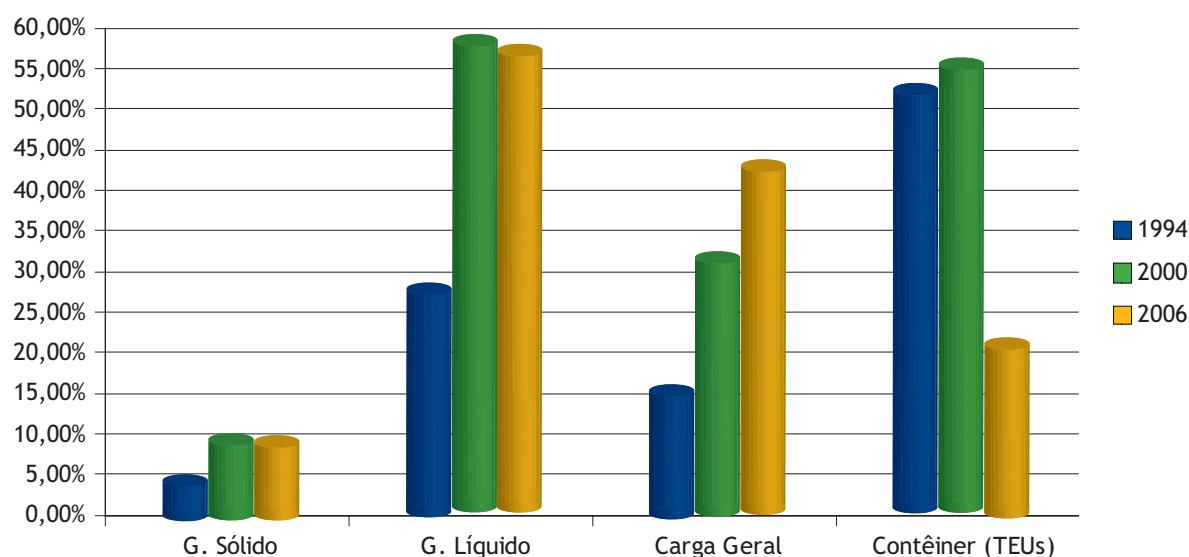
Em relação a movimentação de granéis sólidos, houve alta de 8,7% entre 2005 e 2006 e de 5.307% entre 1994 e 2006, período em que o crescimento anual médio foi de 20,53%.

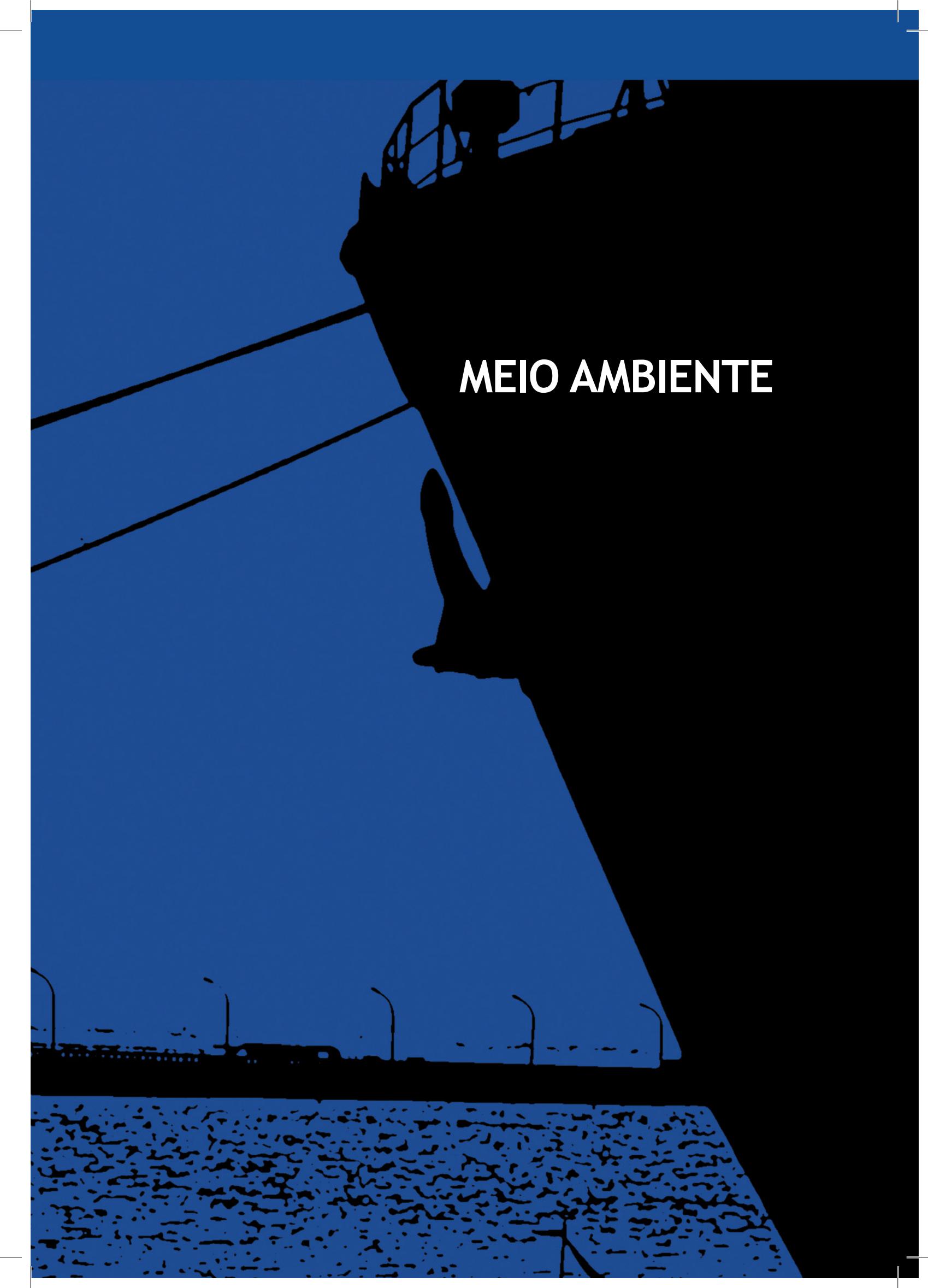


■ Panorama Aquaviário

Porto de Manaus				
Ano	G. Sólido	G. Líquido	Carga Geral	Contêiner (TEUs)
1994	70.412	635.483	410.384	53.024
1995	0	2.677.191	572.996	77.447
1996	0	3.487.709	876.921	90.360
1997	709.289	3.271.972	822.323	60.783
1998	1.307.950	6.226.538	690.718	44.076
1999	1.409.863	4.409.810	1.046.277	48.553
2000	1.967.415	5.656.713	1.186.146	88.807
2001	2.314.260	5.970.060	1.149.542	102.448
2002	2.346.674	7.006.100	1.493.203	128.688
2003	2.605.267	7.132.417	1.499.486	109.230
2004	3.376.903	7.440.022	2.118.272	108.167
2005	3.502.607	7.579.729	1.805.696	75.030
2006	3.807.491	6.885.477	2.278.102	53.532
Média Anual de Crescimento	1997 a 2006	1995 a 2006	1994 a 2006	1994 a 2006
	20,53%	8,97%	15,35%	0,08%

Participação do Porto de Manaus na movimentação da Região Norte





MEIO AMBIENTE



Avaliação da gestão ambiental nos portos organizados

A Gerência de Meio Ambiente da Superintendência de Portos realizou uma série de visitas aos portos organizados, em conjunto com as Unidades Administrativas Regionais da ANTAQ, para avaliar a gestão ambiental por parte das Administrações Portuárias. O objetivo dessa avaliação, concluída em setembro de 2007, foi produzir um quadro do atual estágio da gestão ambiental. E ainda, delinear os caminhos para se avançar na gestão portuária, considerando três aspectos importantes:

- Os instrumentos de gestão que estão implantados e os que não estão.
- Como esses instrumentos deveriam estar sendo trabalhados.
- O caminho para se alcançar um melhor resultado da gestão ambiental.

A coleta de dados nos portos, que serviu para a construção de uma base de informações ambientais, foi possível a partir da aplicação do formulário SIGA - Sistema Integrado de Gestão Ambiental, que consiste num “check list” das conformidades ambientais que vem sendo utilizado há alguns anos nesse processo de avaliação da gestão ambiental. A essa coleta seguiu-se a aplicação de um programa informatizado para a contabilização desses dados, na forma do grau de atendimento dos portos àquelas conformidades.

A segunda etapa do trabalho consiste em repassar, com cada Administração Portuária, os resultados obtidos e discutir as ações necessárias ao aprimoramento da gestão. Portanto, trata-se de um processo iterativo, quando se espera obter uma melhoria do processo de gestão ambiental em cada porto.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O sistema de gestão ambiental é um instrumento fundamental para o tratamento da relação do porto com seu meio ambiente, e tem seu foco na qualidade ambiental. A sua não termina com a sua implantação, mas se prolonga por tempo indeterminado, num processo de aprimoramento contínuo.

Por tratar-se aqui de um sistema integrado de gestão ambiental, ele inclui necessariamente a saúde e segurança do trabalhador, ou seja, ele deve considerar toda e qualquer ameaça aos recursos naturais assim como ao bem-estar do ambiente de trabalho, incluindo nesse caso o trato com as cargas perigosas e a segurança institucional das instalações portuárias.

VISÃO PRÓ-ATIVA

Nessa avaliação verificou-se que os administradores portuários vêm compreendendo a importância da relação da sua atividade com o espaço físico e sócio econômico a que ela se integra, considerando um componente a ser tratado dentro da estratégia gerencial, operacional e comercial da organização portuária, incluído neste último o marketing ambiental. Portanto, a compreensão de que não existem ganhos na atividade se não há ganhos ambientais embutidos deve ser consolidada.

CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

A atividade portuária tem como origem de suas principais regras ambientais as Convenções da Organização Marítima Internacional, das quais o Brasil é signatário. São regras que devem ser cumpridas tanto pela navegação quanto pelo

porto organizado ou instalação de mesma natureza. São as principais Convenções:

- Prevenção, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição Por Óleo - OPRC/1990
- Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias - Londres/1972
- Proteção da Poluição por Navios - MARPOL-1973/1978
- Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS/1974
- Água de Lastro e Sedimentos de Navios - 2004

As Convenções da IMO traçam linhas gerais de regulação para que seus países membros possam instituir regras para internalizar a proteção ambiental em seus territórios, segundo seus princípios e diretrizes. Em função da intrínseca relação entre a atividade marítima e portuária, para melhor atingir seus objetivos de proteção ambiental, as Convenções da IMO incorporaram também a interface porto-navio. Foi nesse contexto que a SOLAS trouxe para a atividade portuária o código de segurança (ISPS) para atos de terrorismo e outros às instalações portuárias.

Uma das mais recentes Convenções de combate à poluição ambiental é a Convenção de Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, que estabelece um controle sobre esse veículo de introdução de espécies não nativas em ambientes aquáticos estrangeiros. Enquanto não se chega a uma fórmula de tratamento dessa água de lastro pelas embarcações, a IMO recomenda a troca oceânica da água de lastro (a partir das 200 milhas náuticas), procedimento que foi instituído no Brasil pela Marinha, por meio da NORMAM 20.

CONFORMIDADES AMBIENTAIS

Alguns portos organizados já regularizaram sua situação de habilitação ambiental. Contudo, portos de expressão como o Porto de Santos, do Rio de Janeiro e Salvador, ainda estão buscando essa regularização. Algumas regularizações requerem estudos mais detalhados dos impactos ambientais decorrentes da atividade portuária, em razão da complexidade dos aspectos da qualidade ambiental envolvidos, diretamente vinculados à expres-

são da atividade (quantidade e diversidade) e sensibilidade dos seus ambientes.

LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O sistema de licenciamento ambiental brasileiro é um sistema adequado, pois contempla a interação (complementariedade) entre os órgãos locais (OEMA) e federal (IBAMA). Nesse contexto, alguns foram licenciados pelo IBAMA, como os de Rio Grande e de São Francisco do Sul, enquanto outros foram licenciados pelos órgãos ambientais locais, como o Porto do Recife, de Itaqui, para citar alguns exemplos. Qualquer que seja o órgão licenciador, há que se cumprir as suas exigências, cujas conformidades não devem ser tomadas apenas como um ato formal, mas o início do processo de gestão ambiental, que tem como meta uma atividade de maior valor ecossocioeconômico.

NÚCLEO AMBIENTAL

O núcleo ambiental da organização portuária é fundamental para a sua gestão ambiental. O processo de constituição de um núcleo ambiental nos portos organizados se iniciou logo após a promulgação da Agenda Ambiental Portuária em 1998, mas, ainda, não é uma conformidade plenamente atendida, pois não existe formalmente em alguns portos.

Na maioria dos portos em que ele existe, o núcleo está aquém do desejado, pois há pouca diversidade e quantidade de profissionais de nível superior necessários para a gestão ambiental. Um conjunto de profissionais para configuração mínima desse núcleo e para outras situações de melhor atendimento é apresentado no Anexo II.

Em apoio à atuação dos núcleos ambientais, os portos estão celebrando convênios com Universidades locais para a realização de diversos trabalhos ambientais, dando sustentação à gestão ambiental.

AGENDA AMBIENTAL INSTITUCIONAL

A avaliação realizada revelou que, na maioria das organizações portuárias, a questão ambiental ainda está restrita a um grupo de pro-

Panorama Aquaviário

fissionais lotados no núcleo ambiental, quadro esse que precisa ser alterado imediatamente. Qualquer que seja a organização portuária, as obrigações relacionadas às matérias ambientais extrapolam as atribuições do seu núcleo ambiental, pois envolvem ações de fiscalização, de elaboração de orçamento para gestão ambiental, de comunicação institucional nesse campo, de matéria jurídica, para citar algumas delas, que são de competência de outras unidades da organização. Nesse sentido, uma ação partilhada é imprescindível.

Essa realidade impõe-nos diagnosticar que há uma deficiência de transversalidade na condução das questões ambientais nas organizações portuárias. É uma deficiência que, pelo tempo de existência desses núcleos ambientais e pelo grau de conscientização existente nos portos organizados quanto às demandas ambientais, já deveria ter sido sanada.

Um dos caminhos para se modificar essa situação vigente é a implantação de uma Agenda Ambiental Institucional. Essa Agenda formaliza um compromisso ambiental da organização portuária, assumido por todo o seu corpo organizacional. Não foi encontrada, em nenhum porto visitado, uma agenda ambiental institucional elaborada ou em execução. Uma Agenda dessa natureza, por internalizar as questões ambientais por toda a corporação, dá uma consciência e identidade ambiental à Administração Portuária.

São matérias de uma Agenda Ambiental Institucional:

- Criar uma missão ambiental própria da instituição;
- Observar as diretrizes ambientais emanadas de seus dirigentes máximos;
- Instituir a política ambiental da instituição;
- Formular e dar consecução a planos e programas ambientais na organização;
- Estabelecer horizontes e metas a serem alcançadas pela organização;
- Aprimorar a capacitação dos agentes ambientais portuários.

Uma vez que ainda não existem, cabe às Administrações Portuárias criar suas agendas, de modo a envolver suas unidades organizacionais com as questões ambientais e, assim, atuar de forma integrada, com foco na realização de metas ou horizontes de qualidade

ambiental. Lidar com meio ambiente deve ser considerado uma atividade-fim de qualquer instituição portuária.

AGENDA AMBIENTAL LOCAL

A avaliação recém-concluída mostrou que, ao contrário da Agenda Ambiental Institucional ainda inexistente, começam a ser construídas pelos portos organizados agendas ambientais locais, como as do Porto de Rio Grande e de Santos, essa última confeccionada mais recentemente. Essas agendas celebram compromissos dos agentes portuários locais na área de saúde, de meio ambiente, de segurança do trabalhador e institucional, com os ganhos de qualidade ambiental. Sua força está calcada na compreensão da necessidade de partilha das responsabilidades ambientais entre todas as autoridades presentes no porto. Sua elaboração vem sendo comandada pela Administração Portuária, o que é um sinal significativo de uma adequada consciência ambiental por parte daquela Administração.

Elas comportam ações para um melhor desempenho ambiental, determinam os papéis de cada agente portuário, instituem metas, estabelecem prazos a serem observados e designam um coordenador para cada uma das ações nelas contidas, a quem se subordina sua condução (da ação).

PLANEJAMENTO AMBIENTAL

O planejamento ambiental consiste em avaliar antecipadamente a intervenção antes de realizá-la, escolhendo a melhor opção, resultando numa ação com maior eficiência socioeconômica e ecológica. Para que esse instrumento esteja presente no desenvolvimento da atividade, as Administrações Portuárias devem incorporar estudos ambientais aos seus Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ. Esses estudos são referentes ao uso dos recursos naturais (forma e quantidade). Poucas Administrações estão hoje fazendo planejamento ambiental.

O planejamento ambiental exige a disponibilidade para os gerentes ambientais de inventários dos recursos naturais e dos fatores ecossocioeconômicos a eles agregados, dados necessários para as decisões acerca das inter-

venções futuras. Esses inventários devem conter a característica dos recursos naturais e demais fatores ambientais a serem atingidos pela futura atividade portuária, dentro do porto organizado e com relação ao seu entorno. Vale lembrar que muitos aparelhos portuários estão localizados em áreas urbanas, o que requer uma harmonização dessa atividade com as do espaço urbano.

Trata-se de um trabalho a ser iniciado. As Administrações Portuárias devem contratar esses estudos (inventários) antes de iniciarem a revisão de seus PDZs. Não foi essa uma rotina observada nos ambientes portuários.

AUDITORIA AMBIENTAL

A auditoria é a essência do processo de gestão, a sua dinâmica.

Há portos sem auditoria ambiental, o que significa que neles não se está tendo um efetivo processo de gestão, pois, sem ela não há gestão no sentido técnico propriamente dito. O formulário SIGA é, na verdade, uma peça de auditagem, na medida em que avalia o atendimento às conformidades ambientais, apontando falhas nesse processo.

Não basta executar a conformidade ambiental. Durante as visitas aos portos, verificou-se que certos instrumentos de gestão, como o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS e o Plano de Emergência Individual - PEI, para citar alguns, são apenas documentos formais, sem que a Administração Portuária tenha dado algum tratamento ou utilização a eles, como instrumento de gestão que são.

PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL - PEI

Ressaltam-se que foram poucas as situações de pleno atendimento à essa conformidade, com sua aprovação pelo órgão ambiental estadual ou federal e sua implantação pela Administração Portuária.

Encontrou-se uma diversidade de situações quanto à aprovação e à implantação do PEI. Alguns portos ainda não obtiveram a aprovação do PEI. Outros a obtiveram, mas não o implantaram. Existe ainda um grupo de portos que, para se resguardar no caso de ocorrência de derramamento de óleo, implantou o Plano mesmo sem a

sua aprovação pelo órgão ambiental competente. É uma situação inadequada, mas é melhor um plano implantado e não aprovado do que aprovado e não implantado.

Geralmente, para a implantação desse Plano, é necessária a obtenção de recursos materiais e pessoais. O Subsetor Portuário tem optado pela celebração de contratos com empresas prestadoras desses serviços ao invés da compra pelo porto de equipamentos para combate às emergências com óleo, como mantas absorventes, barreiras de contenção, separadores de óleo, entre outros equipamentos, que requerem especialização no seu manuseio. A Resolução CONAMA 293 diz que o porto deve possuir recursos próprios ou de terceiros para atender a um derramamento de óleo de até 8m³.

Também foi constatada, por exemplo, em grande parte dos portos organizados, a existência de um acordo com a Petrobras que possui uma grande estrutura para atendimento desses casos, os chamados Centros de Defesa Ambiental (CDAs), que possuem a adequada especialização, tanto em quantidade de recursos materiais como em pessoal capacitado.

MANUAL DE PROCEDIMENTOS

Os Manuais de Procedimentos Internos para Gerenciamento de Riscos de Poluição estão previstos na Lei 9966/00, também chamada de Lei do Óleo, e na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios - MARPOL 73/78.

O objetivo desses instrumentos é subsidiar o gerenciamento dos riscos de poluição, pela correta gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas nos portos.

Esses manuais devem ser elaborados pelos portos e aprovados pelo órgão ambiental competente. Entretanto, poucos portos elaboraram esses manuais. Quando existem, são padronizados e exigidos por meio de normas internas ou Ordens de Serviço (OSs), a serem seguidas por operadores portuários e terminais arrendados. A adoção de procedimentos dessa natureza deve ser incentivada e sua área de abrangência ampliada para outras situações de risco de poluição, assim como

Panorama Aquaviário

para a minimização da poluição existente.

Dentre essas normas, as mais observadas foram as que disciplinam atividades relacionadas à movimentação de hidrocarbonetos para abastecimento, pintura e manutenção de casco de embarcações. Alguns desses cuidados foram encontrados em portos organizados, mas se esperava mais portos com essas conformidades.

Os procedimentos de gerenciamento de riscos de poluição devem estar calcados na avaliação dos riscos que a atividade impõe ao meio ambiente no qual se insere, aqui incluída a saúde e segurança do trabalhador.

São alguns elementos da avaliação de risco:

- os níveis efetivos ou potenciais de poluição ou de degradação ambiental provocados 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.

PASSIVO AMBIENTAL

O passivo ambiental são os danos causados ao meio ambiente por acidentes eventuais ou por degradação contínua, que permaneceram sem que tivessem sido tratados. Na maioria das vezes, é o resultado de anos de negligência quanto à proteção ambiental.

O levantamento ambiental realizado nos portos públicos revelou que há passivos a serem corrigidos, como o óleo acumulado no solo ou subsolo, oriundo de tanques de combustível de-

sativados há anos e de oficinas de manutenção de equipamentos portuários.

Outros passivos também foram encontrados, como os “lixões” na área portuária. A disposição adequada dos resíduos é uma ação que deve fazer parte da Agenda Ambiental Local, pois requer a participação de outros órgãos com interveniência nesse processo, como a ANVISA, a Prefeitura, as Secretarias Estadual e Municipal de Saúde, entre outros. Essa é uma ação que deve ser tomada imediatamente. Também são exemplos de passivos ambientais os oriundos de transformadores com trânsito pelo porto, que se utilizam de ascarrel e do carvão mineral.

Geralmente, os passivos ambientais são localizados nas auditorias ambientais. A ação requerida é a mitigação do passivo até a sua total erradicação, com acompanhamento do órgão ambiental competente. Alguns poucos portos estão realizando a adequada mitigação desses passivos.

Ainda com referência à prevenção de passivos ambientais, verificou-se a existência de procedimentos inadequados no manuseio, transporte e armazenamento de cargas perigosas, com falta de área de segregação, sinalizada e de sistema de drenagem adequado para vazamentos, além da falta de treinamento e capacitação técnica.

RESÍDUOS SÓLIDOS

Pela Convenção MARPOL da IMO os portos organizados devem atender às embarcações quanto à retirada de seus resíduos de bordo. A Lei 9966/00 estabelece a obrigatoriedade de retirada pelos portos desses resíduos por instalação própria ou por terceiros. A situação encontrada nos portos foi a de terceirização desses serviços, mas ainda sem o adequado controle das autoridades portuárias. A falta de melhor controle da Autoridade Portuária é um dos principais problemas encontrados nessa conformidade ambiental, mas não o único.

Pela Resolução RDC nº 217 da ANVISA, todo porto organizado e demais instalações portuárias de mesma natureza devem, obrigatoriamente, ter o seu Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS, aprovado pela própria ANVISA e pelo órgão ambiental competente, sendo a autoridade portuária responsável pelo gerenciamento integrado daqueles resíduos, o que inclui sua coleta e disposição final. Vale lembrar que a citada Resolução da ANVISA, em seu Art. 35, proíbe a retirada de resíduos sólidos de embar-

cações em Postos de Controle Sanitário que não disponham de Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS.

Também foi verificado que uma parcela considerável desses Planos foi elaborada por empresas contratadas pelas autoridades portuárias. Essas contratações ocorrem porque os portos não dispõem de equipe técnica para realizar os Planos. Há dificuldades, ainda, na sua implantação e manutenção. O principal problema é não haver, em determinadas localidades portuárias, instalações adequadas para dispor dos resíduos, como os aterros sanitários, imprescindíveis para os resíduos hospitalares de bordo.

A gestão dos resíduos sólidos e líquidos por parte das autoridades portuárias se apresentou nas mais diversas formas. Alguns portos acompanham esse processo de retirada de resíduos sólidos, fazendo sua gestão de forma adequada, mesmo sem ter o seu PGRS aprovado. Outros, equivocadamente, condicionam sua implantação à aprovação desse Plano pelos órgãos competentes. Quanto ao acompanhamento da gestão dos resíduos dos arrendatários e operadores portuários, poucas Administrações Portuárias exercem o seu papel de autoridade, fiscalizando, emitindo normas e cobrando procedimentos adequados.

A falta de adequada gestão de resíduos portuários deverá exigir, por parte dos portos, ações mitigadoras voltadas para tratamento dos passivos ambientais, como, por exemplo, o lixão da Alamoia, no Porto de Santos, cujo solo está contaminado, o do Porto de Maceió/AL, o de Aratu/BA e do Terminal de Miramar, em Belém/PA. Ainda com relação à gestão de resíduos, identificaram-se algumas boas ações nos portos, destacando-se a Companhia Docas do Pará - CDP, que desenvolve o projeto “Educação Ambiental para Todos - PEAT” e o “CDP na Escola”, esse último projeto do porto de Santarém.

Um dos atores importantes nesse contexto de resíduos é o operador portuário. Portanto, ele deveria ser alvo de uma avaliação especial quanto à sua atuação, pois falta regramento para a atividade por ele desenvolvida. A Autoridade Portuária, por intermédio de suas “Normas de Pré-qualificação” (do operador), estabeleceu parte das regras de atuação deles, mas há, ainda, falhas nesse processo, relacionadas com o manuseio dos resíduos, emissões atmosféricas, saúde do trabalhador, etc.

Com o intuito de disseminar as boas práticas ambientais e discutir questões relevantes, o

PNCAP - Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária aplicou cursos de Gestão Ambiental para os portos de Rio Grande, Paranaguá, Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba, Laguna, Vitória, Salvador, Aratu, Ilhéus, Fortaleza e Pecém. Uma das linhas de atuação do PNCAP foi trabalhar as dificuldades das autoridades portuárias em atender às conformidades ambientais, como, por exemplo, aquelas definidas na RDC nº. 217 da ANVISA, sobre resíduos sólidos.

Finalizando, a gestão dos portos com relação ao atendimento à conformidade de resíduos requer as seguintes ações:

- Estimular as relações existentes na esfera federal, estadual e municipal, com o retorno das atividades do PROHAGE - Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos, ou algo semelhante, especialmente neste momento quando os portos estão trabalhando na implantação de ações preventivas da contingência de pandemia da gripe aviária.
- A implementação da Agenda Ambiental Portuária (federal) que atualmente está em fase de revisão, que trata entre outras da Agenda Ambiental Institucional (de cada autoridade portuária) e da Agenda Ambiental Local (porto e seus atores). O resultado esperado com a implantação das agendas que trabalharão as questões institucionais e interinstitucionais, que terão reflexo nas atividades das autoridades portuárias e nas instalações de uso privativo.
- A divulgação dos procedimentos operacionais e gerenciais considerados ambientalmente adequados, atendendo às conformidades existentes, até para que possam ser implantados corretamente.
- A fim de melhor visualizar as questões apresentadas, foi elaborado um diagrama simplificado (anexo II) que permite um melhor entendimento das relações institucionais existentes com relação aos atores envolvidos com a gestão de resíduos.

GRIPE AVIÁRIA

Neste momento, 10 portos organizados estão implantando um plano de ações de preparação para o enfrentamento de uma possível pan-

Panorama Aquaviário

demia de influenza aviária. Atualmente, o Brasil se encontra em estágio de alerta pandêmico, equivalente à fase 3, cuja prescrição é avançar no processo de preparação ou de revisão do Plano Brasileiro de Preparação para uma Pandemia de Influenza Aviária e manter o sistema de vigilância em alerta para detecção, notificação e investigação oportuna de formas graves de doença respiratória em pessoas oriundas de regiões endêmicas.

A ameaça da gripe aviária exige das autoridades portuárias uma gestão adequada de seus resíduos e uma boa articulação com os diversos atores envolvidos naquele Plano. A ANTAQ participará desse processo de preparação para enfrentamento de uma pandemia de influenza aviária em observância ao estabelecido no chamado “Plano Geral”, aprovado no dia 8 de outubro de 2006, iniciando em outubro de 2007 a capacitação das autoridades portuárias na prevenção de uma possível pandemia de gripe aviária, sendo a gestão dos resíduos um de seus aspectos mais importantes.

CONCLUSÃO

A atividade portuária segue na busca de uma atividade com qualidade ambiental, por meio da habilitação e gestão ambientais. Considerando como marco inicial desse processo a Agenda Ambiental Portuária promulgada em 1998, percebe-se que houve uma evolução nesse processo.

Nesse processo de aprimoramento de uma atividade com atributos ambientais, os portos devem acelerar a implantação dos seus instrumentos de gestão, como Planos de Gerenciamento Resíduos Sólidos - PGRS e de Emergência Individual - PEI, da Auditoria Ambiental e, em especial de um Planejamento de suas intervenções no meio ambiente por meio de um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento ambientalmente orientado - PDZA, que inclua uma boa base de dados ambientais, como um inventário dos bens ambientais à disposição da Autoridade Portuária, indicadores de desempenho ambiental, planos e programas de controle nessa área, para citar alguns elementos pertinentes desse PDZA.

Um cuidado especial nesse planejamento deve ser dado aos projetos de aprofundamento (dragagens e derrocagens) de acessos e

áreas de atracação nos portos, que contemple além do projeto estratégico de dragagem para o porto como as áreas possíveis de despejo para o referido projeto. Esse processo de planejamento deve-se ao fato dessa intervenção estar sujeita a um rigoroso processo de licenciamento. A resolução CONAMA no. 344 tratou dos sedimentos contaminados, provenientes das dragagens, o que exige do Administrador Portuário ações de planejamento ambiental, de modo a dar continuidade a esses serviços, primordiais para a evolução e segurança dos portos. Trata-se de uma Resolução que precisa ser aprimorada objetivando atingir o seu melhor em termos de regulação ecossocioeconômica.

Para que possam colaborar com esse aprimoramento, os portos devem constituir uma boa base de dados ecológicos e socioeconómicos. Dessa forma estarão os portos complementando a gestão com um pouco mais de construção de uma consciência ambiental nos diversos planos dessa gestão, como o físico e institucional.

Também importantes nesse processo de organização ambiental do Subsetor Portuário estão dois instrumentos eficientes e efetivos nos seus resultados: são as Agendas Ambientais Locais e Institucionais. Elas devem nascer da iniciativa da Administração Portuária e envolver o máximo de agentes ambientais portuários, no primeiro caso, e das unidades da organização porto organizado, no segundo caso.

As Administrações Portuárias devem constituir ou ampliar convênios com instituições técnicas e científicas com vistas a dar sustentação ao seu processo de gestão, em especial para a formulação da base de dados ecossocioeconómicos, necessária à gestão, de modo a dar suporte à atuação dos núcleos ambientais. Essa é uma tarefa de difícil execução pelos núcleos ambientais, pois, pelos conhecimentos que requer, exigiria recursos ainda poucos disponíveis às Administrações Portuárias. Nesse contexto, a parceria com os órgãos ambientais para a melhoria da qualidade dos ambientes portuários deve ser buscada também na Agenda Ambiental Local.

Os núcleos ambientais precisam ser adequadamente constituídos, com diversidade e

quantidade adequadas de profissionais. Esse é o principal ponto de sustentação da gestão. Há que se implantar um quadro mínimo de profissionais.

Cabe à Autoridade Portuária exercer o seu papel de coordenadora e asseguradora dos compromissos de todos com o meio ambiente, em particular de executar a gestão ambiental

de seu espaço. Cabe à ANTAQ produzir os principais parâmetros de formatação da “qualidade ambiental” dos ambientes portuários, como manuais de procedimentos da atividade com o viés ambiental, somando-se às conformidades existentes em lei. Além disso, a ANTAQ deverá fiscalizar a formatação dos ambientes portuários segundo padrões de qualidade ambiental.

Síntese das ações a serem tomadas pelos portos organizados para aprimoramento da sua gestão ambiental

De curto prazo	De médio prazo	De longo prazo
<p>Conclusão do licenciamento ambiental pelos portos sem essa habilitação;</p> <p>Implementação dos núcleos ambientais, ampliando e diversificando seu quadro de pessoal com técnicos das áreas de ciências naturais;</p> <p>Conclusão das análises de riscos - Análise Preliminar de Riscos (APR) e Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA);</p> <p>Finalização das conformidades de emergência, como o Plano de Emergência Individual (PEI) e o Plano de Controle de Emergência (PCE);</p> <p>Realização sistemática das auditorias ambientais, de acordo com os dispositivos legais;</p> <p>Elaboração e ampliação dos procedimentos gerenciais e operacionais para controle dos riscos de poluição, como o Manual de Procedimentos de Gerenciamento de Riscos de Poluição e em especial de manuseio de cargas perigosas;</p> <p>Criação de agendas ambientais locais e institucionais.</p>	<p>Celebração de convênios com instituições técnicas e científicas para formação de uma base de dados ecossocioeconômicos, relativa à atividade portuária;</p> <p>Execução das agendas ambientais locais e institucionais referentes ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento;</p> <p>Elaboração dos estudos ambientais;</p> <p>Instituição de indicadores de qualidade ambiental, sustentados por programas de monitoramento;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redução dos passivos ambientais; <p>Fortalecimento de consciência ambiental dos agentes portuários;</p> <p>Execução de estudos ambientais para planejamento da atividade nos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento.</p>	<p>Valorização dos ambientes portuários;</p> <p>Adoção da avaliação ambiental estratégica como instrumento de planejamento ambiental.</p>

Panorama Aquaviário

PORTO	NUCLEO AMBIENTAL	QUALIFICAÇÃO DO NÚCLEO AMBIENTAL	LICENCIAMENTO	PEI	PGRS	AUDITORIA AMBIENTAL	MANUAL DE PROCEDIMENTOS P/ GRENC. DE RISCOS	SESTTP	PPRA	PCE	CARGAS PERIGOSAS	NÚCLEO DE SEGURANÇA (SPS)	CERTIFICAÇÃO ISPS
Porto de Angra dos Reis - RJ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Antonina - PR	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Aratu - BA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Belem - 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 Imacapá - 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 Porto Recife - PE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Rio de Janeiro - RJ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Rio Grande - RS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Salvador - BA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Satarém - PA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Santos - SP	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de São Francisco do Sul - SC	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de São Sebastião - SP	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Suape - PE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Vila do Conde - PA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Porto de Vitória - ES	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Atende												
	Atende parcialmente												
	Não Atende												

NAVEGAÇÃO MARÍTIMA



Gastos com afretamentos em 2006



Os gastos com afretamentos em 2006 somaram US\$ 2,3 bilhões, alta de 27,7% em relação a 2005, quando o total foi de US\$ 1,8 bilhão. A navegação de longo curso - feita entre portos brasileiros e estrangeiros - respondeu por 77,6% do total de 2006 ou quase US\$ 1,8 bilhão. Este valor representa alta de 46,3% sobre o registrado em 2005 para o longo curso: US\$ 1,23 bilhão.

A segunda maior participação nos gastos com afretamentos em 2006 ficou por conta 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. Os gastos do apoio marítimo com afretamentos em 2006 chegaram a quase US\$ 400 milhões ou 17,4% do total. Alta de 30,7% em

comparação com 2005, quando o total foi de US\$ 306,2 milhões.

Os gastos com cabotagem - navegação entre portos ou pontos do território brasileiro - somaram US\$ 79,2 milhões ou 3,44% do total de 2006. O resultado representa uma queda de 69,8% nos gastos da cabotagem com afretamentos em relação a 2005, quando o total chegou a quase US\$ 262 milhões.

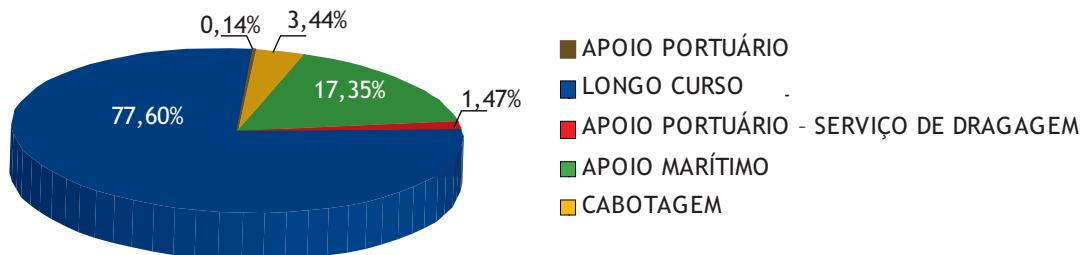
O apoio portuário - navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais, para atendimento a embarcações e instalações portuárias - foi equivalente aos 5% restantes do total em 2006 ou US\$ 110 milhões. Queda de 64,4% em relação a 2005, quando o total gasto com afretamentos no apoio portuário chegou a mais de US\$ 9 milhões.

GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

NAVEGAÇÃO	VALOR US\$ 2006
APOIO PORTUÁRIO	3.232.500,00
LONGO CURSO	1.787.125.249,85
APOIO PORTUÁRIO - SERVIÇO DE DRAGAGEM	33.746.002,17
APOIO MARÍTIMO	399.552.360,25
CABOTAGEM	79.268.588,23
TOTAL	2.302.924.700,50

Fonte: ANTAQ

GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006



LONGO CURSO

Do total de US\$ 1,8 bilhão gasto com afretamentos no longo curso, US\$ 1,22 bilhão ou 68,5% pagaram afretamentos por tempo - modalidade em que se afreta, por tempo determinado, uma embarcação já armada e tripulada. Em relação a 2005, os afretamentos por tempo no longo curso aumentaram 69,4%.

Outros US\$ 369 milhões ou 20,6% foram gastos com afretamentos por viagem - afretamento de embarcação já tripulada para o transporte de carga em uma viagem. Queda de 1,2% no valor gasto com afretamentos por viagem no longo curso em relação a 2005.

Os afretamentos por espaço - quando se afreta um espaço determinado numa embarcação - totalizaram 8,7% ou US\$ 156 milhões. Aumento de 46,8% em relação a 2005.

Os 2,2% restantes ou US\$ 36,4 milhões ficaram por conta dos afretamentos a casco nu - modalidade em que se afreta uma embarcação por tempo determinado, com direito a designar o comandante e a tripulação. Estes gastos se mantiveram estáveis em relação a 2005.

A Petrobras realizou o maior gasto individual com afretamentos no longo curso, 68,5% do total ou US\$ 1,22 bilhão (alta de 54,5% sobre 2005), seguida à distância pelas empresas Aliança, com 8,9% ou US\$ 157,8 milhões (alta de 13,5% sobre 2005), Libra, com 8,4% ou US\$ 149,2 milhões (queda de 13,9% em relação a 2005) e Flumar, com 7% ou US\$ 125,3 milhões (alta de 795% sobre 2005). Outras nove empresas responderam pelos 7,2% restantes ou quase US\$ 150 milhões.

No item gastos com afretamento por tipos de acondicionamento, o granel líquido respondeu por 78,6% do valor total ou US\$ 1,4 bilhão

(alta de 64,9% em relação a 2005), o que, em grande parte, reflete a liderança isolada da Petrobras nos gastos com afretamentos no longo curso.

Os contêineres responderam por 15,5% ou US\$ 277 milhões (queda inferior a 1% em relação a 2005), seguidos pelos granéis sólidos, que equivaleram a 4,4% ou US\$ 78,7 milhões (alta de 7,7% sobre 2005), pela carga geral, com 1,3% ou US\$ 22,7 milhões (queda de 21,5% em relação a 2005) e pelos automóveis, com apenas 0,2% do total ou US\$ 3,2 milhões (alta de 13% em comparação com 2005).

No item gastos com afretamentos por tipos de embarcação, os petroleiros tiveram a maior participação no valor total, quase 63,8% ou US\$ 1,14 bilhão (alta de 56,4% sobre 2005), o que também reflete a liderança da Petrobras.

A segunda maior participação foi dos porta-contêineres, com 14,9% ou US\$ 266,8 milhões (queda de 1,5% em relação a 2005), seguidos pelos químicos, com 8,7% ou US\$ 154,8 milhões (alta de 292,6% sobre 2005) e pelos gaseiros, com 6,1% ou US\$ 110 milhões (alta de 37,4% sobre 2005). Boa parte dos dois últimos percentuais também pode ser atribuída à grande participação da Petrobras no total gasto com afretamentos no longo curso.

Os graneleiros também têm participação expressiva nos gastos com afretamentos no longo curso, de quase 4,4% do total ou US\$ 77,8 milhões (estável em relação a 2005). As exportações de soja estão entre os principais fatores que compõem esse montante.

Os 2,1% restantes ou US\$ 37,6 milhões corresponderam à soma dos valores referentes a embarcações do tipo carga pesada, multi-propósito, cargueiro e ro-ro.

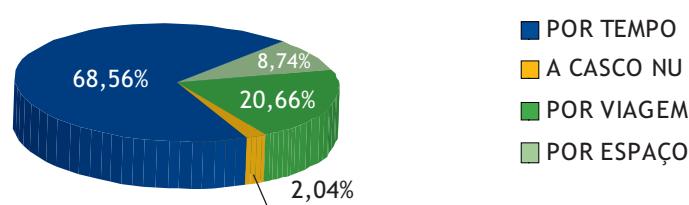
Panorama Aquaviário

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

MODALIDADE	VALOR US\$ 2006
POR TEMPO	1.225.285.559,99
A CASCO NU	36.437.220,00
POR VIAGEM	369.161.535,15
POR ESPAÇO	156.240.934,71
TOTAL	1.787.125.249,85

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006



NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

ACONDICIONAMENTOS	MODALIDADE DE AFRETAMENTO				TOTAL US\$
	POR TEMPO US\$	POR VIAGEM US\$	POR ESPAÇO US\$	CASCO NU US\$	
AUTOMÓVEIS	0,00	1.365.360,00	1.836.165,59	0,00	3.201.525,59
CARGA GERAL	10.108.300,00	6.336.140,00	0,00	6.278.000,00	22.722.440,00
CONTÊINER SECO	234.561.443,00	600.000,00	34.894.133,74	7.117.500,00	277.173.076,74
GRANEL LÍQUIDO	910.824.220,88		119.510.635,38	23.041.720,00	1.405.268.761,41
GRANEL SÓLIDO	69.791.596,11	8.967.850,00	0,00	0,00	78.759.446,11
TOTAL			156.240.934,71	36.437.220,00	1.787.125.249,85

Fonte: ANTAQ

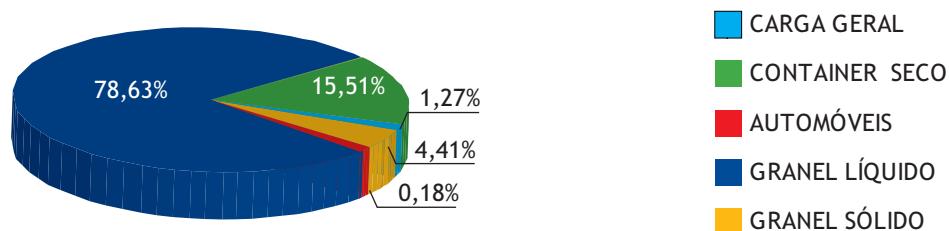
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

ACONDICIONAMENTOS	TOTAL US\$
CARGA GERAL	22.722.440,00
CONTÊINER SECO	277.173.076,74
AUTOMÓVEIS	3.201.525,59
GRANEL LÍQUIDO	1.405.268.761,41
GRANEL SÓLIDO	78.759.446,11
TOTAL	1.787.125.249,85

Fonte: ANTAQ

OBS: ESTE QUADRO FOI UTILIZADO PARA ELABORAR O GRÁFICO ABAIXO

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR TIPOS DE ACONDICIONAMENTO - 2006

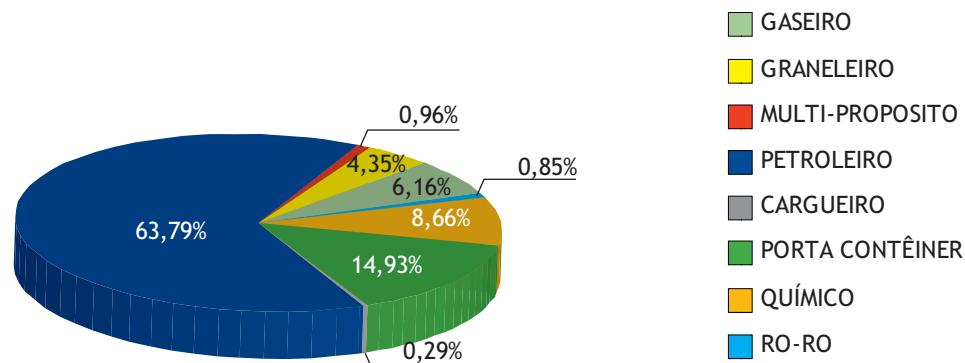


NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR TIPOS DE EMBARCAÇÃO - 2006

TIPOS DE EMBARCAÇÃO	2006
CARGA PESADA	190.000,00
GASEIRO	110.006.407,38
GRANELEIRO	77.726.596,11
MULTI-PROPOSITO	17.147.246,84
PETROLEIRO	1.139.899.831,65
CARGUEIRO	5.262.800,00
POR TA CONTÉINER	266.812.332,90
QUÍMICO	154.814.522,37
RO-RO	15.265.512,59
TOTAL	1.787.127.255,84

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - PRINCIPAIS TIPOS DE EMBARCAÇÃO - 2006



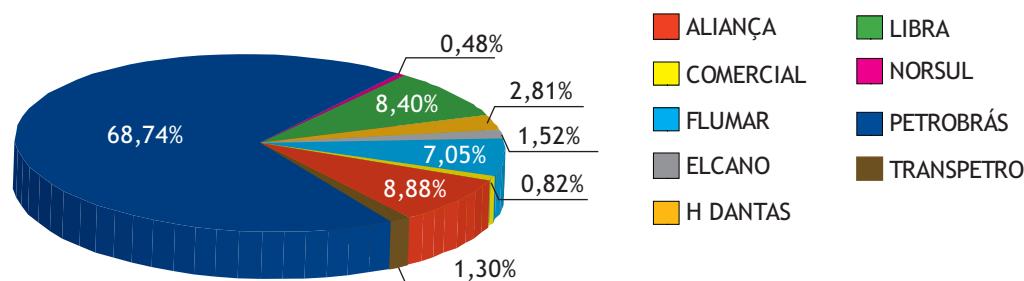
Panorama Aquaviário

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR EMPRESAS - 2006

EMPRESAS	VALOR US\$
ALIANÇA	157.779.345,11
COMERCIAL	14.525.125,62
FLUMAR	125.362.637,46
ELCANO	27.082.239,55
H DANTAS	49.979.950,00
LIBRA	149.207.283,90
NORSUL	8.562.300,00
PETROBRÁS	1.221.635.951,79
TRANSPETRO	23.041.720,00
GLOBAL	3.194.236,41
GUARITA	3.253.644,00
CHAVAL	1.145.000,00
METALNAVE	2.355.816,00
TOTAL	1.787.125.249,84

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - GASTOS COM AFRETAMENTOS PRINCIPAIS EMPRESAS - 2006



APOIO MARÍTIMO

Os afretamentos por tempo corresponderam a 98% do total de afretamentos na navegação de apoio marítimo, o que equivale a US\$ 391 milhões (alta de 30,6% sobre 2005). Os afretamentos a casco nu perfizeram os 2% restantes ou quase US\$ 8 milhões (alta de 26% sobre 2005).

A Petrobras destaca-se novamente no item gastos com afretamentos por empresas, desta vez na navegação de apoio marítimo, respondendo por 85,8% ou US\$ 338,6 milhões (alta de 37,4% sobre 2005) dos quase US\$ 400 milhões gastos com afretamentos no apoio marítimo. O segundo maior valor foi o da empresa Subsea 7, que gastou 10,5% do total ou US\$

41,5 milhões (alta de 10,8% sobre 2005). Outras oito empresas gastaram os 3,7% restantes ou US\$ 61 milhões.

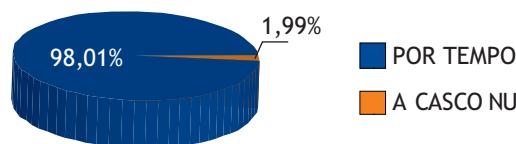
A liderança da Petrobras reflete-se também nos dois principais tipos de embarcação utilizados na navegação de apoio marítimo no Brasil: a AHTS (Anchor Handling Tug Supply), cuja função é instalar e manter plataformas de petróleo e a PSV (Platform Support Vessel), embarcação que presta serviços de suporte às plataformas. As duas somaram quase 79% do total gasto com afretamentos na navegação de apoio marítimo ou US\$ 317 milhões (alta de quase 30% sobre 2005). Outros doze tipos de embarcações responderam pelos restantes 21% ou US\$ 83 milhões.

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

MODALIDADE	VALOR US\$ 2006
POR TEMPO	391.611.584,25
A CASCO NU	7.940.722,00
TOTAL	399.552.306,25

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - GASTOS COM AFRETAMENTOS- 2006

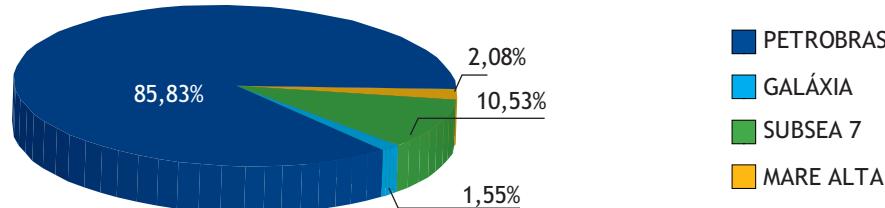


NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - POR EMPRESAS - 2006

EMPRESAS	VALOR US\$
PETROBRAS	338.591.879,43
GALÁXIA	6.119.945,82
SUBSEA 7	41.543.000,00
MARE ALTA	8.217.400,00
MAERSK	1.943.913,00
ALFANAVE	1.480.000,00
TRICO	812.322,00
SÃO MIGUEL	209.000,00
DELBA	234.900,00
ASTROMARÍTIMA	400.000,00
TOTAL	399.552.360,25

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - PRINCIPAIS EMPRESAS - 2006



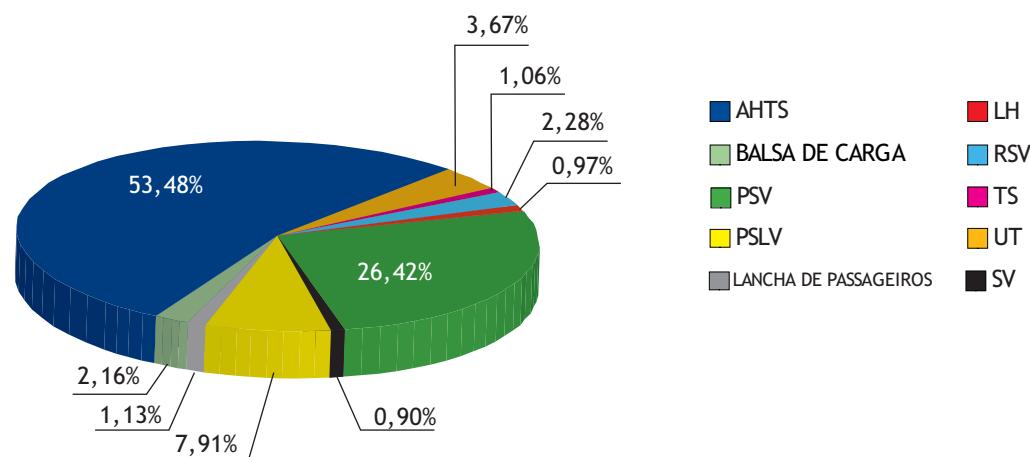
Panorama Aquaviário

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - GASTOS COM AFRETAMENTOS

TIPOS DE EMBARCAÇÃO	2006
AHTS	212.157.473,00
BALSA DE CARGA	8.580.032,40
LANCHAS DE PASSAGEIROS	4.500.340,90
PSLV	31.360.000,00
SV	3.552.784,00
PSV	104.813.075,38
LH	4.220.385,75
RSV	9.063.000,00
TS	3.861.950,00
UT	14.564.818,82
MSV	1.120.000,00
MULTIPROPÓSITO	1.110.000,00
REBOCADOR	36.500,00
SUPORTE A NAVIO SÍSMICO	612.000,00
TOTAL	399.552.360,25

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - GASTOS COM AFRETAMENTOS PRINCIPAIS EMBARCAÇÕES - 2006



CABOTAGEM

Do total de US\$ 79,2 milhões gastos com afretamentos na cabotagem, os afretamentos por viagem responderam por 46,3% ou US\$ 36,7 milhões (queda de 11,3%). Afretamentos por espaço somaram 37,2% ou US\$ 29,5 milhões (aumento de quase 10% sobre 2005) e por tempo, 16,5% do total ou US\$ 13 milhões (queda de 93,2% em comparação com 2005). Portanto, a principal responsável pela queda expressiva no total gasto com afretamentos na cabotagem foi a diminuição de 93,2% dos afretamentos por tempo.

Também na cabotagem, a Petrobras realizou o maior gasto individual com afretamentos: respon-

deu por 29,6% do total ou US\$ 23,4 milhões. Queda de 88,4% em relação a 2005, quando a empresa chegou a gastar US\$ 202,6 milhões. A Petrobras foi, portanto, a principal responsável pela queda de quase 70% nos gastos com afretamentos na cabotagem.

O segundo maior gasto foi o da empresa Aliança, com 21% ou US\$ 16,6 milhões (queda de 10,2% em relação a 2005), seguida pelas empresas Norsul, com quase 15% ou US\$ 12 milhões (aumento de 46,4% sobre 2005), Flumar, com 11% ou US\$ 8,8 milhões (alta de 197% sobre 2005) e H. Dantas, com 9% do valor total ou US\$ 7,17 milhões (queda de quase 10% em comparação com 2005). Outras sete empresas gastaram os restantes US\$ 11,5 milhões ou 14,4%.

No item gastos com afretamentos por tipos de acondicionamento, o granel líquido equivaleu a 43,8% do total ou US\$ 34,74 milhões (queda de 83,4% em relação a 2005), seguido por contêineres, com 26,7% ou US\$ 21,17 milhões (estável em relação a 2005), granel sólido, com 23,7% ou US\$ 18,78 milhões (queda de 37% em relação a 2005), carga geral, com 5,7% ou US\$ 4,52 milhões (alta de 373% sobre 2005) e automóveis, com apenas 0,1% do total ou US\$ 31.500.

Os valores acima refletem a participação percentual de cada tipo de carga no total transportado pela navegação de cabotagem: 84% de granel líquido, 12% de granel sólido e 4% de carga geral.

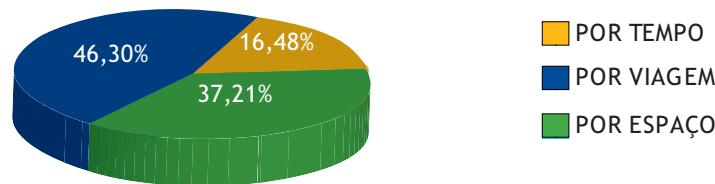
O principal tipo de embarcação utilizada na cabotagem foi o porta-contêiner, que totalizou 24,6% do valor gasto com afretamentos ou US\$ 19,5 milhões (queda de 2% em comparação com 2005). Em segundo lugar, ficaram os graneleiros, com 21,8% do total ou US\$ 17,3 milhões (queda de 43,7% em comparação com 2005) e em terceiro, os petroleiros, com 19% do total ou US\$ 15,1 milhões (queda de 91,4% em relação a 2005). Embarcações do tipo químico totalizaram quase 11,4% ou US\$ 9 milhões (alta de 44,4% sobre 2005) e gaseiros, 9,8% ou US\$ 7,8 milhões (queda de 59% em relação a 2005). Os demais 13,4% ou US\$ 10,7 milhões dividiram-se entre outros quatro tipos de embarcação.

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

MODALIDADE	VALOR US\$ 2006
POR TEMPO	13.065.440,00
POR VIAGEM	36.703.962,75
POR ESPAÇO	29.499.185,48
TOTAL	79.268.588,23

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006



NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS

ACONDICIONAMENTOS	MODALIDADE DE AFRETAMENTO			TOTAL US\$
	POR TEMPO US\$	POR VIAGEM US\$	POR ESPAÇO US\$	
AUTOMÓVEIS	0,00	0,00	31.500,00	31.500,00
CARGA GERAL	0,00	3.016.797,82	1.509.209,22	4.526.007,04
CONTÊINER SECO	0,00	961.000,00	20.216.196,11	21.177.196,11
GRANEL LÍQUIDO	13.065.440,00	14.853.440,08	6.826.280,15	34.745.160,23
GRANEL SÓLIDO	0,00	17.872.724,85	916.000,00	18.788.724,85

Fonte: ANTAQ

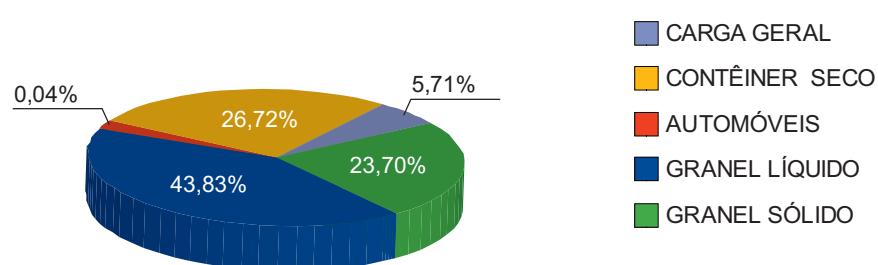
Panorama Aquaviário

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS

ACONDICIONAMENTOS	TOTAL US\$
CARGA GERAL	4.526.007,04
CONTÊINER SECO	21.177.196,11
AUTOMÓVEIS	31.500,00
GRANEL LÍQUIDO	34.745.160,23
GRANEL SÓLIDO	18.788.724,85
TOTAL	79.268.588,23

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR TIPOS DE ACONDICIONAMENTO - 2006

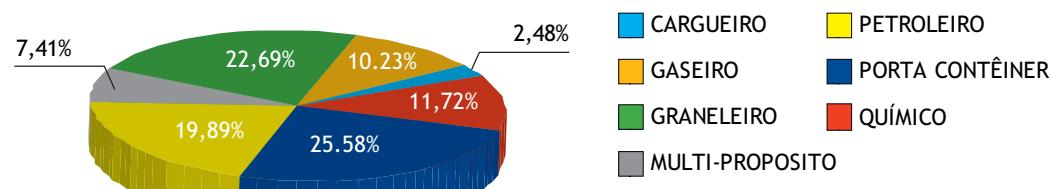


NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR TIPOS DE EMBARCAÇÃO - 2006

TIPOS DE EMBARCAÇÃO	2006
BARCAÇA PROPULSADA	2.774.000,00
CARGUEIRO	1.890.509,60
GASEIRO	7.808.554,54
GRANELEIRO	17.317.096,38
MULTI-PROPOSITO	5.658.035,85
PETROLEIRO	15.176.940,13
PORTE CONTÊINER	19.521.526,11
QUÍMICO	8.948.639,56
RO-RO	173.286,06
TOTAL	79.268.588,23

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS PRINCIPAIS TIPOS DE EMBARCAÇÃO - 2006

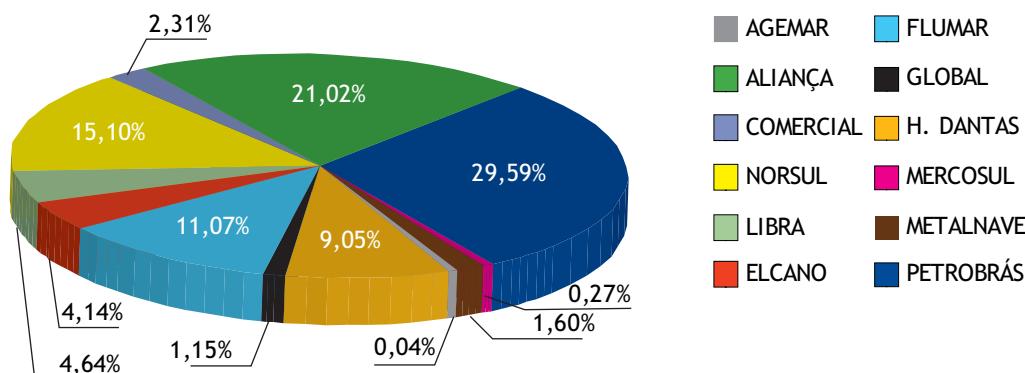


NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR EMPRESAS - 2006

EMPRESAS	VALOR US\$
AGEMAR	37.026,00
ALIANÇA	16.662.545,00
COMERCIAL	1.827.525,00
NORSUL	11.969.811,73
LIBRA	3.681.565,00
ELCANO	3.285.084,85
FLUMAR	8.777.027,65
GLOBAL	912.235,71
H. DANTAS	7.172.694,25
MERCOSUL	217.935,00
METALNAVE	1.267.020,35
PETROBRÁS	23.458.117,69
TOTAL	79.268.588,23

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS PRINCIPAIS EMPRESAS - 2006



APOIO PORTUÁRIO

O apoio portuário respondeu por quase US\$ 37 milhões dos gastos com afretamentos, dos quais 91% ou US\$ 33,7 milhões foram destinados à navegação de apoio a serviços de dragagem.

Os afretamentos por tempo foram responsáveis por 91,5% do total de US\$ 33,7 milhões gastos com afretamento no apoio portuário à dragagem, o que equivale a quase US\$ 31 milhões. Os restantes 8,5% ou US\$ 2,85 milhões foram gastos com afretamentos a casco nu.

Os gastos com afretamentos no apoio portuário, excluídos os afretamentos no apoio a serviços de dragagem, totalizaram quase US\$

3,3 milhões e foram divididos entre os afretamentos por tempo, equivalentes a 83,2% do total ou US\$ 2,7 milhões e os afretamentos a casco nu, que totalizaram os 16,8% restantes ou US\$ 540 mil.

A Camargo Correia foi a empresa que mais gastou com afretamentos no apoio portuário a serviços de dragagem, US\$ 16,8 milhões ou 49,7% do total de US\$ 37 milhões. Em segundo lugar, ficou a empresa Somar, que gastou US\$ 16,5 milhões ou 49%. Bandeirantes e Enterpa responderam pelos restantes 1,6% ou US\$ 440 mil.

O tipo de embarcação mais usado foi a draga, que respondeu por 91% do total ou US\$ 30,7 milhões. Em segundo lugar, ficaram os bar-

Panorama Aquaviário

cos de apoio, com US\$ 2,9 milhões ou 8,5% e a chata graneleira, com US\$ 184 mil ou 0,5%.

No item gastos com afretamentos no apoio portuário (excluídos os gastos com afretamentos no apoio portuário à dragagem), o maior gasto foi o da empresa Superpesa, de US\$ 1,95 milhão ou 60,4% do total. Delba e São Miguel responderam pelos restantes 39,6% ou US\$ 1,28 milhão.

O principal tipo de embarcação utilizado foi a câbrea, com US\$ 1,95 milhão ou 60,4% do

total, seguida pelos barcos de apoio, com US\$ 731 mil ou 22,6% e pelos petroleiros, com os restantes 17% ou US\$ 549 mil.

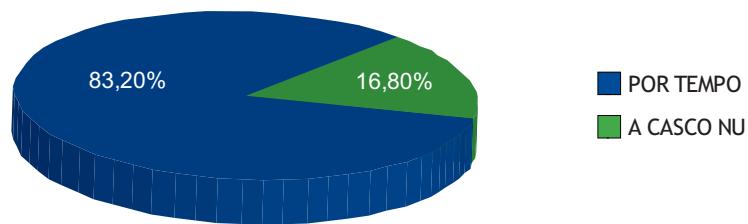
Até 2005, os gastos com afretamentos no apoio portuário a serviços de dragagem eram somados aos demais gastos com afretamentos no apoio portuário. Somente a partir de 2006, os dois tipos de gastos foram calculados separadamente e, por isso, não é possível calcular a variação entre 2005 e 2006 para cada tipo separadamente.

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - GASTOS COM AFRETAMENTOS - 2006

MODALIDADE	VALOR US\$ 2006
POR TEMPO	2.689.500,00
A CASCO NU	543.000,00
TOTAL	3.232.500,00

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - GASTOS COM AFRETAMENTOS- 2006

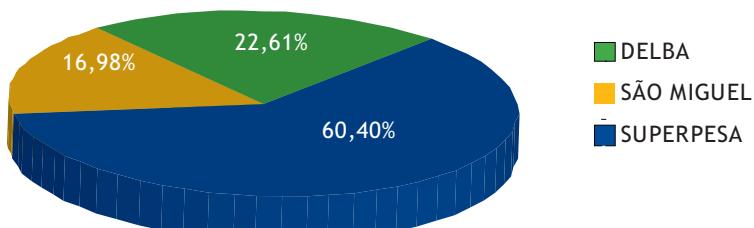


NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR EMPRESAS - 2006

EMPRESAS	VALOR US\$
DELBA	731.000,00
SÃO MIGUEL	549.000,00
SUPERPESA	1.952.500,00
TOTAL	3.232.500,00

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - GASTOS COM AFRETAMENTOS PRINCIPAIS EMPRESAS 2006

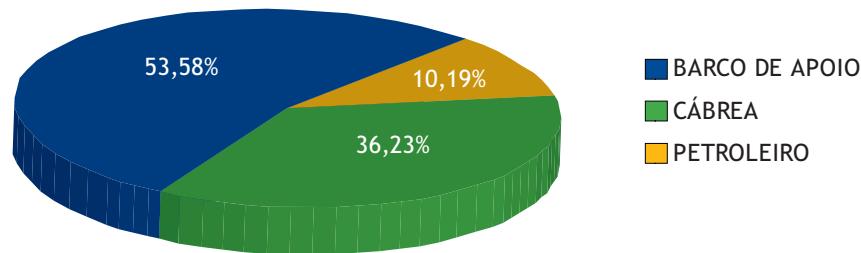


NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - GASTOS COM AFRETAMENTOS POR TIPOS DE EMBARCAÇÃO

TIPOS DE EMBARCAÇÃO	2006
BARCO DE APOIO	2.887.257,60
CÁBREA	1.952.500,00
PETROLEIRO	549.000,00
TOTAL	5.388.757,60

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - GASTOS COM AFRETAMENTO: PRINCIPAIS EMBARCAÇÕES - 2006

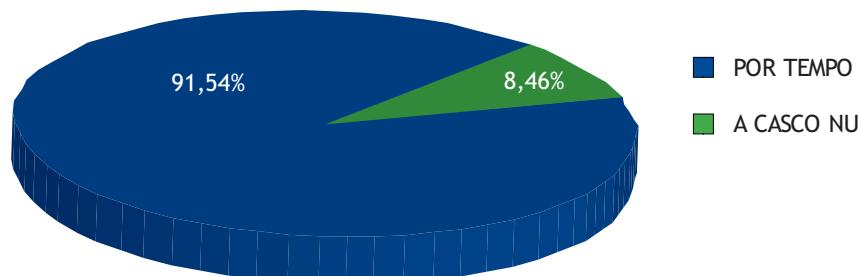


NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - SERVIÇO DE DRAGAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - POR MODALIDADES DE AFRETAMENTO - 2006

MODALIDADE	VALOR US\$ 2006
POR TEMPO	30.891.748,67
A CASCO NU	2.854.253,50
TOTAL	33.746.002,17

Fonte: ANTAQ

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - SERVIÇO DE DRAGAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - POR MODALIDADES DE AFRETAMENTO - 2006



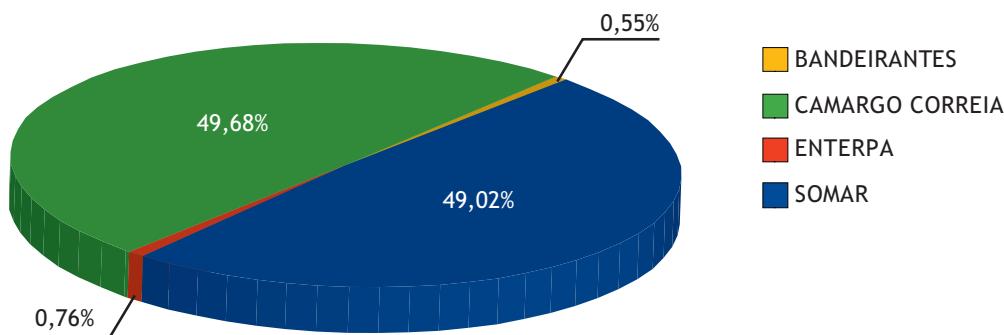
Panorama Aquaviário

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - SERVIÇO DE DRAGAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - POR EMPRESAS - 2006

EMPRESAS	VALOR US\$
BANDEIRANTES	184.000,00
CAMARGO CORREIA	16.764.249,60
ENTERPA	255.231,00
SOMAR	16.542.521,57
TOTAL	33.746.002,17

Fonte: ANTAQ.

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - SERVIÇO DE DRAGAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - PRINCIPAIS EMPRESAS - 2006

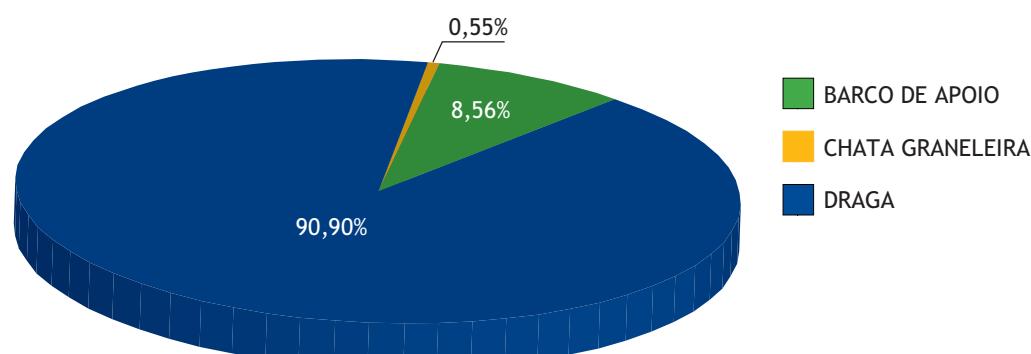


NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO SERVIÇO DE DRAGAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - POR TIPOS DE EMBARCAÇÃO - 2006

TIPOS DE EMBARCAÇÃO	2006
BARCO DE APOIO	2.887.257,60
CHATA GRANELEIRA	184.000,00
DRAGA	30.674.744,57
TOTAL	33.746.002,17

Fonte: ANTAQ.

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - SERVIÇO DE DRAGAGEM - GASTOS COM AFRETAMENTOS - PRINCIPAIS TIPOS DE EMBARCAÇÃO - 2006



FROTA PRÓPRIA

A frota brasileira da navegação marítima e de apoio é composta por 996 embarcações, com idade média de 20 anos e capacidade total de transporte de 3.899.057 TPBs (toneladas de porte bruto). Os petroleiros e os graneleiros representam apenas 7,3% (73) do número de embarcações, mas respondem por 66,1% da capacidade total (2.575.141,9 TPBs). Por outro lado, as lanchas e os rebocadores/empurreadores perfazem 51,2% (510) do total de embarcações, mas respondem por apenas 1,2% da capacidade total de transporte (44.158,1 TPBs).

Outros tipos de embarcação que merecem destaque pelo valor da carga são os navios porta-contêineres, dos quais há seis (0,6%) no Brasil, responsáveis por 3,7% (142.816 TPBs) da capacidade somada; e as embarcações roll-on/roll-off, empregadas no transporte de automóveis, que são seis (0,6%), com 3% (117.567,6 TPBs) da capacidade de transporte da frota nacional.

As cinco embarcações com maior TPB - os petroleiros, os graneleiros, as barcaças, as balsas, supplies e porta-contêineres - representam, somadas, 23,4% ou 234 unidades que compreendem 78,4% do potencial de transporte da frota brasileira.

FROTA PRÓPRIA BRASILEIRA - NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO					
TIPO EMBARCAÇÃO	QTDE.	%	TOTAL TPB	%	IDADE MÉDIA
REBOCADOR/EMPURRADOR	325	32,6	42.043,8	1,1	21
LANCHA	185	18,6	2.114,3	0,1	21
BALSA	91	9,1	181.761,7	4,7	10
SUPPLY	64	6,4	151.058,7	3,9	9
CHATA	55	5,5	20.911,0	0,5	34
DRAGA	50	5,0	38.100,1	1,0	28
PETROLEIRO	49	4,9	1.508.657,7	38,7	21
BARCAÇA	45	4,5	339.034,1	8,7	20
OUTRAS EMBARCAÇÕES	38	3,8	3.022,6	0,1	17
GRANELEIRO	24	2,4	1.066.484,2	27,4	21
FLUTUANTE	13	1,3	3.462,1	0,1	18
GLP	12	1,2	77.685,0	2,0	22
CARGUEIRO	10	1,0	113.614,0	2,9	25
CABREA/GUINDASTE	9	0,9	7.879,0	0,2	33
ROLL-ON/ROLL-OFF	6	0,6	117.567,6	3,0	15
PORTA CONTÊINER	6	0,6	142.816,0	3,7	17
TANQUE QUÍMICO	4	0,4	40.057,0	1,0	24
MANUSEIO DE ESPIAS	4	0,4	1.098,6	0,0	5
BATELÃO	3	0,3	1.614,8	0,0	48
FRIGORÍFICO	1	0,1	0,0	0,0	31
MULTI-PROPÓSITO	1	0,1	11.274,0	0,3	8
NAVIO CISTERNA	1	0,1	28.801,0	0,7	32
TOTAL	996	100,0	3.899.057,3	100,0	20

Fonte: Sistema Corporativo/ANTAQ
Atualizado em 30/07/2007

PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO

No período de 1º de janeiro de 2003 a 30 de junho de 2007, a ANTAQ realizou 117 fiscalizações na área de navegação marítima e de apoio, média de 23,4 procedimentos por ano. A maioria deles (55,5% ou 65 fiscalizações, média de 13 por ano) foi motivada pela operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da Agência.

Outros quatro motivos que mais enjaram ações de fiscalização foram os se-

quintes: regularidade no encaminhamento das informações anuais obrigatórias para manutenção de outorga de autorização; não adequação da outorga de autorização à Resolução Nº 52/02; regularidade operacional para manutenção da outorga de autorização; transporte de carga prescrita realizada por navio estrangeiro sem a devida autorização e situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização. Ao todo, esses motivos representaram 29% (34) do total de ações de fiscalização.

PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO INSTAURADOS

Motivo	Nº de Empresas				
	2003	2004	2005	2006	Junho 2007
Não adequação da outorga de autorização à Resolução nº 52/02 - ANTAQ	-	6	1	-	1
Operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ	2	25	14	13	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 realizada 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	-	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	-	-
Regularidade no encaminhamento das informações anuais obrigatórias para manutenção de outorga de autorização da ANTAQ	-	-	2	-	8
Regularidade Operacional para manutenção da outorga de autorização da ANTAQ	-	-	-	8	-
Denúncia de utilização de embarcação não adequada à navegação de apoio portuário	-	-	-	-	1
Total Geral	9	32	30	25	21 *

Fonte: ANTAQ - SNM - GFM

* Contabilizados os Procedimentos de Fiscalização instaurados pela Gerência de Fiscalização da Navegação Marítima e de Apoio e Unidades Administrativas Regionais

PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS CONTENCIOSOS

No período de 1º de janeiro de 2003 a 30 de junho de 2007, a ANTAQ instaurou 55 procedimentos administrativos contenciosos, média de 11 por ano, dos quais 58,1% (32) foram abertos

contra empresas de navegação e de apoio cujas outorgas de autorização se encontravam inadequadas em relação à Resolução Nº 52 de 2002.

O segundo principal motivo foi a operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ, que representou 31,2% (10) do total de procedimentos administrativos contenciosos, decorrentes de infrações constatadas durante ações de fiscalização.

PROCESSOS ADMINISTRATIVOS CONTENCIOSOS INSTAURADOS

Motivo	Nº de Empresas				
	2003	2004	2005	2006	Junho 2007
Não adequação da outorga de autorização à Resolução nº 52/02 - ANTAQ	-	20	7	3	2
Operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ	-	1	3	5	1
Situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização da ANTAQ	-	-	1	1	-
Transporte de carga prescrita realizada por navio estrangeiro sem a devida autorização da ANTAQ	-	-	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	-	-	-	-
Não atendimento aos requisitos estabelecidos pela Resolução nº 52/02-ANTAQ para manutenção da outorga de autorização	-	-	-	-	3
Irregularidades na circularização do pedido de afretamento da embarcação estrangeira	-	-	-	1	-
Total Geral	2	23	14	10	6 *

Fonte: ANTAQ - SNM - GFM

* Contabilizados os Processos Administrativos Contenciosos instaurados pela SNM e Unidades Administrativas Regionais



NAVEGAÇÃO INTERIOR





Outorgas de Autorização 2002 - 2007

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 (www.antaq.gov.br) as informações necessárias à obtenção de outorga para cada tipo de transporte, conforme as normas específicas a seguir relacionadas:

- Resolução nº 356/04 da ANTAQ, que aprova a norma para outorga de autorização para explorar serviço de transporte de carga na navegação interior de percurso longitudinal;
- Resolução nº 912/07 da ANTAQ, que aprova a norma para outorga de autorização para explorar serviço de transporte de

passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal;

- Portaria nº 214/98 do Ministério dos Transportes (MT), que regulamenta o transporte de travessia; e
- Portaria nº 412/96 do Ministério dos Transportes (MT), que regulamenta o afretamento de embarcações estrangeiras destinadas à navegação interior.

Atualmente, existem cerca de 600 empresas autorizadas a operar na navegação interior, das quais apenas 88 outorgas foram emitidas por esta Agência, entre os anos de 2002 e 2007, sendo 59 para empresas operarem no transporte longitudinal de carga; uma para o transporte longitudinal de passageiros e misto e 28 para o transporte de travessias. No mesmo período, foram registradas 86 autorizações de afretamento de embarcações estrangeiras.

EMPRESAS AUTORIZADAS

TIPO DE TRANSPORTE	TOTAL	OUTORGAS EMITIDAS POR ANO					
		2007	2006	2005	2004	2003	2002
LONGITUDINAL DE CARGA	59	17	17	11	7	5	2
LONGITUDINAL DE PASSAGEIROS E CARGA (MISTO)	1	--	--	1	--	--	--
TRAVESSIAS	28	13	1	8	3	--	3
TOTAL	88	30	18	20	10	5	5

Fonte: SNI/ANTAQ

CERTIFICADOS DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO

TOTAL	AUTORIZAÇÕES EMITIDAS POR ANO					
	2007	2006	2005	2004	2003	2002
86	15	14	16	15	18	8

FONTE: SNI/ANTAQ

FROTA DE EMPRESAS AUTORIZADAS

A frota das 88 empresas autorizadas pela ANTAQ para operar na navegação interior é composta por 996 embarcações próprias. Ao todo, a capacidade total de transporte dessas embarcações é de 781.774,58 toneladas por peso bruto

(TPBs). A idade média chega a 18 anos, segundo dados atualizados de 2007.

As embarcações predominantes são balsa, barcaça e chata, que, juntas, compõem uma frota de 577 unidades, com 662.591,88 TPBs e idade média de 16 anos. Logo em seguida, vem o rebocador/empurrador, com 362 embarcações, totalizando 12.191,04 toneladas e com idade média de 21 anos, também conforme dados disponíveis de 2007.

EMPRESAS AUTORIZADAS - FROTA - EMBARCAÇÕES PRÓPRIAS

TIPO	QUANTIDADE	TPB	IDADE MÉDIA
Balsa, Barcaça e Chata	577	662.591,88	16
Cargueiro	1	133,30	11
Ferry Boat	2	196,90	3
Frigorífico	1	3.838,00	12
Gases Liquefeitos	1	1.023,50	37
Graneleiro	26	69.394,17	16
Lancha	10	261,09	16
Pesquisa	2	19,40	10
Rebocador/Empurrador	362	12.191,04	21
Outras embarcações	2	270,00	56
Outros granéis líquidos	12	31.855,30	--
TOTAL	996	781.774,58	18

Fonte: SNI/ANTAQ

ONZE SEMINÁRIOS EM UM ANO

Em um ano, de outubro de 2006 a outubro de 2007, a Gerência de Desenvolvimento e Regulação (GDI) realizou onze seminários sobre as hidrovias brasileiras, com o objetivo de preparar os especialistas da ANTAQ, e ao mesmo tempo fomentar e estimular a navegação interior, além de promover o debate entre órgãos do governo, administradores de hidrovias, transportadores, usuários, especialistas e representantes do setor produtivo.

Nos seminários realizados, sobre as hidrovias brasileiras — Paraguai-Paraná, Parnaíba, São Francisco, Teles Pires-Tapajós, Tietê-Paraná, Araguaia e Tocantins e Hidrovias do Sul — houve um aprofundamento dos temas, incluída também a questão ambiental.

A Agência também promoveu, em 2007, dois seminários internacionais: o Seminário Internacional sobre Hidrovias Brasil/Flandres-Bélgica, realizado em março, e o II Seminário Internacional sobre Hidrovias, em parceria com a Administração da Hidrovia do Mississipi-EUA, em agosto. Do seminário Brasil/Flandres-Bélgica além de troca de experiências e da realização de

Panorama Aquaviário

uma rodada de negócios entre empresários dos dois países, os brasileiros tiraram uma importante lição no que se refere ao meio ambiente. Ao indagar sobre quais as mitigações e compensações que o governo belga faz ao implantar uma hidrovia, a resposta foi surpreendente: “implantar hidrovia é investir no meio ambiente”.

O transporte pelos rios apresenta várias vantagens econômicas e ambientais, em relação aos outros modelos. Em média, uma barcaça transporta 1.500 toneladas de cargas, o equivalente a 15 vagões do tipo “Jumbo Hopper”. Cada uma dessas barcaças significa a retirada de 60 caminhões das estradas. Com isso a emissão de gases poluentes é bem menor. Um empurrador de barcaças emite até vinte vezes menos gases do que um caminhão.

Quando se usa o modal hidroviário, a emissão de monóxido de carbono é menor do que quando se utiliza caminhões e trens. Na hidrovia são emitidos 254g de monóxido de carbono a cada mil toneladas quilômetros úteis (TKUs), enquanto no ferroviário e no rodoviário, esse número chega a 831g e 4.617g, respectivamente. Para transportar mil TKUs nas rodovias são necessários 96 litros de óleo combustível; nas ferrovias, dez litros são suficientes, e nas hidrovias, apenas cinco litros.

A realização do seminário com os belgas resultou numa parceria que viabilizou, em outubro de 2007, a visita de uma comitiva da ANTAQ à região norte da Bélgica, para conhecer a infraestrutura aquaviária de Flandres. Uma das grandes lições assimiladas e ressaltadas pelos membros da comitiva foi a organização estrutural do sistema de transportes daquele país. A integração não concorrencial dos modais de transporte na Bélgica é um elemento importante para o desenvolvimento sustentável de todos os tipos de transporte e, em especial, o uso de hidrovias, que cortam quase todo o território belga.

O II Seminário Internacional sobre Hidrovias, em parceria com a Administração da Hidrovia do Mississippi-EUA, mostrou que os Estados Unidos têm como principal característica o uso intensivo das hidrovias, especialmente a do Mississippi para escoamento da safra de grãos pelo Golfo do México. Sua importância vai além dos aspectos econômicos, quando se sabe que 41 deputados e 25 senadores têm suas bases eleitorais existentes na grande bacia hidrográfica do Mississippi. Com 3.225.000 km², a bacia formada

pelo Mississippi e seus afluentes é a terceira maior do mundo e só perde para as bacias do Amazonas e do Congo. Nesta grande bacia hidrográfica se encontram 31 estados norte-americanos e duas províncias canadenses.

RELATÓRIOS TÉCNICOS

A GDI já publicou relatórios técnicos sobre a Hidrovia do Parnaíba, a Hidrovia do Paraguai-Paraná, a Hidrovia do Tietê-Paraná e as Hidrovias do Sul, com dados sobre suas características, principais deficiências, potencialidades e oportunidades, e serão publicados relatórios técnicos sobre as Hidrovias Tocantins e Araguaia, do Parnaíba e Amazonas Solimões.

GARGALOS, NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS E AVANÇOS

Segundo os representantes das administrações das hidrovias e os especialistas públicos e privados que participaram dos seminários realizados pela ANTAQ, são os seguintes os principais gargalos e necessidade de investimentos das grandes hidrovias brasileiras:

Hidrovia do Parnaíba - A hidrovia precisa da conclusão das obras civis e eletromecânicas do sistema de escoras para transposição da barragem de Boa Esperança, no Rio Parnaíba, e da conclusão das obras civis do porto (fluvial-marítimo) de Luís Correia, no litoral do Piauí. As obras da escora estão paralisadas desde 1982.

Especialistas temem, porém, que os novos projetos hidrelétricos previstos para a região coloquem em risco a navegabilidade do Parnaíba, já que não prevêem a construção de escoras nas obras das barragens. Além dos novos empreendimentos hidrelétricos na região, a operação inadequada dos reservatórios é um importante fator de conflito na área do Parnaíba, em função da alteração dos níveis de água do rio, dificultando e interrompendo a navegação.

Hidrovia do São Francisco - Os investimentos totais do Programa de Revitalização da Bacia do São Francisco para o período 2007/2010 somam R\$ 1,374 bilhão, dos quais a hidrovia receberá cem milhões de reais, recursos que sairão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

A proposta é viabilizar inicialmente o trecho atualmente em operação, ligando Ibotirama a Petrolina/Juazeiro, com 604km de extensão. A desobstrução de pontos críticos nesse trecho permitirá o transporte de cinco mil toneladas por comboio, com um calado entre 1,8m e 2m.

Equivalente à distância entre Brasília e Salvador, a hidrovia é, sem dúvida, a forma mais econômica de ligação entre o Centro-Sul e o Nordeste. Com o seu extremo sul localizado na cidade de Pirapora(MG), a hidrovia do São Francisco é interligada por ferrovias e estradas aos mais importantes centros econômicos do Sudeste, além de fazer parte do Corredor de Exportação Centro-Leste. Ao norte, nas cidades vizinhas a Juazeiro(BA) e Petrolina(PE), a hidrovia está ligada às principais capitais do Nordeste, dada a posição geográfica dessas duas cidades.

O rio São Francisco oferece condições naturais de navegação durante todo o ano, mas sua profundidade varia de acordo com o regime de chuvas. Seu porto mais a montante é o de Pirapora(MG) que, pelo fato de haver eclusa na Barragem de Sobradinho, tem interligação com os portos fluviais de Petrolina(PE) e Juazeiro(BA) e aos portos marítimos de Vitória(ES), Rio de Janeiro(RJ), Santos(SP), Salvador(BA), Recife(PE) e Suape(PE), por meio de rodovias e ferrovias.

Em grande parte do vale do São Francisco, as áreas mais propícias ao aproveitamento agrícola estão situadas às margens do mesmo. Por esse motivo, a maior parcela da população do vale vive nas proximidades do rio.

Hidrovia Paraguai-Paraná - É um dos mais extensos e importantes eixos continentais de integração. Corta metade da América do Sul e vai desde Cáceres (MT) até Buenos Aires, na Argentina. São 3.442 km em águas de corrente livre, sem barragens ou obstáculos para a navegação, ligando o interior do continente ao Oceano Atlântico.

Brasil, Bolívia, Paraguai e Argentina transportam pela hidrovia mais de 15 milhões de toneladas de cargas por ano. De acordo com a estatística de 2006, disponibilizada pela Administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR), considerando-se apenas os terminais sob sua administração, foram movimentadas 3,4 milhões de toneladas. Os principais produtos transportados nessa hidrovia são o minério e os grãos.

A Hidrovia Paraguai-Paraná é apontada potencialmente como a principal via para o

transporte da produção agropecuária do Mato Grosso.

O rio Paraguai perfaz um total de 2.621km, tendo sua nascente na Chapada dos Parecis, no Planalto Central Brasileiro, e sua foz no encontro com o rio Paraná, próximo à cidade de Corrientes, na Argentina.

O rio segue em território brasileiro por 1.270km, delimitando a fronteira entre Brasil e Bolívia por 58km, e a fronteira entre Brasil e Paraguai por 322km. Após encontrar o rio Apa, adentra terras paraguaias por 932km, até desembocar no rio Paraná, na fronteira com a Argentina.

Na Argentina, após a confluência com o rio Paraguai, o rio Paraná percorre mais 1.103km e encontra o rio Uruguai, em Nova Palmira, formando o rio da Prata, pelo qual se acessa, diretamente, o Oceano Atlântico.

Hidrovias Tocantins e Araguaia - Os rios Tocantins e Araguaia atravessam as regiões Centro-Oeste e Amazônica, banhando terras dotadas de imensas riquezas minerais e com vocação natural para a agropecuária. Se transformados em hidrovias de grande porte, poderão ser fatores determinantes para o transporte com baixo custo da produção, pela possibilidade de direcionar a produção regional do Brasil Central, desde Barra do Garças (MT) até o porto fluvio-marítimo de Vila do Conde, próximo a Belém (PA), privilegiadamente localizado em relação aos mercados norte-americano, europeu e do Oriente Médio.

Essas hidrovias contam com aproximadamente 3.000 km de vias potencialmente navegáveis. No rio das Mortes, no trecho de Nova Xavantina (MT) até a sua foz no Araguaia, são 580 km. No rio Araguaia, de Aruanã (GO) até Xambioá (TO), são 1.230 km. No rio Tocantins, de Peixe (TO) a Estreito (MA), são 700 km, de Estreito a Marabá (PA) são 321 km, e de Marabá até sua foz, são 500 km.

As hidrovias Tocantins e Araguaia, somente com seus trechos navegáveis em águas altas, podem ter um importante papel no Corredor Centro-Norte ao se aliar a um sistema intermodal de transportes. Esse sistema integrará a Ferrovia Norte-Sul, no trecho que vai de Colinas do Tocantins-TO até Açailândia-MA, em fase de conclusão, e a Estrada de Ferro Carajás, de Açailândia ao Porto de Itaqui (MA). Em sua segunda etapa, a hidrovia fará a ligação do município de Peixe (TO) ao Porto de Vila do Conde (PA), com uma extensão total de cerca de 1.521 km.

Panorama Aquaviário

No trecho de Marabá até Belém, desde fevereiro de 2007, a Companhia Siderúrgica do Pará - COSIPAR está transportando minério de ferro e ferro gusa. O transporte é feito por via fluvial desde Marabá (PA) até a montante da UHE de Tucuruí, onde é feito o transbordo para caminhões do minério que, após um percurso de cerca de 4 km, é novamente embarcado à jusante da barragem para ser transportado até o porto de Vila do Conde. No ano de 2007 a Cosipar movimentou cerca de 350.000 t de minério, quantidade que deve ter um incremento significativo quando forem concluídas as eclusas de Tucuruí e feito o derrocamento do canal de navegação do rio Tocantins, a montante da UHE.

O projeto da Eclusa de Tucuruí teve sua construção iniciada em 1981 e paralisada em 1989. Reiniciada em setembro de 1998, sofreu nova interrupção das obras em dezembro de 2002. A última retomada das obras foi em julho de 2004. Atualmente as obras estão em ritmo acelerado e com previsão da conclusão em dois anos e meio. Os recursos para essas obras estão no Plano de Aceleração do Crescimento - PAC.

No estágio atual do empreendimento, mais de 50% das obras civis já foram executadas e 60% de equipamentos mecânicos e eletromecânicos já encontram-se fabricados e depositados no canteiro de obras.

O governo do Estado do Tocantins está incentivando o transporte de grãos. As operações no Tocantins terão início em março de 2008, a jusante da barragem de Lajeado, mais precisamente a partir de Pedro Afonso (TO) até Arquianópolis (TO), em um trecho de 420 km. Será feito um transbordo para a ferrovia Norte-Sul, seguindo pela Carajás, até o porto de Itaqui (MA). Essa navegação de 420 km será ainda mais vantajosa em função do percurso rodoviário ser de 580 km.

No Araguaia há um estirão compreendido entre Conceição do Araguaia e Aruanã, com 950 km, que possui características típicas de rio de planície, tendo uma calha maior, por onde passam as cheias, e outra menor serpenteando dentro da primeira, por onde se escoam as vazões de estiagem.

A Administração da Hidrovia (AHITAR) vem trabalhando para dotar o rio Araguaia de condições adequadas para se realizar o transporte de grãos, em águas altas (período que não necessi-

ta qualquer intervenção no rio), no trecho entre Cocalinho (MT) e Couto Magalhães (TO).

O rio Araguaia está todo sinalizado, balizado e pronto para a navegação. A AHITAR está elaborando a revisão do projeto do canal de navegação, com a adoção de uma nova linha d'água com tempo de permanência de 75%, ou seja nove meses.

Hidrovia Teles Pires-Tapajós - A hidrovia dispõe atualmente de apenas 343km navegáveis, e para viabilizar a navegação ao longo dos 1.043km, que é a extensão viável economicamente, seriam necessários recursos da ordem de duzentos milhões de dólares.

É considerada a melhor alternativa para o transporte da produção de grãos do Centro-Oeste/Norte do país, que deve dobrar em pouco tempo com um aumento substancial da produtividade por hectare. A hidrovia possui as vantagens econômicas e ambientais necessárias para movimentar boa parte dos cerca de 45 milhões de toneladas de soja que sai todos os anos do Mato Grosso para a exportação.

A hidrovia pode ser considerada uma importante opção de implementação do comércio exterior, com sensíveis reflexos na geração de empregos e no surgimento de novos empreendimentos. O rio Tapajós, afluente da margem direita do rio Amazonas, tem 851km de extensão até a confluência dos rios Teles Pires e Juruena. Sua foz, junto à cidade de Santarém, está a cerca de 950km de Belém e 750km de Manaus.

A área de influência para grãos é da ordem de 800.000km², abrangendo, no estado do Mato Grosso, as cidades de Alta Floresta, Apiacás, Aripuanã, Cana Brava do Norte, Carlinda, Castanheira, Cláudia, Colíder, Cotiguáçu, Feliz Natal, Guarantã do Norte, Itaúba, Juara, Juína, Lucas do Rio Verde, Marcelândia, Matupá, Nova Bandeirantes, Nova Canaã do Norte, Nova Guarita, Nova Monte Verde, Nova Mutum, Nova Ubiratan, Novo Horizonte do Norte, Novo Mundo, Paraná, Paranatinga, Peixoto de Azevedo, Porto dos Gaúchos, Santa Carmem, Sinop, Sorriso, Tabaporã, Terra Nova do Norte, Tapurá, União do Sul e Vera. No Pará, as cidades de Itaituba, Santarém, Juruti, Aveiro, Rurópolis, Urucará, Medicilândia e Altamira.

Hidrovia do Madeira - É uma fundamental via de escoamento para os mercados consumidores do exterior da produção de soja do Centro-

Oeste, bem como da própria região amazônica. A hidrovia, com seus 1.056km navegáveis é de vital importância para o desenvolvimento regional devido à sua posição estratégica. Constitui-se praticamente como a única via de transporte para a população que vive nas cidades às suas margens, excluindo-se apenas a cidade de Humaitá (AM).

A Hidrovia do Madeira tem início em Porto Velho (RO) e vai até à sua foz, na confluência com rio Amazonas, no Estado de mesmo nome. Nesse trecho são movimentados diversos tipos de cargas. As principais são: soja, fertilizantes, derivados de petróleo, cimento, frutas, eletroeletrônicos, veículos, produtos frigorificados, seixo, bebidas e carga geral. O período de águas altas está compreendido entre os meses de março a maio e o de águas baixas nos meses de agosto e outubro.

Hidrovia Tietê-Paraná - No seminário sobre a Hidrovia Tietê-Paraná foi sugerido a formação do grupo dos cinco estados envolvidos - São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás apoiado pela ANTAQ para definir uma agenda de trabalho comum sobre a Tietê-Paraná. A proposta é levar a agenda para discussão em fóruns políticos e empresariais, visando à viabilização de projetos de ampliação do transporte pela hidrovia.

Os cinco estados compõem uma região que concentra mais de 80% da produção de açúcar e álcool do país e uma economia que é duas vezes a do Chile em tamanho.

A agenda visa por um fim às soluções isoladas e, a exemplo do que fizeram europeus e norte-americanos, adotar um modelo que contempla vários estados e até vários países nos projetos do setor.

A Hidrovia do Tietê-Paraná também poderá ganhar mais 250km com a inclusão de trechos que atualmente estão inativos para a navegação comercial na abrangência do rio Paranaíba, na divisa dos estados de Minas Gerais e Goiás. Mas para que isso aconteça, será preciso construir três eclusas nas barragens de São Simão, Cachoeira Dourada e Itumbiara.

Hidrovias do Sul - Diferentemente das demais hidrovias brasileiras, as Hidrovias do Sul, que atendem os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, têm como principais características a movimentação de cargas de alto valor

agregado e o transporte barato por pequenas distâncias. Contudo, como a maioria das vias fluviais do país, as Hidrovias do Sul também sofrem com a redução na movimentação pela falta de investimentos.

Mas, como resgatar a importância que as Hidrovias do Sul tiveram no passado para o desenvolvimento da Região? Durante o seminário sobre a hidrovia, realizado em outubro de 2007, foram apresentadas diversas propostas, tais como: efetivar a ligação hidroviária com o vizinho Uruguai, via Lagoa dos Patos e Lagoa Mirim; acompanhar as revisões das propostas de exploração hidrelétrica, visando à construção de eclusas para viabilizar a navegação em novos trechos; e identificar e mobilizar novas possibilidades de utilização dos terminais fluviais hoje existentes.

Para a Superintendência de Portos e Hidrovias do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, o maior desafio é ampliar a participação do modal aquaviário na matriz de transportes do Estado, que é pequena apesar de contar com uma extensa rede de rios e lagoas. Enquanto a participação do setor na movimentação de cargas no Rio Grande do Sul é de 3,7%, no país chega a 13%.

O Terminal Fluvial Santa Clara, que opera na hidrovia, por exemplo, movimentou 21.440 TEUs, em calçados, móveis, tabaco, frango congelado, resinas petroquímicas, carne congelada e couro, mas tem potencial para muito mais. O crescimento da movimentação, no entanto, depende, segundo os seus administradores, de uma maior garantia dos volumes dos exportadores e de uma parceria mais efetiva com os armadores de longo curso, fator crucial para viabilizar a transferência dos contêineres até o Porto do Rio Grande.

As Hidrovias do Sul têm extensão de 1.300 km, no trecho formado pelos rios Jacuí, Taquari, Lagoa dos Patos, Lagoa Mirim e pelo canal de São Gonçalo, que interliga as duas lagoas. Os rios Uruguai e Ibicuí têm potencial de 1.200 km de vias navegáveis. Pelas hidrovias da região são movimentadas, atualmente, 2,4 milhões de toneladas de carga por ano, especialmente granéis agrícolas, derivados de soja, fertilizantes, carvão mineral e areia.

EDIÇÃO DE NORMAS

Foi publicada em outubro de 2007 a norma de Autorização para Prestação de Serviço de

Panorama Aquaviário

Transporte de Passageiros e de Serviço de Transporte Misto na Navegação Interior de Percurso Longitudinal Interestadual e Internacional e estão em estudo a normas sobre a Outorga de Autorização para Exploração de Transporte de Travessia na Navegação Interior; Afretamento de Embarcação Estrangeira para Operar na Navegação Interior; Construção e Exploração da Estação de Transbordo de Cargas - ETC e Construção e Exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte - IP4.

AÇÃO DE FISCALIZAÇÃO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Tendo como base o Plano Anual de Fiscalização - PAF as ações empreendidas, sob a supervisão da Gerência de Fiscalização da Navegação Interior - GFI, de janeiro a novembro de 2007, totalizaram 824 fiscalizações, detalhadas no quadro abaixo.

As ações de fiscalização atingiram 370 operadores do transporte aquaviário na navegação interior, que resultaram na aferição das condições das outorgas, na obtenção de informações técnicas, operacionais e econômicas, na inspeção do funcionamento, visando coibir práticas irregulares na prestação do serviço e,

ainda, a obtenção das informações para atualização do cadastro de operadores da ANTAQ.

PROCESSOS ADMINISTRATIVOS

No ano de 2007, foram instaurados três processos administrativos contenciosos na navegação interior, com os seguintes encaminhamentos:

- concluída a apuração de prática comercial imprópria e monopólio no transporte de carga na navegação fluvial da Amazônia, com aplicação de penalidade de advertência à empresa;
- concluída a apuração de prática de prestação de serviço de forma irregular por empresários bolivianos em Guajará-Mirim, Rondônia. A ANTAQ aplicou penalidade de suspensão de prestação do serviço de transporte aquaviário de cargas em águas jurisdicionais brasileiras, pelo prazo de 60 dias;
- em andamento a apuração da interrupção da prestação de serviço de transporte de passageiros na linha Belém (PA) - Macapá (AP), por empresa autorizada, sem prévia comunicação à ANTAQ.

FISCALIZAÇÃO REALIZADA POR TIPO DE TRANSPORTE

TIPO DE TRANSPORTE	TOTAL	UNIDADE						
		GFI	UARBL	UARMN	UARPV	UARRE	UARFL	UARSP
LONGITUDINAL DE CARGA	58	23	5	15	4	2	0	9
LONGITUDINAL DE PASSAGEIROS E MISTO	421	0	167	163	91	0	0	0
TRAVESSIAS	345	88	29	8	23	126	47	24
TOTAL	824	111	201	186	118	128	47	33

Fonte: SNI/ANTAQ