

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

JEFFERSON DA CUNHA FERREIRA

GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA

RIO DE JANEIRO
2015

JEFFERSON DA CUNHA FERREIRA

GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: CCB Marcelo Muniz Santos

RIO DE JANEIRO

2015

JEFFERSON DA CUNHA FERREIRA

POLUIÇÃO POR ÓLEO NO MAR: OCASIONADA POR NAVIOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Capitão de Cabotagem Marcelo Muniz Santos

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho em especial ao Sr. Sebastião, meu pai, amigo, herói e fonte de inspiração, que tanto me ensina e caminha ao meu lado.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, primeiramente, a Deus pela força diária concedida para manter o rumo e a fé na concretização de meus objetivos.

Aos meus familiares, Sebastião, Solange e Sabrina pelo apoio incondicional nos diversos momentos que vivi nesta escola de formação e em minha vida, sejam na vitória e também nos momentos de dificuldade.

Ao meu professor Baldanza que, com seus ensinamentos didáticos e forma singular de transmitir sua experiência de vida, ajudou a forjar meu caráter.

Ao meu mestre Muniz, por proporcionar a oportunidade de me aprofundar num assunto tão importante para minha formação. E ao meu amigo Alex Saldanha, cujo auxílio foi fundamental na realização deste sonho.

RESUMO

A importância da comercialização por vias marítimas sempre esteve presente na busca pelo desenvolvimento do ser humano. Com o evidente crescimento da economia mundial, torna-se real a necessidade de investimentos nos portos e nas zonas portuárias a fim de suprir a nova demanda e estimular a evolução do setor. Porém, paralelamente ao crescimento estrutural, os impactos ambientais em sua composição vêm se destacando. Sendo assim, o objetivo deste trabalho é discorrer sobre dados concretos dos principais portos brasileiros com seus aspectos estruturais e de economia, apresentar os impactos ambientais relacionados à água, ao solo e do entorno da zona portuária. E, por último, um plano base como medida preventiva visando à gestão ambiental por meio de tecnologias e planejamento. Com este intuito, pretendeu-se expor conhecimento suficiente sobre o sistema portuário brasileiro, perspectivas e limitações através de artigos científicos, fontes secundárias, além da experiência transmitida pelo meu orientador em diversas atividades portuárias.

Palavras-chave: Área portuária. Impactos ambientais. Gestão portuária. Capacitação.

ABSTRACT

The importance of marketing for waterways has always been present in the pursuit of human development. With the evident growth of the world economy, real becomes the need for investments in ports and in port areas in order to meet the new demand and stimulate the growth. However, in addition to structural growth, environmental impacts in their composition are distinguishing themselves. Thus, the aim of this paper is to discuss concrete data of the main Brazilian ports with its structural aspects and economy, present the environmental impacts related to water, soil and around the port area. And lastly, a plan basis as a preventive measure aimed at environmental management through technologies and planning. To this end, it aims to expose enough knowledge about the Brazilian port system, prospects and limitations through scientific articles, secondary sources, beyond the experience transmitted by my advisor in various port activities.

Keywords: Port area. Environmental impacts. Port management. Capacity.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Gráfico da movimentação dos principais portos Brasileiros.	12
Figura 2 -	Quadro da evolução da movimentação de carga, juntamente com os tipos de navegação.	14
Figura 3 -	Quadro da evolução da movimentação de carga, juntamente com os tipos de navegação.	16
Figura 4 -	Quadro da evolução da movimentação de carga, juntamente com os tipos de navegação.	18
Figura 5 -	Quadro de investimentos portuários.	23
Figura 6 -	Quadro de gastos em obras portuárias.	24
Figura 7 -	Regiões destacadas que recebem/receberão investimento.	25
Figura 8 -	Gráfico com as regiões e suas respectivas previsões de produção para exportação.	26
Figura 9 -	Organograma da Dragagem e suas consequências.	27
Figura 10 -	Movimentação total de carga dos portos Brasileiros.	40
Figura 11 -	Quadro comparativo da movimentação de carga em cada trimestre dos últimos anos.	41

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	PRINCIPAIS PORTOS E SUAS CARACTERÍSTICAS	11
2.1	Expectativas contabilizadas	11
2.2	Movimentação dos principais portos e suas Instalações	13
2.3	Utilização portuária. Concessões, Privados públicos	19
2.3.1	Modelos de gestão portuária	19
2.4	Receita. Taxas de melhoria	22
2.4.1	Adicionais Portuários	22
2.5	Dragagem, proteção e despesa	26
3	EXIGÊNCIAS LEGAIS	29
3.1	A autoridade portuária	31
4	IMPACTOS AMBIENTAIS	33
4.1	Impactos devidos aos Empreendimentos portuários	33
5	MEDIDAS PREVENTIVAS E CONTROLE DOS IMPACTOS	35
5.1	Procedimentos para o monitoramento ambiental das atividades portuárias	36
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	38
	Anexo A – Boletim Informativo Portuário	40
	Anexo B – Administração do Porto Organizado	42

1 INTRODUÇÃO

A gestão ambiental dos portos organizados e demais instalações portuárias do país deve se basear num modelo institucional com uma estrutura gerencial ágil e adequada, que privilegie a articulação entre todas as autoridades envolvidas e tenha como funcionamento a Lei de Modernização dos Portos e a legislação ambiental (CIRM, 1998).

Neste trabalho pretende-se externar de modo conciso as questões econômicas mais relevantes que têm acompanhado os portos brasileiros nos últimos anos e os programas que projetam para os próximos anos. A importância da composição portuária para a economia brasileira baseada no meio mais fácil de interligar nosso mercado com o resto do mundo, o que vem crescendo ultimamente. Além disso, destaca-se a notória importância de investimentos nas áreas portuárias, fornecendo a devida atenção às consequências inerentes à modificação estrutural da área portuária. Pois, claramente, o ecossistema, o meio de sobrevivência da população no entorno e a estrutura das áreas próximas são afetadas.

No segundo capítulo serão expostas as principais características dos portos. Levando em consideração suas importâncias no cenário brasileiro, movimentação das principais cargas e suas instalações. Assim como as especificações mais relevantes dos portos que exerceram um desempenho acima do esperado no ano de 2014 como:

- a) período de funcionamento;
- b) métodos de desafogo das cargas a partir de malhas ferroviárias e rodoviárias;
- c) capacidade dos armazéns e pátios de docagem.

O capítulo apresenta também o boletim informativo que, de forma numerativa e por meio de gráficos, publica o crescimento dos portos brasileiros nos últimos anos, com o intuito de acompanhar o desenvolvimento e criar interesse pela área portuária que proporciona um grande retorno econômico no cenário mundial.

Com as definições dos diversos tipos de gestões portuárias, a pesquisa torna de fácil entendimento a maneira que os portos são administrados, a qual prioriza a importância da Autoridade Portuária.

No terceiro capítulo, as exigências que permitem o funcionamento legal dos portos destacam a documentação e os padrões que devem ser obedecidos pelos

mesmos a fim de evitar, principalmente, que o meio ambiente seja modificado com consequências desastrosas. Assim como a responsabilidade da Autoridade Portuária inserida no âmbito portuário em geral, como:

- a) planejamento do uso da composição portuária;
- b) ações preventivas da utilização da composição portuária e entorno;
- c) e, não menos importante, medidas que visam ao crescimento do setor.

No quarto capítulo, os impactos ambientais são apresentados de acordo com suas origens, seja pela construção dos portos ou através de suas atividades que, de certa forma, afetam o meio onde foi inserido.

No quinto capítulo, são apresentados métodos de prevenção de acidentes ambientais e ações que minimizam os impactos. Com grande ênfase na capacitação do pessoal e certificação exigida para exercer a atividade.

2 PRINCIPAIS PORTOS DO BRASIL E SUAS CARACTERÍSTICAS

De acordo com dados retirados da ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviário), é de relevância a comercialização dos principais portos no ano referido à 2013, o qual apresentou movimentação de 383,3 milhões de toneladas, superando em 6,8% o ano anterior.

Representando cerca de 70% de toda movimentação de cargas nos portos organizados do Brasil estão os 5(cinco) portos em destaque: Santos, Itaguaí, Paranaguá, Rio Grande e Itaquí, os quais totalizaram 235,9 milhões de toneladas movimentadas.

Sendo justificada a importância de tais portos a partir dos números de suas movimentações em porcentagem de carga, no ano de 2013, em cima do total do volume movimentado por todos os portos do Brasil:

- a) Santos com 30%;
- b) Itaguaí com 17%;
- c) Paranaguá com 12%;
- d) Rio Grande com 6%;
- e) Itaquí com 5%.

Apresentando expressivo crescimento em relação ao ano anterior, o porto de Santos destacou-se dentre os demais. Pelo fato de ter superado expectativas feitas para o ano de 2013, cujo fechamento de movimentação ultrapassou 114 milhões de toneladas com a ajuda dos setores sucroalcooleiro, complexo de soja, milho e contêineres.

2.1 Expectativas Contabilizadas

Com o crescimento apresentado pelo porto de Santos, verifica-se o quão importante representa para as expectativas de desenvolvimento, já que a estimativa inicial do porto de Hamburgo, terceiro maior porto da Europa, era de movimentar cerca de 138,5 milhões de toneladas de carga bruta. Sendo o crescimento de 6%, desempenho inferior aos 8,6% do porto de Santos, em relação ao ano de 2012.

Favorecida não somente pelo bom desempenho econômico dos EUA e China, mas também pelo fortalecimento da moeda norte-americana em relação ao real, a expectativa para o Complexo Portuário de Santos em 2014 foi de um novo recorde. Prevendo então uma movimentação em torno de 122 milhões de toneladas (CO-DESP).

Outro fator de extrema importância é o estreito ligamento entre os efeitos da dragagem de aprofundamento do canal de navegação e a permissividade de operação no porto por navios de maior porte. É o que acontece no Complexo Portuário de Santos, pois, apesar de a quantidade de atracações terem diminuído, ele é responsável pela movimentação de 26,5% das exportações do país e 25,4% das importações. Visto que a capacidade de movimentar um número de cargas é maior devido ao grande porte dos navios que ali operam.



Figura 1 - Gráfico da movimentação dos principais portos Brasileiros.

Para melhor fixação e compreensão das informações expostas, é válida a apresentação de características de alguns dos principais portos brasileiros de acordo com a ANTAQ, a fim de reforçar o entendimento de sua estrutura e método de funcionamento.

2.2 Movimentação dos principais portos e suas Instalações

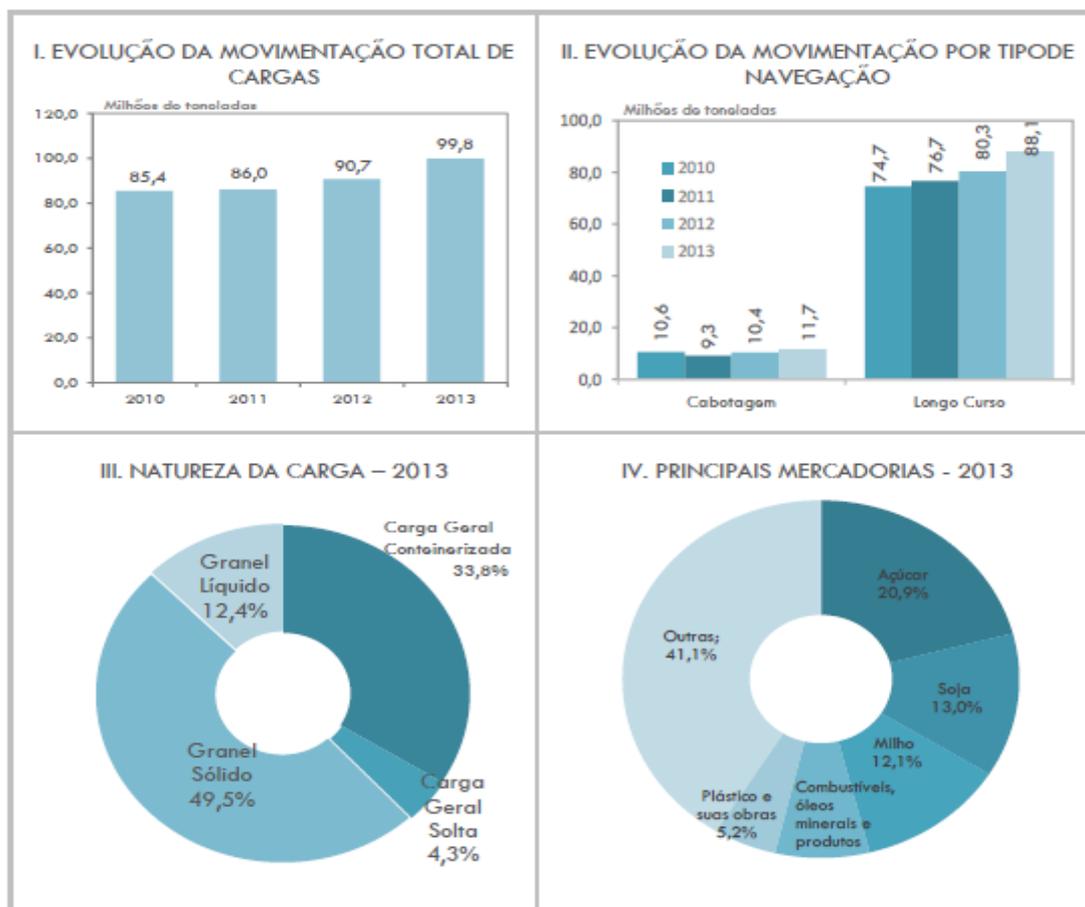
- a) PORTO DE SANTOS: O porto é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo- CODESP; Ele conta com o fornecimento próprio de energia elétrica, suprida pela usina situada em Itatinga, o que possibilita operações noturnas. Sendo a linha do cais, armazéns e pátios dotados de iluminação com o terminal de contêineres e alguns pátios dotados de tomadas par ligação de contêineres frigoríficos, opera continuamente em fins de semana e feriados, 24 horas; É provido de malha ferroviária para trânsito de vagões próprios e de ferrovias que o servem; O fornecimento de água é feito pela *Water Port*, contratada pela CODESP, que faz a captação no rio Trindade e disponibiliza ao longo do cais por meio de hidrômetros.

Instalações:

- cais acostável: 11.042m de extensão e profundidade variando entre 6,6m e 13,5m; Armazenagem atendida por 45 armazéns internos, sendo 34 na margem direito e 11 na margem esquerda do estuário, e 39 armazéns externos. Perfazendo 516.761m², com uma capacidade estática de 416.395t;
- o porto dispõe de 33 pátios de estocagem, internos e externos, somando 124.049m², com a capacidade estática de 99.200t.

Mesmo com o grande congestionamento para escoar a supersafra agrícola brasileira, o porto de Santos contornou a situação e obteve aumento de 10% na movimentação de carga em relação ao ano de 2012. Tal crescimento tem valor significativo em relação às instalações portuárias brasileiras, mostrando a capacidade econômica mesmo com as dificuldades apresentadas pela falta de investimentos incisivos.

Quadro 1 – Porto de Santos



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Figura 2 - Quadro da evolução da movimentação de carga, juntamente com os tipos de navegação.

- b) PORTO DE ITAGUAÍ: De acordo com a ANTAQ, o porto de Itaguaí apresentou o maior crescimento mundial em movimentação de carga no segundo trimestre de 2014; O porto é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ; Está localizado na costa norte da baía de Sepetiba, no município de Itaguaí, Estado do Rio de Janeiro, ao sul e a leste da Ilha da Madeira.

Instalação, o cais de uso público está dividido em trechos arrendados:

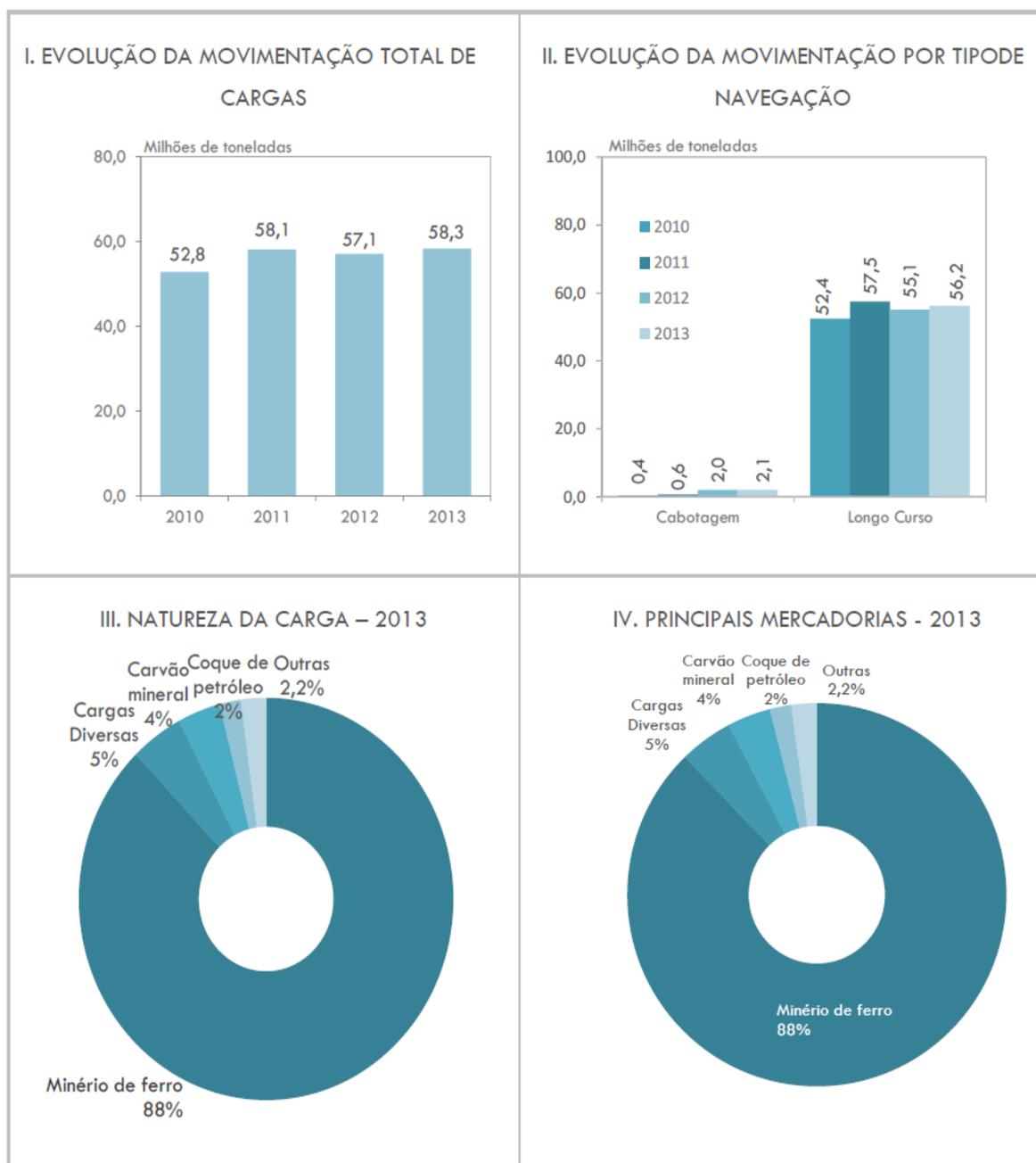
- Cais de Carga Geral: com 810m de comprimento, faixa de 32m de largura, retro área de 200.000m² e dotado de três berços de atracação, sendo um deles descontínuo, em dolphins, todos com 270m de comprimento e 14,5m de profundidade;

- Píer de Carvão: com 540m de comprimento, 39,25m de largura, dotado de dois berços de atracação em cada face e profundidade de 15m, no lado sul, e 12m, na face norte. Dispõe de condições para receber, simultaneamente, dois navios de 90.000 TPB e dois navios de 45.000 TPB;
- Píer de Minérios: dotado de berço de atracação descontínuo, em dolphins, medindo 320m de comprimento, para atracação de navios com capacidade de até 280.000 TPB.

Em 2013, o porto de Itaguaí movimentou 58,3 milhões de toneladas, um acréscimo de 2,2% em relação a 2012, sendo responsável por 6,3% de toda movimentação observada nas instalações portuárias brasileiras em 2013.

O minério de ferro respondeu por 88% da pauta de mercadorias movimentadas pelo porto, apresentando um crescimento em relação ao ano anterior de 2% com a movimentação de 505 milhões de toneladas do metal. A movimentação de minério de ferro no porto de Itaguaí corresponde a 97,6% de toda a exportação de mercadorias realizada pelo porto.

No longo curso, as importações de mercadorias respondem por 7,9% da movimentação. Dentre as principais mercadorias importadas, destacou-se a importação de carvão mineral (2,1 milhões de toneladas) e coque de petróleo (1 milhão de toneladas).



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Figura 3 - Quadro da evolução da movimentação de carga, juntamente com os tipos de navegação.

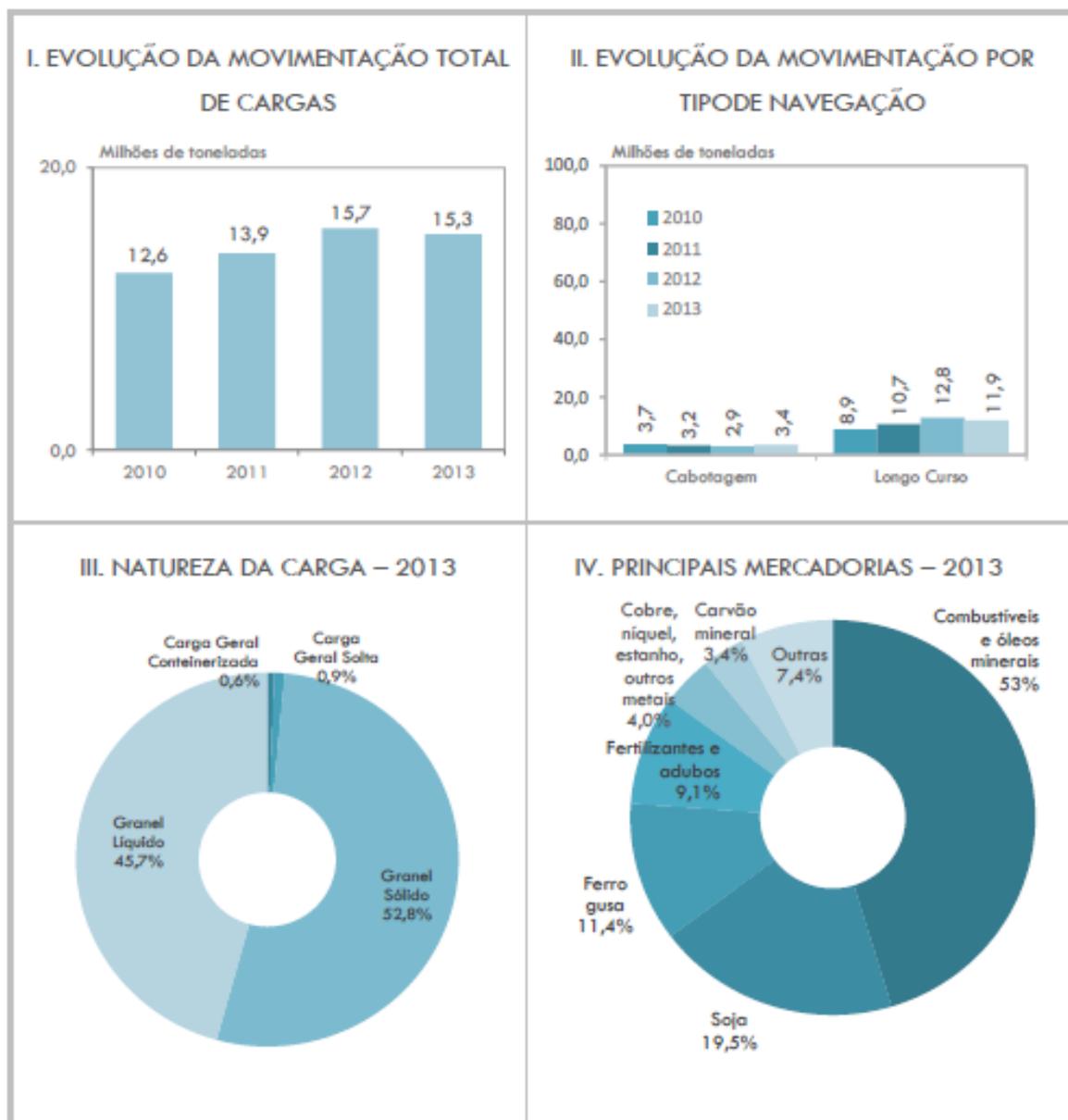
- c) PORTO DO ITAQUI: O porto é administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP; Situa-se na baía de São Marcos, no município de São Luís (MA), próximo ao limite da Região Nordeste.

Instalações:

- o porto dispõe de 1.936 m de cais acostável com profundidade variando de 9,50m a 19,00m distribuídos em oito trechos distintos denominados berços 100 (em fase de conclusão), 101, 102, 103, 104, 105, 106 e 107;
- as instalações de armazenagem existentes no porto são compreendidas por 1 armazém de 7.500 m² para carga geral;
- 4 pátios de armazenagem com área de 42.000 m²;
- 4 silos verticais com capacidade de 12.000 t de grãos;
- 1 silo horizontal com capacidade de 8.000t de grãos;
- 50 tanques para depósito de granéis líquidos com capacidade de 210.000 m³;
- 08 silos verticais com capacidade de 7.200 t; 2 esferas para armazenar 8.680 m³ de GLP;
- o Píer Petroleiro possui cais com 420 m de extensão, correspondendo a dois berços de atracação, o 106 do lado externo que entrou em operação em 03/09/1999, e o 107 na face interna que depende de dragagem e derrocagem para possibilitar sua operacionalidade.

A pauta de mercadorias movimentadas no porto de Itaquí foi composta por combustíveis e óleos minerais (45,3%), soja (19,5%) e ferro gusa (11,4%). A movimentação de combustíveis e óleos minerais e ferro gusa apresentou um decréscimo de, respectivamente, 7,4% e 9,2%. Em 2013, a movimentação de soja apresentou um crescimento de 8,4% em relação a 2012.

Tendo o combustível, produtos e óleos minerais como principais mercadorias de movimentação pela cabotagem, a mesma apresentou acréscimo de 16,8% em 2013 em relação ao ano anterior, movimentando 3,4 milhões de toneladas.



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Figura 4 - Quadro da evolução da movimentação de carga, juntamente com os tipos de navegação.

2.3 Utilização portuária. Concessões, privados públicos

Atualmente o sistema de movimentação de cargas é de suma importância para a competitividade de um país ao ser inserido na grande concorrência existente no mercado. Com a notória interligação entre a economia e seus meios de transporte, a má utilização de seus benefícios geográficos acarreta diretamente na precária evolução econômica local.

Sendo peça fundamental na estruturação da economia de qualquer país, em se tratando de transporte de carga, seja na cabotagem ou longo curso, o desenvolvimento dessa vertente torna-se evidente quando se deseja suprir as necessidades de um país em ascensão. Neste contexto, podemos citar o Decreto 6620/08 que dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários, que desde a sua edição já propiciou investimentos privados, da ordem de R\$ 32 bilhões. Por isso, os modelos de gestão portuária são importantes para coordenar as logísticas de crescimento.

2.3.1 Modelos de gestão portuária

Conforme as necessidades apresentadas pelo cenário estrutural, socioeconômico, localização geográfica, natureza das cargas operadas e as características do país a organização portuária e seus modelos de gestão surgiram para identificá-los. Sendo assim, os modelos de gerenciamento foram formados e apresentados a seguir:

a) porto de serviço:

- tendo administração da autoridade pública, é o modelo utilizado em países que apresentam desenvolvimento;
- prevaleceu no porto de Santos desde o fim da concessão em 1980 até a reforma portuária na década de 1990;
- além de proprietária da área e dos ativos do porto, a Autoridade Portuária também é responsável pela sua operação. A contratação do pessoal que opera os terminais pode ser feita por funcionários ou por trabalhadores contratados;

- podemos caracterizar o Porto Serviço com um papel de setor público, ou seja, exerce diretamente e exclusivamente a responsabilidade pela operação portuária, investimentos em equipamentos para a estrutura dos terminais e, não menos importante, a administração de todas atividades correlatas.

b) porto instrumento:

- sendo semelhante ao Porto Serviço devido aos deveres da Autoridade Portuária, o qual é proprietária da área portuária e detém responsabilidade de manter infraestrutura e equipamentos de terra com o melhor estado de conservação possível para serem utilizados sem problemas;
- sendo a autorização para que empresas privadas possam movimentar cargas privadas, utilizando locação de equipamentos portuários, o fator desigual para o porto de serviço;
- entretanto, tal modelo de gestão portuária vem sendo abandonado devido aos problemas que acarretam nas relações entre operadores privados e públicos.

c) porto proprietário (*landlord*):

- neste tipo de gestão, a Autoridade Portuária é proprietária da área do porto e da sua infraestrutura, porém, terrenos e instalações na área portuária, assim como sua infraestrutura portuária, são arrendadas para operadores privados;
- os mesmos arrendatários são responsáveis não apenas por modernizar e instalar equipamentos portuários, como portêineres e empilhadeiras, mas também assumir as instalações prediais e depósitos;
- e os operadores portuários são encarregados pelos seus negócios, além de contratar mão-de-obra que opera nas docas, em atividades administrativas, na segurança e outras atividades relacionadas ao desenvolvimento de seus negócios.

d) porto de serviço privado:

- caracterizados por serem de único e exclusivamente responsabilidade privada, incluindo sua gestão e funcionamento. Em alguns casos a área portuária também está inclusa na gestão privada.

Os modelos são diferenciados conforme os seguintes aspectos:

- a) serviço público, privado ou misto;
- b) orientação local, regional ou global;
- c) propriedade da infraestrutura, inclusive dos terrenos do porto;
- d) natureza jurídica do trabalho das docas e da administração do porto.

O modelo nacional de gestão portuária é evidenciado pela administração do porto organizado, nos termos da Lei 8.630/93, ou seja, o do proprietário (*landford*). O qual a Autoridade Portuária é proprietária das instalações portuárias. Podendo arrendar a operação portuária aos operadores privados.

A justificativa para um modelo conjugado público-privado é que o setor público tendo uma perspectiva ampla da atividade portuária deve arbitrar conflitos e regular a concorrência intraporto para alcançar objetivos por ele definidos.

Pois, em virtude da deficiência do setor público em administrar e manter novos empreendimentos, existem algumas possibilidades que podem alavancar o crescimento econômico e acompanhar a demanda, como:

- a) conceder novas instalações para atender a demanda crescente não passível de atendimento pelos portos públicos existentes, por exemplo, o Novo Porto de Manaus / AM;
- b) conceder instalações públicas existentes para exploração da iniciativa privada, tendo atenção para não incentivar a total privatização da área, o que geraria grande crise na área de atuação. Por exemplo, Porto de Imbituba/SC.

2.4 Receita. Taxas de melhoria

Além da introdução a respeito da situação física e de operação dos principais portos brasileiros, cabe ressaltar a esfera que diagnostica os investimentos e a estrutura dos financiamentos que visam à melhoria e acréscimo na demanda, fazendo então interface às políticas públicas para haver impactos do setor portuário sobre a economia nacional.

É importante frisar a diferença entre taxas e tarifas a fim de um melhor entendimento, já que no segmento de prestação de serviços portuários, basicamente, o termo taxa é utilizado no sentido de tarifa. Embora os serviços prestados decorrentes da prestação de serviços portuários são, de fato, caracterizados pela remuneração da modalidade de preço denominado tarifa.

De acordo com a Fundação Getúlio Vargas, tarifa é a denominação da remuneração paga ao Poder Público ou, se delegável, à concessionária quando ele presta algum serviço. Enquanto taxa são remunerações cobradas em razão do exercício do poder de polícia ou, pela utilização efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos.

2.4.1 Adicionais portuários

Em contrapartida aos tributos de competência federal, estadual e municipal, circulação de mercadorias e até mesmo prestação de serviços, encontramos os adicionais:

- a) adicional de Tarifa Portuária – ATP:
 - extinta em 1996 a qual se destinava prover investimentos para melhoramento, reaparelhamento, reforma e expansão de instalações portuárias nacionais. Este era fixado em 50% sobre operações realizadas com mercadorias.

- b) adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP:
 - com a Lei dos Portos, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 foi o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP, pago pelos

operadores portuários responsáveis pelas cargas e descargas das mercadorias importadas ou a exportar, objeto do comércio na navegação de longo curso, bem como os importadores, exportadores ou consignatários das mercadorias importadas ou a exportar, à razão de sete décimos de UFIR, por tonelada de granel sólido, ou fração; uma UFIR, por tonelada de granel líquido, ou fração; seis décimos de UFIR, por tonelada de carga geral, solta ou unitizada, ou fração, para a aplicação dos recursos do Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - FITP.

- c) adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM:
- atualmente, vigora a cobrança do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, destinado a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante – FMM, que é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Esse adicional é uma contribuição para fiscal ou especial, trata-se de contribuição de intervenção no domínio econômico, terceiro gênero tributário, distinta do imposto e da taxa.

Em relação aos investimentos em infraestrutura portuária, o PNLT sugere a aplicação de R\$79,6 bilhões a serem investidos em 297 obras até 2025 contribuindo para uma significativa melhoria, conforme o cronograma a seguir:

Investimentos em infraestrutura portuária, recomendados pelo PNLT, até 2025

Período	Número de obras	Recursos (R\$ milhão)	Percentual dos gastos no setor
2008-2011	162	17.606,18	44%
2012-2015	73	8.719,78	22%
2016-2025	62	13.503,50	34%
Total	297	39.829,46	100%

Fonte: Brasil (2009b).
Elaboração própria.

Figura 5 - Quadro de investimentos portuários.

Ao longo de sua análise, o plano sugere investimentos tais que possam alavancar um movimento no sentido de superação das desigualdades sociais. Para isto, ele prevê que os níveis de inversão, como percentual de PIB médio dos vetores logísticos, sejam maiores quanto menor for o dinamismo econômico de cada vetor.

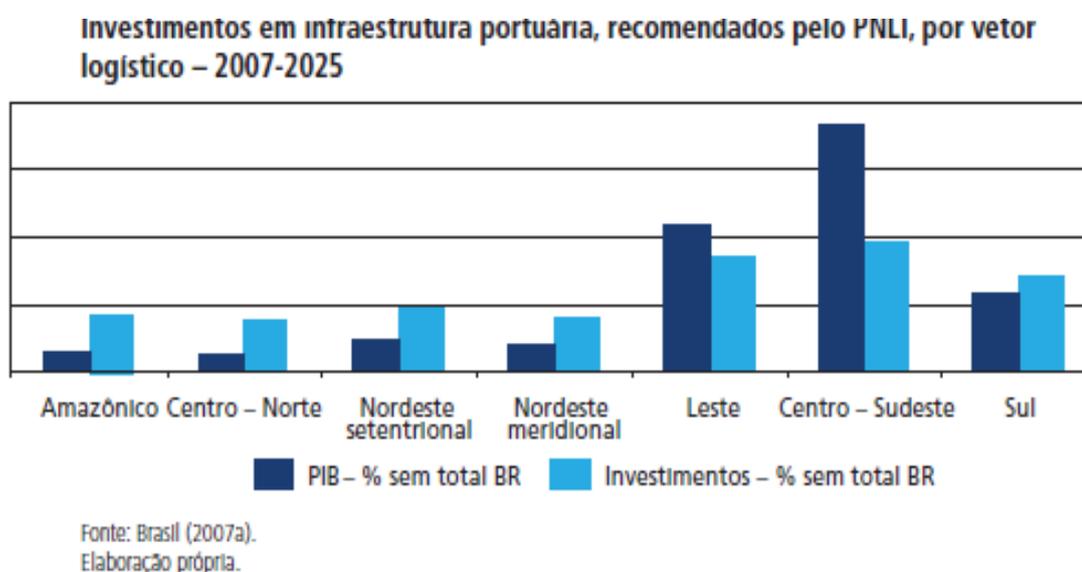


Figura 6 - Quadro de gastos em obras portuárias.

Em Setembro de 2009, a SEP aprovou o Plano Geral de Outorgas Portuárias. O estudo, realizado pela ANTAQ, tem como principal objetivo apresentar sugestões de áreas para a implantação de novas instalações portuárias, além da indicação de áreas de expansão para as instalações já existentes. Ademais, o estudo projeta a demanda por serviços portuários até 2023, com base nos fluxos dos produtos mais relevantes para a economia brasileira.

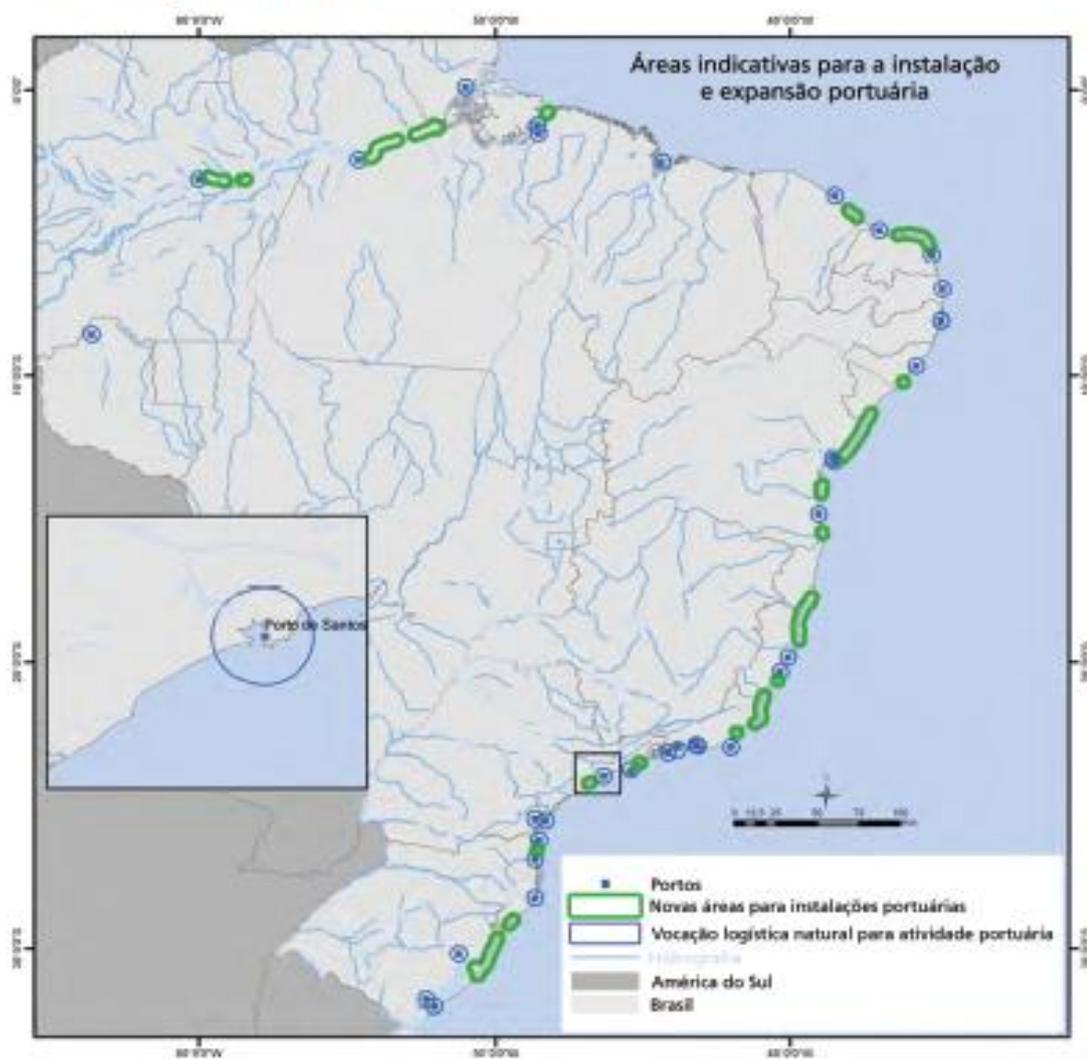
Consistindo basicamente pelo estudo da costa marítima brasileira e destacando o potencial marítimo e produtivo dos entornos, ele prevê um programa de arrendamento das instalações portuárias públicas existentes a ser elaborado pelas autoridades portuárias.

Sendo o PGO um plano estratégico de caráter indicativo, para efetiva implantação faz-se necessária a realização de “estudos mais detalhados de viabilidade técnica, econômica e ambiental, e de questões do uso e ocupação do solo nos municípios em que se inserem suas potenciais áreas de investimentos” (ANTAQ, 2009).

Com o resultado, o estudo apontou 19 áreas possíveis para futuras outorgas portuárias. Os trechos selecionados, por obedecerem a esta caracterização, foram ainda avaliados com relação à oferta de acessos terrestres, à existência de áreas

urbanas com grande densidade habitacional e à existência de demanda por serviços para transporte de cargas concorrentes aos portos públicos atualmente instalados.

Áreas para outorga de novas instalações portuárias ou expansão de instalações existentes



Fonte e elaboração: ANTAQ (2009).

Figura 7 - Regiões destacadas que recebem/receberão investimento.

Vale a pena ressaltar as contribuições regionais para demanda. No caso das exportações, constata-se pelo gráfico que o aumento é liderado pelas regiões Sudeste e Norte que projetam, respectivamente, 372 milhões e 156 milhões de toneladas transacionadas pelos portos.

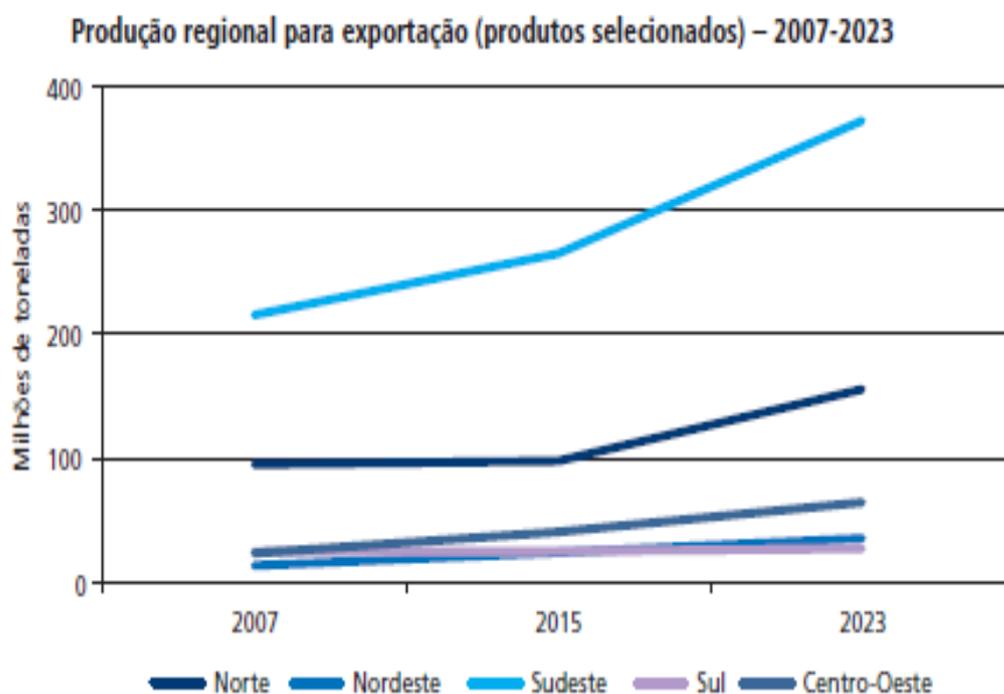


Figura 8 - Gráfico com as regiões e suas respectivas previsões de produção para exportação

2.5 Dragagem, proteção e despesa

Dragagem é a escavação de algum corpo híbrido, a fim de remover os sedimentos ali existentes para facilitar a passagem de embarcações que possam apresentar problemas devido ao seu calado e também facilitar o cais de atracação, por exemplo.

A partir do crescimento econômico brasileiro ocasionado pelo aumento do comércio internacional, houve a necessidade de promover diversas medidas para acompanhar tal desenvolvimento. Assim como a Lei de Modernização dos Portos (8630-1993), PAC e a Medida Provisória 393 (set-2007) – Programa Nacional de

Dragagem, meta criada pela SEP/PR com o propósito de desenvolver os portos através da dragagem de, aproximadamente, 100 milhões de metros cúbicos, a fim de aprofundar canais e cais de aproximação. A ideologia é de, seja de abertura, manutenção e aprofundamento, para, além de atender à nova tecnologia naval, suprir a carência de infraestrutura portuária e dos demais modais em se tratando das exigências de demanda dos navios de grande porte.

Com relação aos aspectos ambientais das dragagens, o seguinte diagrama expõe os impactos, vejamos:

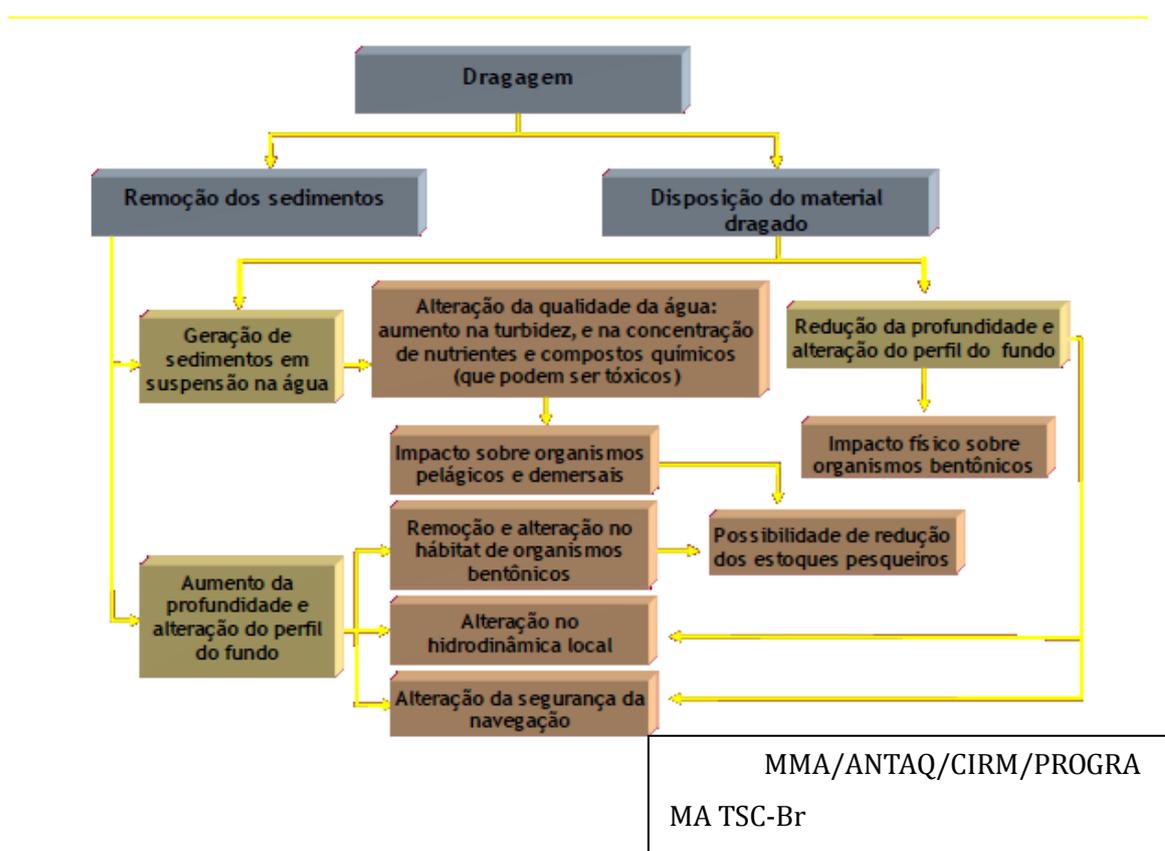


Figura 9 - Organograma da Dragagem e suas consequências.

Consistem impactos ambientais por obra de dragagem, com efeito direto ou indireto sobre o meio ambiente (OECD, 1993; LEAL NETO, 2000; PORTO & TEIXEIRA, 2002; TORRES, 2000):

- a) alteração das condições hidráulicas e sedimentológicas do escoamento, com possível alteração dos padrões de circulação e mistura da água, salinidade e turbidez;
- b) alteração das condições do local de lançamento do material dragado;
- c) poluição por substâncias tóxicas existentes no material de dragagem, sua suspensão e movimentação durante a atividade, com alteração da qualidade da água (turbidez); e
- d) impactos diretos sobre *habitats* da fauna e flora aquática, associada ao sedimento marinho e águas interiores.

A ação das dragas e a sucção do material geram impactos negativos de efeito direto sobre organismos e *habitats*. O efeito indireto ocorre com a movimentação de contaminantes e nutrientes durante a suspensão do sedimento, podendo haver alteração da qualidade da água e a química global do estuário (TORRES, 2000).

3.0 EXIGÊNCIAS LEGAIS

O licenciamento ambiental é fundamental para que os nossos ecossistemas não sejam atacados de forma predatória e desleal e que o mesmo possibilite a preservação, proteção e manutenção desses ecossistemas que são fundamentais para o desenvolvimento da sociedade como um todo (ANELLO, 2006).

É de suma importância a regularização ao utilizar alguma área que venha modificar o meio que ali se encontra, então o Licenciamento Ambiental foi instituído pela Lei Federal nº 6938/1 que estatuiu, os princípios e os instrumentos dessa Política e criados o Sistema Nacional e o Conselho Nacional do Meio Ambiente. É de importância destacar as atualizações que vem ocorrendo para aprimorar o licenciamento ambiental como instrumento de política para atividades de efetiva ou potencialmente poluidoras.

Sendo então o licenciamento ambiental o instrumento que atesta a conformidade da instalação para com as legislações ambientais que ali são aplicadas.

Destinado não apenas para novos empreendimentos, mas também para os preexistentes, o procedimento para adequar aos padrões é obrigatório em ambos os casos devido à grande importância de preservar ao máximo a qualidade ambiental da região.

a) documentação requerida:

- para o desenvolvimento do processo de licenciamento ambiental, é necessária a elaboração de diversos documentos técnicos, correspondentes às diferentes modalidades de licença e às suas várias etapas;
- esses documentos técnicos têm como objetivo permitir a avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento e estabelecer o compromisso do empreendedor em relação às medidas a serem adotadas para a atenuação dos efeitos adversos de sua implantação e operação, e para a otimização dos efeitos benéficos decorrentes.

Para que tal objetivo seja atingido, o conteúdo dos documentos deverá ser adequado às características intrínsecas de cada projeto e às peculiaridades da região onde se insere.

Serão apresentados a seguir os documentos utilizados ou previstos nas normas legais para a devida licenciatura da instalação do porto:

- a) ficha de caracterização do empreendimento:
 - como o nome informa, expõe características do empreendimento e também da região onde será inserido. De grande importância pois define as obrigatoriedades que devem ser cumpridas.
- b) termos de referência:
 - estabelece diretrizes, conteúdo mínimo e abrangência do estudo ambiental a ser feito e também é o elemento que orienta o desenvolvimento.
- c) estudo de impacto ambiental - EIA e relatório de impacto ambiental - RIMA
 - para o licenciamento de qualquer atividade, a legislação exige uma elaboração concisa, pelo empreendedor, do EIA e RIMA, para obter a Licença Prévia.
- d) relatório de controle ambiental - RCA
 - no caso específico da extração mineral.
- e) plano de recuperação de áreas degradadas – PRAD
 - plano utilizado para recomposição de áreas afetadas pelas atividades de mineração. Pode ser solicitado na regularização de obras não licenciadas ou agregada ao Plano de Controle Ambiental, para emissão da Licença de Instalação ou Licença de Operação. Não há diretrizes para outros tipos de atividades; no entanto, tem sido usual sua inclusão entre outras medidas de controle ambiental definidas no âmbito do EIA, no caso de empreendimento cujas obras demandem materiais de empréstimo e necessitem de bota-fora para destino de rejeitos e excedentes de materiais de construção.
- f) relatório ambiental simplificado - RAS
 - a partir da necessidade de principiar métodos simplificados para o licenciamento ambiental dos empreendimentos com impactos ambientais de pequeno porte, necessários ao incremento de energia elétrica e em atendimento à Medida Provisória no 2.152, de 1o de junho de 2001, o CONAMA, por meio da Resolução no 279/01, estabeleceu o Relatório Ambiental Simplificado – RAS;

- este relatório foi estabelecido para: usinas hidrelétricas e sistemas associados; usinas termelétricas e sistemas associados; sistemas de transmissão de energia elétrica (linhas de transmissão e subestações); e usinas eólicas e com outras fontes alternativas de energia;
- Vale ressaltar que é aplicado para empreendimentos com pequeno impacto ambiental, analisado pelo órgão ambiental competente, fundamentado em parecer técnico.

Sendo o relatório ambiental simplificado, conteúdo mínimo para identificar o impacto e o diagnóstico ambiental, determinado pela mesma Resolução, pelas seguintes vertentes:

a) descrição do Projeto:

- de caráter informativo tecnológico e locacional a fim de determinar a concordância de sua realização. Especificando a área de influência.

b) diagnóstico e Prognóstico Ambiental:

- informa os prováveis impactos ambientais da instalação e quando em atividade. Identificando métodos para indicar, quantificar e analisar os possíveis impactos.

c) medidas de Controle:

- medidas preventivas e corretivas ao identificar os possíveis impactos que não possam ser evitados.

3.1 A autoridade portuária

a) definição: órgão consultivo da administração do porto, instituído em todos os portos organizados por força do art. 20 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, com as competências fixadas no art. 36 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

b) compete ao conselho de autoridade portuária sugerir:

- alterações do regulamento de exploração do porto;
- alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;

- ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- medidas que visem estimular a competitividade; e
- outras medidas e ações de interesse do porto.

Ao CAP (conselho de autoridade portuária) compete, ainda, aprovar o seu regimento interno.

c) composição:

- em cada porto organizado, o CAP é constituído por membros titulares e respectivos suplentes do poder público, da classe empresarial e da classe dos trabalhadores portuários, sendo presidido por um membro da Secretaria de Portos da Presidência da República;
- os membros do conselho são indicados na forma da lei e designados por ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República para um mandato de dois anos, admitida a recondução uma única vez, por igual período.

4.0 IMPACTOS AMBIENTAIS

O objetivo é atingir elevados padrões de proteção ambiental dentro de um conceito de desenvolvimento sustentável, através da formação de núcleo ambiental, o qual deve reunir profissionais capacitados para equacionar problemas: no mínimo, um engenheiro, um biólogo e um oceanógrafo; num grupo expandido, um químico, um urbanista ou arquiteto ou geógrafo, um advogado e um economista (ANTAQ, 2007; 2008).

De acordo com definições da ANTAQ e com sua devida propriedade, entende-se como impacto ambiental certo tipo de alteração do meio ambiente, seja em sua composição física, biológica e química causada por qualquer forma de energia proveniente de atividades humanas. Podendo ser levada em consideração o bem-estar da população, segurança e saúde que atingem diretamente ou indiretamente as condições sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais. Sendo assim, é de importância destacar as consequências que os impactos causam nos diversos meios em que as instalações estão inseridas, pois afetam diretamente a qualidade das operações que movimentam a economia, além de afetar a biodiversidade que ali se encontram.

4.1 Impactos devidos aos Empreendimentos portuários

Vários impactos ambientais são provenientes da realização de obras de abrigo e novas frentes de atracação, e principalmente de dragagens de berços e canais de acesso. Pois, quando executadas de forma inadequadas, podem gerar alteração da linha da costa, supressão da vegetação, poluição dos recursos naturais e agressão a ecossistemas, afetando não apenas o regime dos corpos d'água, mas também a população que, de certa forma, precisa do meio ambiente como forma de transporte e de meio para sua sobrevivência.

a) principais impactos na composição de infraestruturas:

- alterações na dinâmica costeira, com indução de processos erosivos e de assoreamento e modificações na linha de costa;
- supressão de manguezais e de outros ecossistemas costeiros;
- efeitos de dragagens e aterros (incluindo impactos nas caixas de empréstimo);
- comprometimento do uso dos recursos ambientais em outras atividades (pesca , turismo, transporte local);
- alteração da paisagem.

b) principais impactos na operação portuária:

- ocorrência de acidentes ambientais (derrames, incêndios, perdas de cargas);
- dragagens e disposição de sedimentos dragados;
- geração de resíduos sólidos nas embarcações (taifa), nas instalações portuárias e na operação e descarte de cargas;
- contaminações crônicas e eventuais, pela drenagem de pátios, armazéns e conveses, lavagens de embarcações, perdas de óleo durante abastecimento e aplicação de tintas anti-incrustantes e outros produtos tóxicos;
- introdução de organismos nocivos ou patogênicos por meio das águas de lastro ou pelo transporte de cargas ou passageiros contaminados;
- lançamento de efluentes líquidos e gasosos (incluindo odores);
- lançamento de esgoto oriundo de instalações portuárias e embarcações.

5.0 Medidas preventivas e controle dos impactos

Cada porto possui particularidades fundamentais para restringir e padronizar sua estrutura organizacional, assim como apresentar métodos diferentes entre si para os procedimentos da operação portuária a fim de evitar impactos ambientais que possam afetar as atividades ali existentes. Tal padronização deverá obedecer a legislação em vigor apresentadas em diversas normas do governo internacional pró meio ambiente.

Vale ressaltar a importância da capacitação ambiental das organizações portuárias, que constitui um dos principais instrumentos da sua gestão ambiental, iniciada pela criação de um núcleo ambiental na estrutura da administração, que possua profissionais de diversas áreas, como químicos, biólogos, oceanógrafos, arquitetos e urbanistas, entre outros, além dos próprios profissionais do porto. Além disso, a capacitação deve envolver o incremento do conhecimento teórico e prático das matérias ambientais e a formação de uma base adequada de dados técnicos para realizar uma boa gestão ambiental.

A capacitação deve ser complementada com o treinamento dos agentes portuários para condições e situações de gestão ambiental, especialmente para as emergências (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2010, p 71).

Constitui-se em uma das metas do processo de padronização portuária a implantação de normas de qualidade, como as ISO 9.000 e ISO 14.000, as quais têm reflexos amplos e positivos para o ambiente portuário, além de aumentar a competitividade do porto em mercados cada vez mais exigentes.

Neste sentido, a certificação de prestadores de serviço deverá ser acompanhada pela unidade ou setor gerencial da instalação portuária responsável pelo tratamento das questões ambientais.

O controle ambiental em áreas portuárias deverá ser implementado a partir de programas estabelecidos no processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos e atividades portuária. Esses programas deverão prever, minimamente, ações nos seguintes campos:

- a) monitoramento ambiental;
- b) controle de erosão e assoreamento (incluindo o gerenciamento das dragagens);

- c) risco ambiental e prevenção de acidentes (análises de risco, plano de contingências);
- d) plano de Controle Ambiental (resíduos sólidos, efluentes líquidos e emissões);
- e) controle da introdução de espécies marinhas exóticas, por meio da água de lastro;
- f) conservação dos recursos naturais (pesca, ecossistemas costeiros na área de influência do porto).

5.1 Procedimentos para o monitoramento ambiental das atividades portuárias

O programa de monitoramento deverá ser desenvolvido caso a caso, partindo do conhecimento das características ambientais locais, das fontes poluidoras e dos poluentes gerados. Deverão ser adequadamente avaliados os “parâmetros-chave” a serem acompanhados e a frequência das amostragens/medições, evitando-se custos desnecessários. É recomendado o desenvolvimento de um programa interinstitucional que aproveite, de forma articulada, a capacidade instalada dos órgãos ambientais, de universidades e de institutos de pesquisa. Esse programa deverá contemplar o acompanhamento de parâmetros importantes para o desenvolvimento das atividades portuárias, como: ventos, marés, correntes, resíduos sedimentáveis e batimetria. Bem como parâmetros de qualidade ambiental, como: oxigênio dissolvido, matéria orgânica e produtos tóxicos (nos corpos d’água), diversidade biológica e cobertura vegetal; ou ainda particulados e outros poluentes atmosféricos.

6.0 considerações finais

Tentando esclarecer a real importância do setor portuário no aquecimento da economia de um país, este trabalho, por meio de dados reais, expõe o acompanhamento dos principais portos brasileiros em meio ao cenário em que há carência de investimentos. E, apesar das dificuldades, conseguem se destacar em meio à dificuldade.

Juntamente às características dos portos como instalações portuárias e carga movimentada, há um real foco no que tange ao meio em que o porto é instalado. Visto que ocorrem diversas modificações nos entornos, a preocupação torna-se evidente quando afeta o perímetro das instalações com consequências graves ao meio ambiente e até ao próprio ser humano de uma forma geral, como: despejo indevido, vazamento em operações, modificação estrutural que afeta os seres que ali habitavam.

As medidas que devem ser adotadas para a redução dos impactos ambientais presentes e futuros - além de constituírem manifestações de responsabilidade social dos gestores públicos do porto e dos arrendatários-, redundará em retorno social, ambiental e econômico para o porto organizado e para a cidade em que foi instalado. Para que se possa comprovar essa eficácia do retorno esperado, cabe aos responsáveis pela gestão ambiental ultrapassar a lógica de mera implementação de uma política ambiental para uma total interação porto x cidade.

Em se tratando de medidas preventivas, há extrema necessidade de maiores investimentos visando proporcionar melhores condições de aprofundamento do conhecimento do pessoal de trabalho e, não menos importante, melhor equipagem do maquinário para acompanhar o desenvolvimento e necessidades de transporte a fim de evitar problemas estruturais e pessoal que possam afetar o entorno em que o sistema portuário está inserido.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

_____.<http://www.antaq.gov.br/portal/Portos_PrincipaisPortos.asp> ANELLO, L. F. S. (2006)

_____. **Boletim anual de movimentação de cargas de 2012**. ANTAQ, 2013. Brasília - DF, 2013.

_____. Ministério dos Transportes (MT). **Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)**.

_____. **O porto verde: modelo ambiental portuário**. ANTAQ, 2011. Brasília - DF, 2011.

A educação ambiental e o licenciamento no sistema portuário de Rio Grande. Coleção Meio Ambiente. Série Educação Ambiental n. 10, IBAMA, Brasília, Brasil;

ANTAQ Boletim Anual de Movimentação de Cargas 2013;

AGENDA AMBIENTAL PORTUÁRIA. Disponível em: <www.antaq.com.br>.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Acompanhamento permanente dos preços e do desempenho operacional dos serviços portuários – desempenho portuário**: atualização dos indicadores de desempenho dos serviços portuários nos principais portos brasileiros.

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Meio Ambiente, Avaliações da Gestão Ambiental**. Disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/MeioAmbiente_AvaliacoesdaGestaoAmbientalasp>.

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Meio Ambiente e Gestão Ambiental** Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/MeioAmbienteGestaoAmbiental.asp>>.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **O Porto Verde**. Modelo ambiental portuário. Brasília, 2010.

Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM;

FONTE: ANTAQ/MDIC/CNA/ANEC/Instituto Aço Brasil/LabTrans. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/Portos_PrincipaisPortos.asp>. Competências e Responsabilidades dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP. Associação Brasileira dos terminais Portuários. Agosto de 2001.

Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro - GI-GERCO;

LIMITAÇÕES TÉCNICAS A AMBIENTAIS INERENTES À ATIVIDADE; Dragagem; Carlos Soares. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/PORTAL/MeioAmbiente_LicenciamentoAmbiental.asp>.

Subgrupo Agenda Ambiental Portuária Novembro 1998;

Anexo A - Boletim Informativo Portuário

Representando acréscimo de 5% comparado ao segundo trimestre do ano anterior, a movimentação portuária do segundo semestre de 2014 dos portos organizados apresentou aumento de 11,6 milhões de toneladas movimentadas. Externando a grande importância no acompanhamento das movimentações portuárias, visto que no ano anterior a movimentação foi de 244,2 milhões, número de grande expressão para economia do Brasil

Os portos organizados apresentaram um crescimento de 2,6% no segundo trimestre de 2014 quando comparado com o segundo trimestre de 2013, enquanto os terminais de uso privado apresentaram um crescimento de 6,4% no mesmo período.

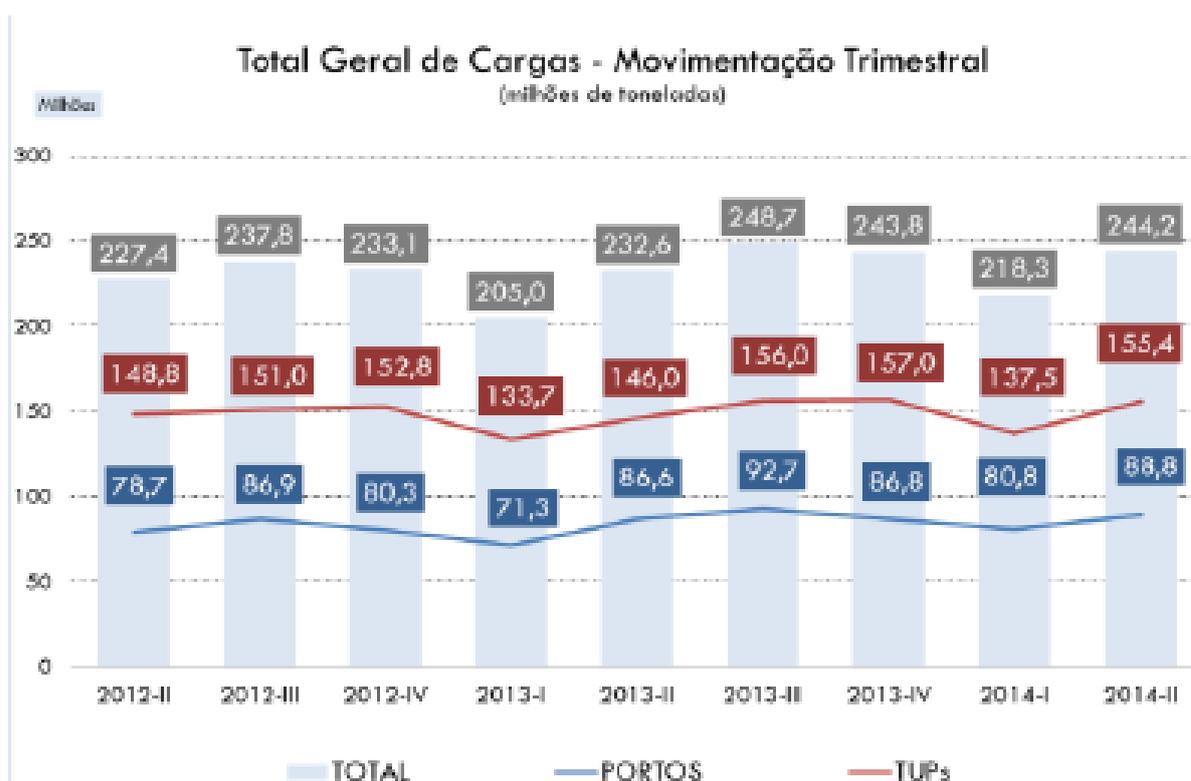


Figura 1 - Total geral de cargas - Movimentação trimestral

Fonte: SIG/ANTAQ. Consulta realizada em 12/8/2014.

Figura 10 - Movimentação total de carga dos portos Brasileiros.

Movimentação total de cargas nos Portos Organizados e Terminais Privados

MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE CARGAS NOS PORTOS ORGANIZADOS E TERMINAIS DE USO PRIVADO (t)	2º Trim./ 2013	2º Trim./ 2014	No ano de 2014
	232.594.543	244.208.259	462.536.266

PORTOS ORGANIZADOS	Movimentação Total (t)		
	2º Trim./ 2013	2º Trim./ 2014	No ano de 2014
Angra dos Reis	32.831	41.835	73.932
Antonina	389.873	490.047	942.335
Aratu	1.549.366	1.591.904	3.419.223
Areia Branca	458.998	354.680	947.792
Belém	722.916	723.123	1.451.738
Cabedelo	414.352	363.036	855.335
Estrela	23.750	2.380	2.380
Forno	50.325	42.472	76.655
Fortaleza	1.238.144	1.295.417	2.535.012
Ilhéus	125.910	183.437	265.666
Imbituba	545.154	955.349	1.664.418
Itaguaí (Sepetiba)	14.568.175	15.657.653	30.362.282
Itajaí	959.144	969.476	1.974.899
Itaqui	4.138.113	4.637.713	8.088.081
Macapá	510.161	975.833	2.038.571
Maceió	490.943	571.501	1.560.004
Natal	75.580	47.406	163.480
Niterói	41.992	111.109	193.160
Paranaguá	11.314.506	11.124.822	20.963.179
Pelotas	3.567	25.948	39.055
Porto Alegre	303.749	377.134	560.583
Porto Velho	1.049.245	1.219.429	2.190.005
Recife	386.792	351.736	738.521
Rio de Janeiro	1.961.628	1.565.928	3.564.152
Rio Grande	6.144.461	6.888.521	11.471.159
Salvador	933.014	1.019.520	1.960.898
Santarém	1.171.089	720.792	1.556.946
Santos	26.139.531	23.133.232	44.150.389
São Francisco do Sul	3.492.611	3.752.192	6.980.510
São Sebastião	161.673	197.555	347.534
Suape	2.745.878	3.779.599	7.573.089
Vila do Conde	3.477.003	4.016.106	7.529.792
Vitória	939.833	1.611.434	3.376.123
TOTAL	86.560.307	88.798.319	169.616.898

Fonte: Administração dos Portos Organizados junto ao Sistema de Desempenho Portuário da ANTAQ - SDP

Dados constantes no SIG/ANTAQ em 12/08/2014 (exceto porto de Vitória, inserido manualmente).

Figura 11 - Quadro comparativo da movimentação de carga em cada trimestre dos últimos anos.

Anexo B - Administração do Porto Organizado

CAP- Conselho de autoridade portuária

- **Bloco do poder publico**
- **Bloco dos operadores portuários**
- **Bloco dos trabalhadores**
- **Bloco dos usuários**

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

- **CONCESSIONÁRIO – CIA. DOCAS**

OGMO- ORGAO GESTOR DE MAO DE OBRA

Conselho de supervisão:

- **operadores portuários**
- **usuários**
- **trabalhadores**

BLOCOS

I. PODER PÚBLICO:

- 1 Governo Federal
- 1 Governo do Estado
- 1 Governo do Município

II. Operadores portuários

- 1 Administração do porto
- 1 Armadores (Syndarma)
- 1 Instituição portuária Privadas (ABTP)
- 1 Demais operadores portuários (Sindop)

III. Classe dos trabalhadores

- 2 Trabalhadores portuárias avulsos
- 2 Demais trabalhadores Portuários

IV. Usuários

- 2 AEB
- 2 Associação Comercial
- 1 ABTRA

Total 16

Empresários 8