

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO
TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL JUSCELINO
KUBITSCHER DE OLIVEIRA**

**OS IMPACTOS DA NOVA LEI DOS PORTOS PARA
O TRANSPORTE MARÍTIMO**

Técnico em Logística

**DIADEMA
2014**

Bruna Bessa
Emerson Santiago
Márcia Karina

OS IMPACTOS DA NOVA LEI DOS PORTOS PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO

Trabalho de aproveitamento do curso
Técnico de Nível Médio em Logística sob
a orientação da Prof^a. Cecilia Tozzi

DIADEMA
2014

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Deus pela dádiva da vida, e por ter ajudado a manter a fé nos momentos mais difíceis e por todas as oportunidades que Ele tem colocado em nosso caminho. Que saibamos aproveitá-las com sabedoria.

A nossa família pelo apoio, por acreditar em nós, pela paciência, os cuidados, a base familiar que hoje nos permite andar com as próprias pernas, mas sempre nos guiando no caminho certo.

Agradecemos ao Professor Hélio Diniz, pela paciência, os cuidados, a compreensão, o incentivo, a boa vontade. Muito obrigado por contribuir com seus ensinamentos, com o seu tempo para a realização deste trabalho. Sem a sua ajuda, jamais teríamos conseguido.

A professora e orientadora Cecília Tozzi, suas instruções nesse trabalho foram essenciais para que se concluísse. Aos meus colegas de turma com quem desfrutei ótimos momentos. Esperamos revê-los em outras etapas de nossas vidas! À toda equipe da escola Juscelino Kubitschek pela oportunidade, pelo apoio e incentivo com que nos ajudaram.

Muito obrigado a todos que contribuíram na realização dessa etapa, vocês foram ótimos.

DEDICATÓRIA

Aos nossos familiares e amigos que sempre nos incentivaram nas realizações de nossos ideais, nos encorajando a enfrentar os momentos difíceis. Aos professores que nos guiaram e nos aconselharam com dedicação.

"Que os vossos esforços desafiem as impossibilidades, lembrai-vos de que as grandes coisas do homem foram conquistadas do que parecia impossível."

Charles Chaplin

BANCA EXAMINADORA

Aprovado em ____/____/____

DIADEMA
2014

RESUMO

Atualmente o transporte marítimo é responsável por 90% de toda a importação do país, é fundamental que ele tenha um excelente desempenho, para eliminar os gargalos que ocorrem nesse processo nos dias de hoje, fortalecendo cada vez mais a economia.

Com este intuito no dia 05 de junho de 2013 foi sancionada a Nova Lei dos Portos, um marco regulatório para o desenvolvimento do setor, tido como uma revolução que abriu caminho para as empresas não tinham espaços para investirem nesta modalidade.

A Nova Lei dos Portos ou Lei nº12.815/13 proporcionou uma abertura para essas empresas através das licitações, que se tornaram mais justas já que, antes a empresa selecionada era a que pagava mais, o que eliminava a chance de empresas com menor poder de capital e após a Nova Lei, é selecionado a empresa que oferecer um melhor serviço, desde que ela prove sua capacidade de cumprir com todas as exigências pré-determinadas em contrato.

Outras melhorias que essa Lei proporcionou foram mudanças no sistema de contratação de mão de obra, que limita o Ogmo apenas a tomar as decisões no setor público, já que com a entrada do setor privado, convém que as próprias empresas façam a contratação de sua mão de obra. Várias melhorias vêm sendo aplicada, de acordo com A Nova Lei, como também o horário de funcionamento dos portos que passou a trabalhar de forma ininterrupta, podendo ser este horário diminuído pelo Poder executivo, caso haja algum risco a segurança.

Devido a todas essas melhorias que tem proporcionado maior investimento privado no setor, o Governo vem trabalhando assiduamente para o desenvolvimento do setor portuário, além desses investimentos, o Governo vem investindo altos valores no sistema portuário através do programa PAC 2 que tem como foco os portos nacionais, e continuará este processo de desenvolvimento com o PAC 3 que terá foco no sistema ferroviário nacional.

ABSTRACT

Currently shipping is responsible for 90 % of all imports of the country, it is essential that you have excellent performance, to eliminate the bottlenecks that occur in this process today, increasingly strengthening the economy.

With this order on June 5, 2013 was enacted New Ports Law, a regulatory framework for the sector's development, considered a revolution that paved the way for the companies had no space to invest in this mode.

A New Ports Law or Law No. 12.815/13 provided an opening for these companies through tenders, which became fairer since before the company was selected to that paid more, which eliminated the chance for companies with less power capital and after the New Law, the company that offers the best service, since it proves its ability to comply with all requirements pre - determined contract is selected.

Other improvements that Act provided were changes in the hiring of labor, which limits the Ogmo only make decisions in the public sector system, since the entry of the private sector, it is important that the companies themselves do the hiring of your hand of work. Several improvements have been applied, according to The New Law, as well as the hours of operation of the ports that went to work uninterrupted, this time can be reduced by the executive authority, if any security risk.

Because of all these improvements that have allowed greater private investment in the sector, the Government has been working assiduously to develop the port sector, in addition to these investments, the Government has invested high amounts port system through PAC 2 program that focuses on the ports national, and continue this process of development with CAP 3 that will focus on the national rail system.

RELAÇÃO DE FIGURAS

Figura 1 - Porto de Santos

Figura 1.1 - Entrada do porto de Santos – 1893

Figura 1.2 - Antigas instalações do porto de Santos – trapiches

Figura 1.3 - Complexo Portuário

RELAÇÃO DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Representação do Crescimento Marítimo no País

Sumário

Charles Chaplin	5
1. Introdução.....	12
1.1 Justificativa.....	13
1.2 Objetivos.....	13
1.3 Metodologias.....	13
2. Logística	14
3. Transporte Marítimo	15
4. Portos	17
4.1 Portos Secos.....	19
4.2 Históricos dos Portos Brasileiros	20
4.3 Sistema Portuário Brasileiro	24
5. Lei dos Portos.....	26
5.1 A Nova Lei dos Portos.....	27
5.2 Investimentos Gerados Pela Nova Lei.....	31
6. Considerações Finais.....	33
7. Referências Bibliográficas.....	34
Anexo	36

1. Introdução

O porto e a construção naval possuem uma íntima ligação, pois as evoluções dos navios trazem modificações profundas na estrutura de um porto, como equipamentos mais modernos para carga e descarga e estrutura mais adequada para navios maiores, logo esta estrutura precisará de um investimento para que possa atender todos os navios modificados durante o tempo, como os navios de grandes comprimentos e grande calado – distancia entre o ponto mais baixo da embarcação e o plano de flutuação-, logo um país deve se preocupar bastante com os investimentos nessas estruturas tão complexas que é o porto.

Este trabalho pretende mostrar desde a estrutura, investimentos e a nova legislação para o desenvolvimento do setor portuário.

Outro ponto importante a ser apresentado é com relação à logística, pois os portos brasileiros não possuem uma estrutura adequada para suportar tanto descarregamento quanto carregamento, e esse foi o fator impulsionador para as mudanças da legislação abrindo espaço para os investimentos do setor.

1.1 Justificativa

Este trabalho foi realizado a partir de um problema que vem atrasando o desenvolvimento do nosso país, é visto todos os dias através de telejornais e outros meios de comunicação os grandes gargalos que tem prejudicado nossos produtores, que perdem a credibilidade por não conseguir entregar seus produtos nos prazos determinados, além da perda dos clientes, perdemos também os produtos que por não conseguir embarcar estragam nas estradas ou até mesmo nos armazéns, gerando prejuízos enormes.

1.2 Objetivos

Nosso objetivo é apresentar as novas possibilidades geradas pela Nova Lei dos Portos, para quem ainda não teve acesso à informação, ou não conhece os temas abordados.

1.3 Metodologias

O trabalho foi formulado, em cima da Lei nº 12.815/13, com o apoio de livros de conceituados autores com vasta experiência na área, além de informações em tempo real retiradas de sites administrados pelo Governo Federal.

2. Logística

De acordo com o Dicionário Aurélio, Logística vem do francês *logistique*, ou do verbo *loger que significa* alojar, e derivado do grego *logos* que traduzido para o português tem o significado de razão. Em sua tradução pode ter varias definições, uma delas como “arte de calcular ou de manipular os detalhes de uma operação” essa se refere a primeira tentativa de definir logística como “arte de movimentar exércitos” do Barão Antoine Henri de Jomini – general do exercito francês sob o comando de Napoleão Bonaparte, que trata do planejamento e da realização de projeto e desenvolvimento, obtenção e armazenamento, transporte e distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos ou administrativos).

Pode ser definido como o agrupamento de quatro funções básicas: aquisição, movimentação, armazenagem e entrega de produtos.

Porém a logística é uma área ampla e pode ser definida de varias maneiras, (CHRISTOPHER, 2002, p.02) define a logística como:

A logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através da organização e de seus canais de marketing, de modo a poder maximizar as lucratividades presente e futura, através dos pedidos de baixo custo.

De uma maneira mais objetiva, Baglinet al. (1990) define a logística como uma função da empresa que se preocupa com a gestão do fluxo físico do suprimento de matérias-primas, assim como a distribuição dos produtos finais aos clientes.

E para Ballou (1993), a logística estuda como a administração pode prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores, através de planejamento, organização e controle efetivos para as atividades de movimentação e armazenagem, que visam facilitar o fluxo de produtos.

Como podemos ver a atividade logística esta ligada atualmente a diversos setores da organização, fazendo necessária uma correta aplicação para o bom desempenho e o sucesso da organização.

3. Transporte Marítimo

As navegações do modal marítimo acontecem nos mares e oceanos. Os veículos utilizados são os navios, barcos barcaças entre outras embarcações, de diversos tamanhos, tipos e finalidades, com capacidade de carregar expressivas quantidades e toneladas. (KEDDI, 2008)

Transporte marítimo é aquele que utiliza vias aquáticas para a navegação, seja esta interior ou costeira (cabotagem) e também longas distâncias.

O transporte marítimo abrange a circulação pelos mares e oceanos, podendo ser:

- a) Longo curso: entre países, geralmente percorrendo longas distâncias;
- b) Cabotagem: entre os portos de um mesmo país.

Atualmente se vê uma tendência de crescimento deste modal, principalmente na navegação de cabotagem devido à concentração da atividade econômica na região costeira.

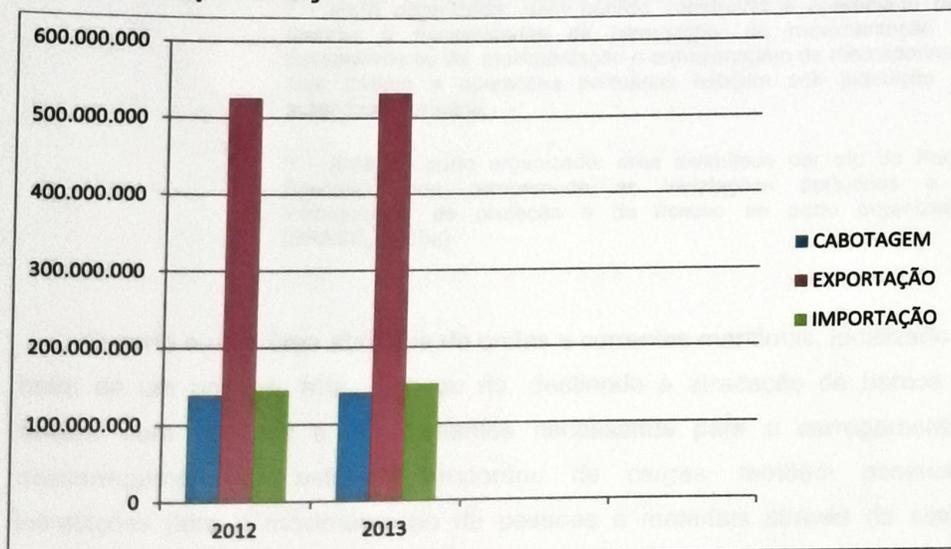
Os portos brasileiros é a principal porta de entrada e saída de bens transacionados com outras nações. A primeira grande experiência do Brasil com o comércio internacional teve seu marco no ano de 1808, com o Decreto de Abertura dos Portos, promulgado na época por Dom João VI, príncipe regente da coroa portuguesa.

Desde então vem se tornando cada vez mais frequente o uso do mesmo devido à confiabilidade e a qualidade, como mostra uma pesquisa feita pela CNT do Transporte Marítimo em 2012, que entrevistou 212 agentes marítimos de 15 estados visando o ponto de vista dos usuários, referente à qualidade dos

serviços marítimos o desenvolvimento do setor, a movimentação de cargas e as características dos principais portos do país.

Hoje em nosso país o modal marítimo representa 90% do transporte internacional de cargas muito disso devido ao tamanho de nossa costa que possui 9.198 km de extensão, e a cada ano vem aumentando o número de toneladas transportadas por esta modalidade, em 2012 foi transportado 138.645.183 toneladas, já em 2013 esse número passou para 141.027.341 toneladas pela navegação de cabotagem e o número de toneladas exportadas em 2013 totalizaram 532.093.368 um aumento de 1.27% em relação ao ano anterior, já as importações totalizaram 152.053.559 toneladas, um aumento de 5% se comparado a 2012.

Gráfico 1 - Representação do Crescimento Marítimo no País



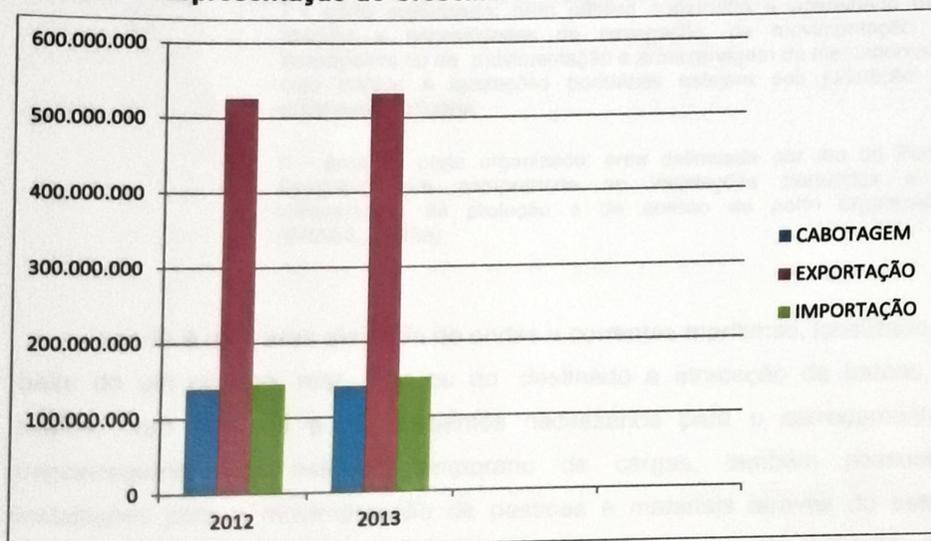
Fonte: Autor

Este modal possui uma excelente flexibilidade quanto às cargas transportadas podendo transportar cargas químicas, combustíveis, alimentos, areia, cereal, minério, automóveis, caixas, pallets, barril entre outros, pode-se destacar também a grande capacidade de carga que pode ser transportada por

serviços marítimos o desenvolvimento do setor, a movimentação de cargas e as características dos principais portos do país.

Hoje em nosso país o modal marítimo representa 90% do transporte internacional de cargas muito disso devido ao tamanho de nossa costa que possui 9.198 km de extensão, e a cada ano vem aumentando o número de toneladas transportadas por esta modalidade, em 2012 foi transportado 138.645.183 toneladas, já em 2013 esse número passou para 141.027.341 toneladas pela navegação de cabotagem e o número de toneladas exportadas em 2013 totalizaram 532.093.368 um aumento de 1.27% em relação ao ano anterior, já as importações totalizaram 152.053.559 toneladas, um aumento de 5% se comparado a 2012.

Gráfico 1 - Representação do Crescimento Marítimo no País



Fonte: Autor

Este modal possui uma excelente flexibilidade quanto às cargas transportadas podendo transportar cargas químicas, combustíveis, alimentos, areia, cereal, minério, automóveis, caixas, pallets, barril entre outros, pode-se destacar também a grande capacidade de carga que pode ser transportada por

esse modal o que torna ainda mais vantajoso a utilização do mesmo em grandes distâncias e o tornando o modal com o menor custo.

Porém este modal enfrenta algumas dificuldades como a necessidade de portos para o transbordo de cargas o que pode em muitos casos atrasar as entregas devido à burocracia, à distância dos centros produtores, necessitando de outros modais para levar a carga até ele e com isso esbarrando na infraestrutura de alguns países além de avarias nas mercadorias que podem ocorrer devido a todo este processo.

4. Portos

A Lei dos Portos, logo em seu Art. 2º, tem dois enunciados que servem de ponto de partida para a compreensão do que sejam eles:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado; (BRASIL, 2013a)

O porto é uma área abrigada de ondas e correntes marítimas, localizado a beira de um oceano, mar, lago ou rio, destinado à atracação de barcos e navios, com pessoas e equipamentos necessários para o carregamento, descarregamento e estoque temporário de cargas, também possuem instalações para a movimentação de pessoas e materiais através do setor portuário, e em alguns casos terminais específicos para acomodação de passageiros.



Figura 1 – Porto de Santos
Fonte: gazetaoffshore

As funções no porto são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades: aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Os portos podem ser classificados quanto a sua localização da seguinte maneira:

- a) Portos Costeiros ou Litorâneos: são os portos propriamente ditos, localizados as margens dos oceanos ou mares;
- b) Portos Hidroviários: localizados ao longo das margens dos rios ou de estuários;
- c) Portos Lacustres: localizados dentro de lagos conectados aos mares através de canais de navegação.

Dentre essas classificações podemos subdividir em:

- a) Portos Naturais: são construídos sem a necessidade de modificação do local onde estão instalados.
- b) Portos de mar aberto: localizados em mar aberto, sem possuírem proteção ou abrigo natural ou artificial;
- c) Portos abrigados ou artificiais: são portos construídos e equipados através da intervenção humana, isolando a área do mesmo das intervenções das ondas e das marés do mar aberto.

4.1 Portos Secos

De acordo com a Abepra - Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros – representa institucionalmente os portos secos e a Receita Federal, Portos Secos ou EADI – Estação Aduaneira Interior são recintos alfandegados de uso público. Situados em zona secundária (fora da zona do porto organizado), nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro.

Em outras palavras é um armazém alfandegado de uso público administrado pela iniciativa privada, utilizado para armazenagem de carga em regime de Importação ou Exportação até o seu efetivo desembarço pelos órgãos responsáveis, seu objetivo não se restringe apenas nas cargas de transbordo, nele também podem conter instalações para armazenagem e consolidação de mercadorias, manutenção de transportadores rodoviários ou ferroviários de carga ou serviços de desalfandegamento, no caso de exportação as mercadorias já chegam aos portos marítimos prontos para o embarque, além da possibilidade de se tirar as mercadorias dos portos marítimos mais cedo no caso de importações, tendo em vista que o custo da armazenagem em portos secos é substancialmente menos oneroso para o importador, com isso auxilia e muito, pequenos empreendedores que atuam no comércio exterior, pois muitos deles não possuem espaços físicos para armazenar as mercadorias, e encontram nos portos secos uma forma de suprir esta deficiência.

Em relação ao principal objetivo dos portos secos, verifica-se a sua importância na logística nacional, diminuindo custos e prazos para importações e exportações facilitando, agilizando e desonerando todos aqueles que atuam no comércio exterior.

Hoje no Brasil já existem 63 portos secos em funcionamento em todas as regiões do país, sendo 35 unidades em 14 estados, uma no Distrito Federal e 27 em São Paulo.

A demora muitas vezes ocorrida no trâmite de verificação e de liberação das mercadorias nos portos em relação às negociações de importação e exportação, às vezes em função da enorme demanda, acaba gerando muitos transtornos e um aumento nos gastos de quem se utiliza destas transações, assim outra nítida importância dos portos secos é medida pela facilidade e economia gerada aos negócios importados ou a exportar no dia-a-dia das empresas.

4.2 Históricos dos Portos Brasileiros

O mar sempre foi caminho natural e elo entre a colônia e a Coroa, entre as várias vilas fundadas ao longo da costa brasileira. É pelo mar que se fazia a guarda do território, chegavam e saíam mercadoria e pessoas.

Em 28 de Janeiro de 1808, no Brasil Imperial, foi decretado à abertura dos portos a nações amigas, por D. João VI. Com isso o Brasil foi inserido no sistema econômico liberal internacional, para a comercialização de madeiras, ouro e outras riquezas naturais existentes em nosso país, também para a importação de produtos manufaturados e outras especiarias para a nobreza, e também para facilitar a vinda de escravos da África.

No ano de 1869, o governo Imperial elaborou a primeira lei de concessão a exploração dos portos pela iniciativa privada, muito por conta da construção da ferrovia São Paulo Railway para o escoamento da produção de café.

A abertura dos portos pôs fim ao longo monopólio comercial português exercido sobre o Brasil com este ato de D. João VI constituiu um passo decisivo para o Brasil sair de sua condição de colônia. O estabelecimento de relações comerciais diretas com outros países serviu para aumentar a prosperidade nacional.

Com o processo de proclamação da República, no ano de 1888 o governo brasileiro resolveu privatizar as administrações portuárias, no dia 12 de julho de 1888, pelo Decreto nº 9.979, após concorrência pública, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle foi autorizado a construir e explorar, por 39 anos, depois ampliado para 90 anos, o Porto de Santos, com base em projeto do engenheiro Sabóia e Silva.

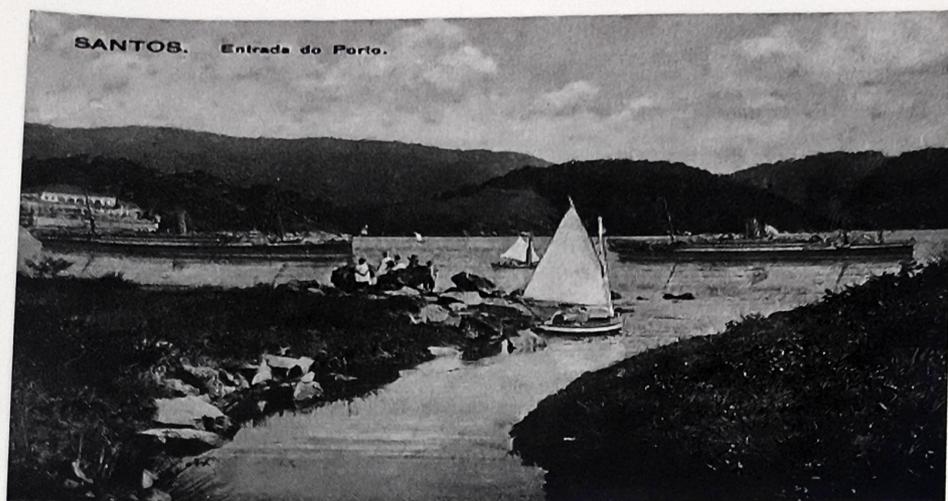


Figura 1.1 – Entrada do porto de Santos – 1893
Fonte: Revista Estrela Azul

Com o objetivo de construir o porto, os concessionários constituíram a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, em seguida, em Companhia Docas de Santos.

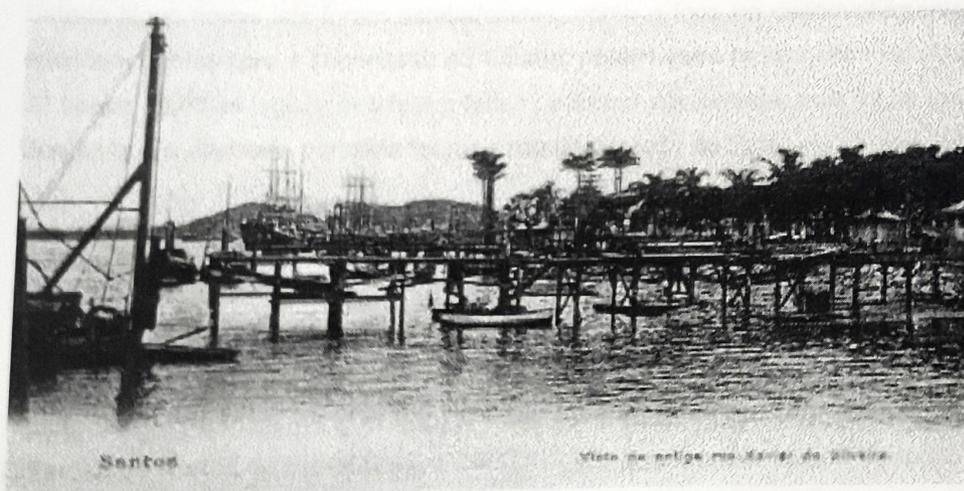


Figura 1.2 Antigas instalações do porto de Santos – Trapiches.

Fonte: Revista Estrela Azul

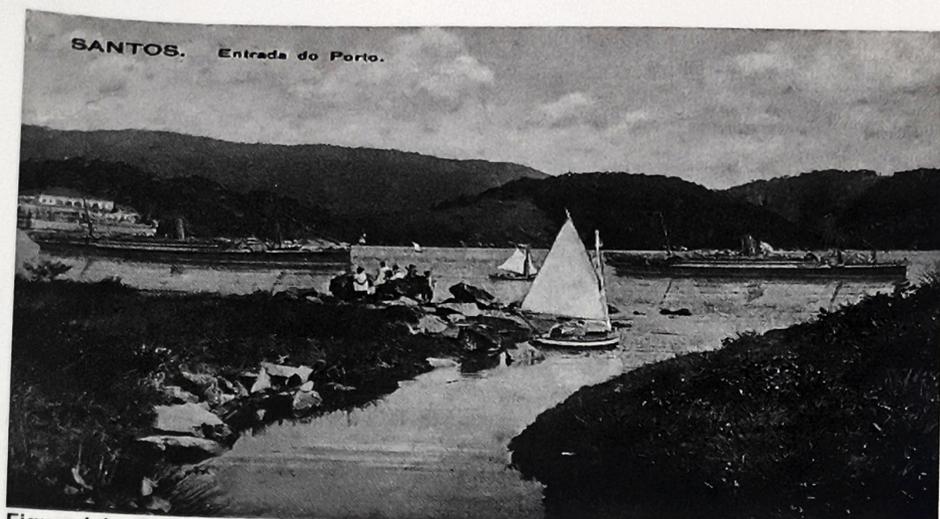


Figura 1.1 – Entrada do porto de Santos – 1893
 Fonte: Revista Estrela Azul

Com o objetivo de construir o porto, os concessionários constituíram a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, em seguida, em Companhia Docas de Santos.



Figura 1.2 Antigas instalações do porto de Santos – Trapiches.
 Fonte: Revista Estrela Azul

Inaugurado oficialmente no dia 2 de fevereiro de 1892, o porto de Santos foi o primeiro a ser administrado pela iniciativa privada, o local que antes possuía velhos trapiches e pontes fincados em terrenos pantanosos, foram sendo substituídos por aterros e muralhas de pedra, foram construídos 260 metros de cais permitindo assim a atracação de navios com maior calado, iniciava assim a operação do primeiro porto explorado pela iniciativa privada através da companhia Docas de Santos.

A partir de então os portos brasileiros passaram a ser administrados da mesma maneira, porém, como o capitalismo imperava nesta época, os donos destas empresas enriqueceram de forma absurda e não se preocuparam em realizar um planejamento futuro, e com isso os portos pararam no tempo em relação as suas instalações, que de tão precárias passaram a propagar doenças de formas epidêmicas.

Até o ano de 1930, os portos eram administrados somente pela iniciativa privada e com caráter de desenvolvimento pontual, porém com a Revolução da Aliança Liberal houve mudanças nesta política, a partir de 1934 com a criação do Estado Novo novas leis foram estabelecidas, como o foco no desenvolvimento econômico, mas com a supervisão do Estado, porém, para muitos especialistas da época algumas legislações foram feitas de forma equivocada, pois foi na era Vargas que a atividade portuária foi mais regulamentada no País.

Com a ditadura militar em pleno vigor no Brasil, no ano de 1964 os portos passam a mudar o seu enfoque antes voltado para o aumento de movimentação de mercadorias e desenvolvimento tecnológico para a área de segurança nos portos, e com isso aumentando ainda mais o poder do Estado sobre as legislações portuárias, no ano de 1975 os governantes brasileiros criaram a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS, que representava a intenção centralizadora do governo na administração portuária.

A Portobrás explorava os portos através de empresas subsidiárias, as Companhias Docas, assumindo também a fiscalização das concessões estaduais e dos terminais de empresas estatais e privadas.

O Estado tinha total controle das relações de trabalhadores e empresários, não permitindo a modernização das atividades portuárias, neste momento, sobregência de uma legislação ora paternalista e autoritária e a não existência de uma política atuante para os portos.

No decorrer de anos criou-se uma expressiva massa de trabalhadores da orla marítima, tendo como resultado um sistema de relações arcaica e arrogante, com a criação da Delegacia do Trabalho e dos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo.

Ficava a cargo do Conselho Superior do Trabalho Marítimo, controlar todos os atos normativos para a operação, inclusive as taxas portuárias, e com isso acarretou em aumentos abusivos nos valores exercidos pelos portos obrigando as empresas a pagarem por um numero excessivo de mão de obra sem a sua devida necessidade, este período ficou marcado pela ineficiência do setor portuário brasileiro, BRITO (2010) define bem este período: "A ausência de planejamento no passado travou o desenvolvimento do setor portuário brasileiro".

Uma grave crise institucional abalou o sistema portuário brasileiro na década de 90, tendo como um dos principais motivos o extermínio da Portobrás por força da Lei n° 8029/90, criando um enorme e desastroso vazio institucional, forçando assim no ano de 1993 a aprovação daquilo que viria ser um marco no sistema portuário com a Lei n° 8630/93 de 25 de fevereiro do mesmo ano, conhecida como a lei de modernização dos portos, com o objetivo de que a reforma portuária no Brasil era um requisito básico para a retomada do crescimento econômico, a intenção era que investimentos em novos equipamentos para a otimização dos processos elevaria a produtividade e reduziria os custos garantindo assim a competitividade entre os portos.

Porém esta novidade não foi tão bem aceita pela classe operária, pois esta medida eliminaria muitos empregos nos portos esta fase foi uma das mais

difíceis para o sistema portuário, após varias reivindicações e negociações a classe sindical obteve significativos resultados para os trabalhadores sem que atrapalhasse a nova lei.

OLIVEIRA (2011, p 182), cita:

De certo modo, a Lei nº 8.630, promulgada à exatamente sete anos assemelha-se a famosa Carta Régia que decretou à “abertura dos portos as nações amigas”, editada pelo príncipe regente D. João, em 28 de janeiro de 1808. Ambas determinações do poder vigente nas respectivas épocas visavam ampliar o comercio exterior, particularmente as exportações. A diferença é que, no caso da Lei nº 8.630 – agora vigente embora não integralmente implantada – o objetivo explícito é abrir os portos nacionais, pelo lado de dentro, franqueando-os aos exportadores, não apenas amigos, mas também indispensáveis à crucial recuperação da economia brasileira.

Esta nova fase da uma maior ênfase a privatização do setor numa forma geral tanto na administração como nos serviços portuários, modificando assim o sistema portuário brasileiro por completo estimulando também a concorrência entre os portos muitas vezes até desleal, desde então os portos vem disputando as cargas.

4.3 Sistema Portuário Brasileiro

O Brasil possui uma costa com dimensões continentais, no ano de 2013 o complexo portuário nacional movimentou 931 milhões de toneladas de carga bruta, apresentando um crescimento de 2,9% em relação a 2012. Sozinho, o setor portuário é responsável por mais de 90% das exportações.

Dessa movimentação, 338 milhões de toneladas foram realizadas pelos Portos Organizados e 593 milhões pelos Terminais de Uso Privado – TUPs.

De acordo com a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR :

“O sistema portuário brasileiro é composto por 35 portos organizados, 34 marítimos e 1 fluvial, sob gestão da SEP – Secretaria Especial dos Portos – que é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos compete também a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando garantir segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada.”

Deste total, 19 portos encontram-se delegados, concedidos ou têm sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais, Os outros 16 são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que têm como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.

Atualmente no total são sete companhias docas que administram os portos brasileiros, são elas:

- a) Companhia Docas do Pará - CDP - Portos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Altamira, Itaituba e Óbidos, além do Terminal Portuário do Outeiro e Terminal de Miramar;
- b) Companhia Docas do Ceará – CDC -Porto de Fortaleza;
- c) Companhia docas do Rio Grande do Norte – CODERN - Portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca;
- d) Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA - Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu;
- e) Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA – Portos de Vitória e Barra do Riacho e Capatuba;
- f) Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDJR – Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí;
- g) Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP – Porto de Santos

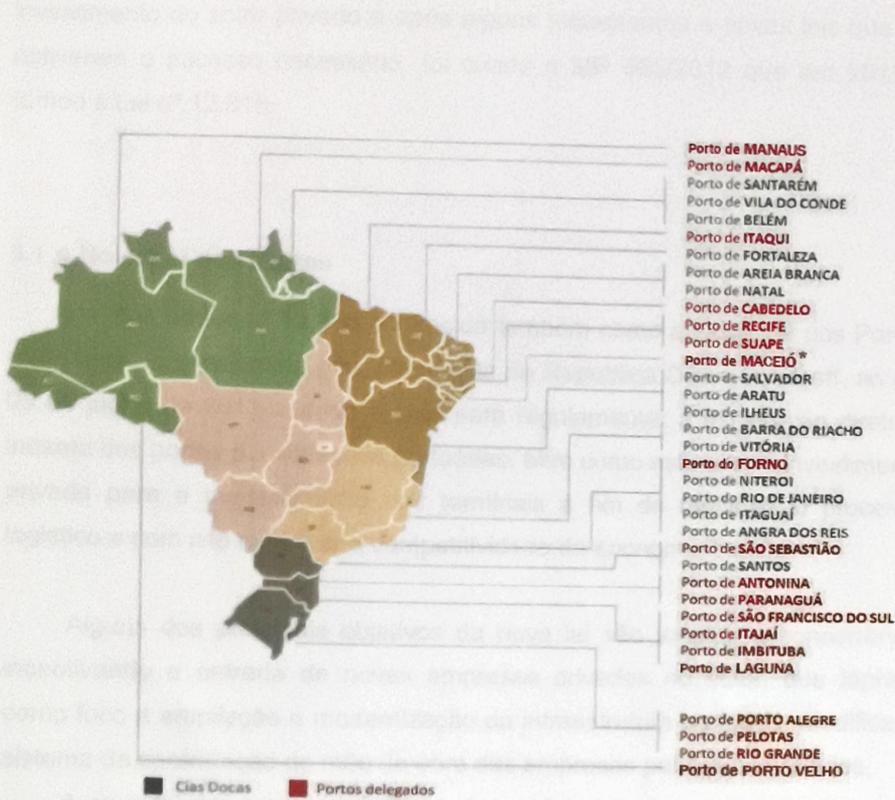


Figura 1.3 – Complexo Portuário
Fonte: Portos do Brasil

5. Lei dos Portos

A legislação portuária vem evoluindo ao longo dos tempos, se ajustando as necessidades geradas com a transformação do mercado.

O primeiro decreto feito em 28 de Janeiro de 1808 no Brasil Imperial, por D. João VI, colocou o Brasil no sistema econômico liberal internacional. Em 1869 ainda no governo imperial foi elaborada a primeira lei de concessão a exploração dos portos pela iniciativa privada, muito por conta da construção da ferrovia São Paulo Railway para o escoamento da produção de café.

Desde então houve vários decretos até chegar a primeira lei de modernização dos portos Lei nº 8.630/93. Está lei foi um marco revolucionário na época, mas com o passar dos anos foi necessário uma lei que incentivasse o

investimento do setor privado e após alguns incrementos e novas leis que não obtiveram o sucesso necessário, foi criada a MP 595/2012 que em 2013 se tornou a Lei nº 12.815.

5.1 A Nova Lei dos Portos

A lei dos portos nº 12.815 conhecida também como a Nova Lei dos Portos é um decreto sancionado pela presidenta da Republica Dilma Rousseff, no dia 05 de junho de 2013 criando regras para regulamentar a exploração direta e indireta dos portos e instalações portuárias, bem como estimular o investimento privado para a modernização dos terminais a fim de melhorar o processo logístico e com isto melhorar a competitividade da economia brasileira.

Alguns dos principais objetivos da nova lei são ampliar a concorrência incentivando a entrada de novas empresas privadas no setor, que tenham como foco a ampliação e modernização da infraestrutura portuária, modificar o sistema de contratação de mão de obra das empresas publica ou privadas,

A nova lei dos portos, substitui todas as leis anteriores, ela altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Todas as alterações e vetos foram realizados para garantir que não haja abusos e desigualdades no setor que nos últimos ficou estagnado. A nova Lei dos Portos é composta por 09 capítulos, 76 artigos e 15 vetos irão destacar os que poderão trazer benefícios ao modal marítimo.

De acordo com a Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013a)

"A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre

precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.”

Ou seja, a lei determina que para o arrendamento de alguma área do porto, será necessária a realização de uma licitação, sendo que apenas poderão participar, empresas que comprovem as condições necessárias para assumir o contrato caso ela seja contemplada.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura. Lei nº 12.815/2013 (BRASIL,2013a)

Os contratos terão validade de até 25 anos, podendo ser rescindido caso o contratante ou o contratado não cumpra com suas devidas responsabilidades ou renovados uma única vez, a critério da União pelo prazo de até cinco anos, para contratos assinados antes da Lei dos Portos, que entrou em vigor em 1993, ou, este processo só será aprovado mediante a autorização da ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários – que de acordo com a nova lei fica responsável fiscalizar todo este processo e determinar se a empresa está apta ou não para participar da licitação.

Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão consideradas como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento. (BRASIL, 2013)

A ANTAQ responde hierarquicamente a Secretaria de Portos da Presidência da República, que tem entre outras responsabilidades a tarefa de elaborar o plano geral de consesões do setor portuário e a aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento.

Fica a responsabilidade da Secretaria de Portos da Presidência da Republica as seguintes funções.

- a - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;
- b - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;
- c - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e
- d - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários. (BRASIL, 2013)

Com relação aos horários de funcionamento dos Portos a Lei 12.815/2013 vem reforçar e reeditar o artigo 29 da lei 5.025/1966:

“Art. 29 Os serviços públicos necessários á importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública e todos os portos organizados”.

§1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo á segurança nacional e á operação portuária. “(BRASIL, 2013)”.

Os portos brasileiros passam a ser obrigados por lei a operar de forma ininterrupta agilizando assim o processo logístico e burocrático, como em vários países de primeiro mundo, este horário só poderá ser alterado mediante autorização do Poder Executivo.

Este artigo visa eliminar um dos principais gargalos existentes em nossos portos, No maior porto do Brasil, o Porto de Santos, um contêiner fica parado em média 17 dias enquanto a média mundial é de apenas cinco dias e na Suécia um contêiner aguarda apenas dois dias.

“Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

- I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
 - II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
 - III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
 - IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
 - V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
 - VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
 - VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.”
- (BRASIL,2013).

Nessa nova Lei houve mudanças também na área trabalhista, anteriormente o Órgão Gestor da Mão de Obra – OGMO – era o responsável em administrar o fornecimento da mão de obra portuária em nosso país, cabendo a cada porto formar este órgão.

“A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

Considera-se pré-qualificada como operadora portuária a administração do porto.

Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto." (BRASIL, 2013a).

Porém para o setor privado não convem essa forma de administração, pois não se seguia nenhum tipo de parametro para a contratação de funcionarios o que encarecia muito o transbordo nos portos, como visto neste artigo caberá a administração portuaria a forma de contratação dos seus funcionários, não tendo mais a obrigação da intervenção do Ogmo neste processo, porém os portos com administrações publicas continuam com este procedimento.

5.2 Investimentos Gerados Pela Nova Lei

O governo vem trabalhando assiduamente para conseguir investimentos privados para o desenvolvimento do setor portuário. Em função disso várias medidas vêm sendo tomadas, para estimular e atrair os investidores, como os incentivos fiscais para o setor, entre os quais, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto, o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) e as Debêntures de Infraestrutura, além do Fundo da Marinha Mercante - FMM. Todo esse movimento vem funcionando já que de acordo com a presidenta Dilma Rousseff em entrevista a revista Exame no dia 25 de Abril de 2014 afirmou que na última década os portos do País se transformaram em um dos "grandes gargalos" do crescimento e que seu governo "decidiu enfrentar o desafio de mexer no modelo regulatório dos portos, desde a aprovação do

novos marco regulatório do setor, os investidores privados já se comprometeram com R\$ 8,1 bilhões de novos investimentos em 18 terminais de uso privado”.

“Removemos as restrições que haviam aos investimentos privados nos portos, para aumentar a oferta de instalações portuárias tanto nos portos organizados, mas também para garantir existência de terminais de uso privado pelo Brasil afora. No País estão em andamento processos de autorização para mais 32 terminais de uso privado. No Pará, foram solicitados 12 terminais de uso privado, três destas solicitações já foram autorizadas. (Dilma Rousseff)

O governo federal prevê investimentos de R\$ 17,2 bilhões até o ano de 2017, provenientes do PAC 2. Este valor será investido apenas em portos públicos mais importantes e estratégicos do país, além deste montante serão investidos outros os investidores privados já se comprometeram com R\$ 8,1 bilhões de novos investimentos em 18 terminais de uso privado.

6. Considerações Finais

O Brasil sempre teve um sistema portuário muito defasado em relação a outros países, o que vinha freando o desenvolvimento econômico brasileiro, já que o transporte marítimo é a principal ligação do Brasil com o mundo.

Após anos de cobranças, decepções e as portas do mundo se fechando para nós, o Governo Brasileiro teve que tomar uma medida, que remediasse de vez os problemas acumulados de anos.

Chegaram à conclusão que para que o Brasil se desenvolva, seria necessário ter um sistema portuário eficaz, e a Nova Lei dos Portos tem por objetivo atingir esse patamar. Com os incentivos que as empresas vêm recebendo do Governo a tendência é que o setor alavanque e que através desse crescimento, outros setores interligados acompanhem esse desenvolvimento.

Para chegar a esse nível o Governo tem trabalhado assiduamente em todos os pontos, buscando investimentos privados e abrindo mais espaços para essas empresas, isso torna o setor portuário cada vez mais independente, o que aumenta a credibilidade e a concorrência, isso é muito bom já que dessa maneira consequentemente aumenta a qualidade dos serviços e diminui os preços.

7. Referências Bibliográficas

- CHRISTOPHER, M. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Pioneira Thomson, 2002.
- BAGLIN, Gérard et AL. **Managment industriel et logistique**. Paris: Economica, (1990).
- BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial – transporte, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993.
- BRASIL, Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm> (2013), acesso em 28/03/2014 às 19:00hs.
- BRITO, Pedro, **Muito a Navegar**. Uma análise logística dos portos brasileiros. 1ª ed., Rio de Janeiro, Topbooks, 2010.
- KEDDI, Samir. **ABC do comercio exterior**. 3, ed. 1. reimp. São Paulo: Aduaneiras, 2008.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares de, **Modernização dos Portos**. 5º Edição São Paulo: Aduaneiras, 2011.
- WERNECK, Paulo de L., **Comercio exterior & Despacho Aduaneiro**. 4, Ed. 3, reimp. Curitiba: Juruá, 2010.
- http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Principais_dados_PESQUISA_CNT_DE_TRANSPORTE_MARITIMO_2012.pdf, acesso em 15/02/2014.
- Agencia Nacional de Transportes Aquaviarios (ANTAQ)
<http://www.antaq.gov.br/> acesso em 20/02/2014 às 21:00hs.

Folha de São Paulo:

www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/08/1328122-cabotagem-no-brasil-tem-potencial-para-transportar-27-milhoes-de-containers.shtml acesso em 08/02/2014 às 12:30hs.

Confederação Nacional do Transporte (CNT)

http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa_maritima_2012.pdf
acesso em 23/02/2014 às 16:00hs.

Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros (Abepra) <http://www.abepra.org.br/>, acesso em 15/03/2014 às 16:00hs.

Secretaria Especial dos Portos (SEP)

<http://www.portosdobrasil.gov.br/>, acesso em 18/03/2014 às 13:35hs

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6023*: informação e documentação: referências: elaboração. Rio de Janeiro, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 10520*: informação e documentação: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 14724*: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2005.

Anexo

Anexo A

PORTO DE SANTOS-SP: O marco oficial da inauguração do Porto de Santos é 2 de fevereiro de 1892, quando a então Companhia Docas de Santos - CDS, entregou à navegação mundial os primeiros 260 m de cais, na área, até hoje denominada, do Valongo. Naquela data, atracou no novo e moderno cais, o vapor "Nasmith", de bandeira inglesa.

Com a inauguração, iniciou-se, também, uma nova fase para a vida da cidade, pois os velhos trapiches e pontes fincados em terrenos lodosos, foram sendo substituídos por aterros e muralhas de pedra. Uma via férrea de bitola de 1,60 m e novos armazéns para guarda de mercadorias compunham as obras do porto organizado nascente, cujo passado longínquo iniciara-se com o feitor Braz Cubas, integrante da expedição portuguesa de Martim Afonso de Souza, que chegou ao Brasil em janeiro de 1531.

Por mais de três séculos e meio, o Porto de Santos, embora tivesse crescido, manteve-se em padrões estáveis, com o mínimo de mecanização e muita exigência de trabalho físico. Além disso, as condições de higiene e salubridade do porto e da cidade resultaram altamente comprometidas, propiciando o aparecimento de doenças de caráter epidêmico.

O início da operação, em 1867, da São Paulo Railway, ligando, por via ferroviária, a região da Baixada Santista ao Planalto, envolvendo o estuário, melhorou substancialmente o sistema de transportes, com estímulo ao comércio e ao desenvolvimento da cidade e do Estado de S. Paulo. A cultura do café estendia-se, na ocasião, por todo o Planalto Paulista, atingindo até algumas áreas da Baixada Santista, o que pressionava as autoridades para a necessidade de ampliação e modernização das instalações portuárias. Afinal, o café poderia ser exportado em maior escala e rapidez. Inaugurado em 1892, o porto não parou de se expandir, atravessando todos os ciclos de crescimento econômico do país, aparecimento e desaparecimento de tipos de carga, até chegar ao período atual de amplo uso dos contêineres. Açúcar, café, laranja, algodão, adubo, carvão, trigo, sucos cítricos, soja,

veículos, granéis líquidos diversos, em milhões de quilos, têm feito o cotidiano do porto.

O porto de Santos, conta com 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 para ligação de contêineres frigoríficos.

O porto é provido de malha ferroviária para trânsito de vagões próprios e de ferrovias que o servem.

Possuem os seguintes acessos:

RODOVIÁRIO: Pelas SP-055(rodovia Padre Manoel da Nobrega), sistema Anchieta - Imigrantes (ECOVIAS), (via Anchieta) e SP- (Rodovia dos Imigrantes), Piaçaguera - Guarujá e BR101 Rio-Santos

• **FERROVIÁRIO:** Malhas Paulista e Sudeste, pelas ferrovias M.R.S. Logística S.A. e América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL) respectivamente.

MARÍTIMO: O acesso é franco, contendo um canal com largura de 130 m e profundidade de 13 m, na parte marítima da baía de Santos, e, no estuário, largura de 100 m e profundidade de 12 m.

INSTALAÇÕES

Cais acostável: 11.042 m de extensão e profundidades variando entre 6,6 m e 13,5 m;

521 m de cais para fins especiais, com profundidade mínima de 5 m, e 1.883 m para uso privativo, com profundidades de 5 m a 11 m.

A armazenagem é atendida por 45 armazéns internos, sendo 34 na margem direita e 11 na margem esquerda do estuário, e 39 armazéns externos. Esse conjunto perfaz 516.761 m², com uma capacidade estática de 416.395 t.. O porto dispõe de 33 pátios de estocagem, internos e externos, somando 124.049 m², com capacidade estática de 99.200 t. Toda a armazenagem é efetuada pelos arrendatários.

As instalações de tancagem compreendem: na Ilha do Barnabé, 39 tanques para 149.726 m³, e 131 para 112.484 m³; no Cais do Saboó, 24 para 2.712 m³ e 28 para 14.400 m³; no terminal do Almoa, 10 tanques totalizam 105.078 m³ e 50 somam 390.780 m³.

Terminais especializados:

- TECON, terminal para contêineres, localizado na margem esquerda do porto, com área de 484.000 m², cais de 510m e profundidade de 13 m. Permite atracação simultânea de 3 navios. Conta com três armazéns representando 1.530 m² e pátios com o total de 198.450 m², podendo operar 600.000 TEU por ano.

- Para movimentação de contêineres na margem direita tem o Terminal 35, o Terminal 37 e o TECONDI.

- TERMAG: Terminal Marítimo do Guarujá, na margem esquerda, com capacidade para descarga de 3 milhões de toneladas/ano de fertilizantes e enxofre utiliza um cais de 567 m com dois cais acostáveis de 283,5 m cada e profundidade de 17,5 m. Possui 6 armazéns para 30.000 t cada.

- TGG: Terminal de Granéis do Guarujá, localizado na margem esquerda, atua como terminal portuário para recepção, armazenagem e embarque de granéis sólidos, utiliza o mesmo cais da TERMAG.

- TEAÇU's: Terminais especializados na exportação de açúcar estão localizados na margem direita do porto.

- Corredor de Exportação também na margem direita, é composto por 6 armazéns que exportam soja, açúcar e milho .

- Granéis líquidos: na Almoa, na margem direita do estuário, com um cais de 631 m e profundidade de 11 m; e na Ilha do Barnabé, na margem esquerda - com 341 m de cais e 10 m de profundidade.

- Ro-ro: o porto oferece 7 berços, sendo 2 no Saboó, dois junto ao pátio do armazém 35, 1 no cais do armazém 29, e dois no TEV, na margem esquerda.

PORTO DE VITORIA - ES: A história portuária do Espírito Santo tem sua origem no crescimento da cultura cafeeira na Província do Espírito Santo, a

partir de 1870, tornou saturado o Porto de Itapemirim, então utilizado para o escoamento agrícola, essencialmente de cana de açúcar.

Administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), movimentação de contêineres e carga geral por meio dos terminais Cais de Vitória, Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV), Terminal de Vila Velha (TVV), Capuaba, Peiú, Paul/Codesa e Flexibrás. O Complexo Portuário do Espírito Santo é hoje um dos mais importantes do Brasil. Com uma infra-estrutura de transporte ferroviário, rodoviário e marítimo a bons níveis, apenas a rodovia necessitando de desenvolvimento e a ferrovia ainda subutilizada.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Pelas rodovias ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101.
- **FERROVIÁRIO:** Malhas Centro – Leste e Estrada de ferro Vitória Minas, pela Ferrovia Centro – Atlântica S.A. e VALE S.A. respectivamente.
- **MARÍTIMO:** A entrada da barra apresenta uma largura de 250 m e profundidade de 19 m. O canal de acesso se estende por 7 km, com 120 m de largura e profundidade de 11 m.

INSTALAÇÕES

O Porto de Vitória com 14 berços de atracação atende a navegação nas cidades de Vitória e de Vila Velha.

Instalações em Vitória:

- Cais Comercial – possui 724,40 m de comprimento contendo quatro berços de Atracação, dispõe de 4 armazéns para carga geral. Nesse cais são movimentados principalmente bobinas de papel, celulose, açúcar, grãos agrícolas, produtos siderúrgicos, mármore e granito.
- Cais de Ilha do Príncipe possui extensão para receber navio de até 145,00 m, calado de 6,71 m, tipo de estrutura com Dolphins.
- Cais de Capuaba é composto pelos: Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), com 2 berços que operam contêineres, navios roll-on roll-off, mármore e granito

e carga geral; e o terminal CODESA, com 2 berços que operam produtos agrícolas e carga em geral.

- Cais de Paul é formado por 02 berços, um para movimentação de granel sólido, e outro operando exclusivamente com ferro-gusa. Têm, no conjunto, 420 metros de comprimento e 10,67 metros de calado e acesso rodoferroviário
- Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato – destinado a movimentação de derivados de petróleo e álcool.
- Terminal Companhia Portuária de Vila Velha – CPVV – destinado a operar cargas da indústria de extração e refino de petróleo, carga geral e contêineres, atendendo a navios de até 250 m de comprimento e calado máximo de 9,15 m.

PORTO DE ITAGUAÍ - RJ: O governo do então estado da Guanabara em 1973 promoveu estudos para a implantação do Porto de Sepetiba, destinado a atender, principalmente, ao complexo industrial de Santa Cruz (RJ), mas com a fusão do estado de Guanabara e do Rio de Janeiro as obras para construção do píer só tiveram início em 1976, seguida pela a dragagem, enrocamento e aterro hidráulico em 1977. A inauguração do porto foi em em 7 de maio de 1982. A partir de 24 de novembro de 2005, de acordo com a Lei nº 11.200 (D.O.U. 25/11/2005), o Porto de Sepetiba passou a ser denominado de Porto de Itaguaí. Atualmente 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.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** O porto é ligado por uma estrada de 8km à BR-101.
- **FERROVIÁRIO:** Malha Sudeste, pela MRS Logística S.A.
- **MARÍTIMO:** A barra está localizada entre a Ponta dos Castelhanos, na ilha Grande, e a Ponta Grossa da Restinga da Marambaia, oferecendo 12 km de largura e profundidade de 19m. O canal de acesso, com cerca de 22 km, possui largura de 200m e profundidade oficial de 17,10m.

INSTALAÇÕES

O cais de uso público está dividido em trechos arrendados:

- Cais de Carga Geral: Com 810m de comprimento, faixa de 32m de largura, retroárea de 200.000 m² e dotado de três berços de atracação, sendo um deles descontínuo, em dolphins, todos com 270m de comprimento e 14,5m de profundidade.
- Pier 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.
- Pier 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.
- Terminal de Alumina: Compreende dois silos verticais, para alumina, com um total de 3.508m², correspondendo a uma capacidade estática total de 30.630t.
- Pátios de Carvão: Consistem de cinco pátios descobertos, utilizados para estocagem de carvão metalúrgico e coque, somando 177.000m² de área e capacidade estática de 750.000t.
- Pátios de Minério: Consistem de quatro pátios de estocagem, com capacidade total de 1.500.000t.
- Pátio de Carga Geral: Área pavimentada com 200.000m² e armazéns cobertos para consolidação de carga e produtos siderúrgicos.

Terminais arrendados ao longo do cais público:

Terminal de Carvão – TCV, da Companhia Siderúrgica Nacional S/A.; Terminal de Contêineres – TCS, da SEPETIBA TECON S/A.; Terminal de Minério da CPBS – Companhia Portuária Baía de Sepetiba S/A. – Vale; Terminal de Alumina – TAL, da VALESUL Alumínio S/A.

PORTO DE PARANAGUÁ – PR: Considerado o maior porto graneleiro da América Latina o porto de Paranaguá foi inaugurado em 17 de março de 1935, atualmente, é considerado um dos mais importantes centros de comércio

marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores Infraestruturas portuárias da América Latina. Entre as principais cargas movimentadas em Paranaguá estão: Soja, farelo, milho, sal, açúcar, fertilizantes, contêineres, congelados, derivados de petróleo, álcool e veículo, atendendo os estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e parte de São Paulo. O porto é administrado pela autarquia estadual Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) e está localizado na cidade de Paranaguá, no Estado do Paraná, na margem sul da baía de Paranaguá.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Pela BR-277, ligando Paranaguá a Curitiba e conectando a BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-411 e PR-410.
- **FERROVIÁRIO:** Malha Sul, pela ferrovia América Latina Logística Malha Sul S.A.
- **MARÍTIMO:** A barra de entrada tem largura de 200 m e profundidade de 12 m. O porto possui três canais de acesso: o do Norte, o do Sudeste e o da Galheta, esse último, o principal, com 28,5 km de extensão, largura variando de 150 m a 200 m e profundidade de 14 m.

INSTALAÇÕES

Composto por um cais de 2.616 m de comprimento e um cais de inflamáveis com dois piers sendo um com 143 m e outro com 184 m.

Cais Comercial

O cais comercial com extensão acostável de 2.616 m e 16 berços de atracação, com profundidades variando entre 8 m, 10 m, 12 m e 13 m tem capacidade de atendimento simultâneo de 12 a 14 navios, desde os pequenos de cabotagem até os graneleiros de até 270 m de comprimento. Ao longo do cais comercial é feita a movimentação de granéis sólidos, carga geral e contêineres.

Granéis Sólidos

O porto utiliza 5 pontos de atracação para embarque de cereais, soja, farelos, milho e desembarques de trigo, cevada, malte, além de sal, fertilizantes e minério. Os berços onde ocorrem os embarques são:

Berços 201 serve a Soceppar com capacidade de ensilagem de 184.500 t, berço 202 serve a Ceval com capacidade de ensilagem de 88.000 t.

Os berços 203, 204 e 205, servem à Cargill e a Administração do Porto de Paranaguá – APPA com capacidade total de 235.000 t de grãos. Além desses o porto dispõe do Corredor de Exportação onde os berços 212, 213 e 214, com dois carregadores de grãos cada um, atendem as exportações de soja e farelo, através das, Cotriguaçu, Coamo, Centro Sul, Paraguay, CDL e Coimbra com capacidade total de ensilagem para 628.500t.

Carga Geral e Contêineres

Para dar cobertura a movimentação de carga geral e contêineres em navios convencionais e mistos (carga geral solta e contêineres) o porto dispõe de 24 armazéns totalizando 65.560 m² e/ou 376.144 m³, além de pátio de múltiplo uso com 8.000 m², pátio ro-ro para contêineres e carretas 6.500m², pátios para estacionamento e manobras, terminais de congelados e papeleiros com 8.000 m², pátios para contêineres cheios de importação com 12.750 m² além de outro pátio para contêineres cheios e vazios 14.000 m² e um último pátio utilizado como Centro de Distribuição de Veículos, com 27.000 m². Os pátios totalizam 91.250 m². O Terminal de Veículos e Contêineres – Tevecon, é atendido pelos berços 215 e 216 e vem sendo implantado ao longo do tempo. O terminal deverá ter ao final da sua implantação 300.000 m² de pátio.

Granéis Líquidos

Os granéis líquidos são movimentados nos dois piers de 143 m a 184 m pela Petrobrás, sendo atendidos por 35 tanques, inclusive 3 de esferas com capacidade total de 177.411 m³ para movimentação de derivados de petróleo. Para a movimentação de outros granéis líquidos existem os terminais: Terminal Catallini, C.A. nº 049/97, que opera com 4 dolphins, sendo 2 de

atracação e 2 de amarração atendido por 36 tanques e 65.266 m³, o terminal da Dibal que movimenta óleo vegetal possui 7 tanques e 17.000 m³, e o terminal da Becker para ácidos possui 2 tanques e 10.000 m³.

PORTO DO RIO GRANDE - RS: O início da construção do Porto Velho do Rio Grande data de 1869 e sua inauguração aconteceu em 11 de outubro de 1872. Privilegiado por seus aspectos geográficos, Com um calado de 40 pés, o Porto do Rio Grande possui excelente profundidade em seus terminais de granéis e de contêineres Com calado e condições operacionais privilegiadas o porto é perfeito para o transbordo de contêineres e de completamento de carga de granéis dos países da Bacia Hidrográfica do Prata. Outra grande vantagem do Porto do Rio Grande é a disponibilidade de malhas modais diversificadas e bem distribuídas no território do Rio Grande do Sul. Com uma boa infraestrutura de transporte, compreendendo os modais rodoviário, hidroviário, ferroviário e aeroportuário.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Pela BR-392, alcançando as BR-471, BR-116 e BR-293.
- **FERROVIÁRIO:** Malha Sul, pela América Latina Logística Malha Sul S.A.
- **MARÍTIMO:** A barra é limitada pelos molhes leste e oeste, com um canal navegável de 230 metros de largura com uma profundidade de 16m, externamente aos molhes o canal de navegação tem profundidade de 18m. O canal navegável no Superporto se estende por cerca de 5 milhas náuticas, com largura mínima de 230 m e profundidade de 16 m. O canal de acesso ao Porto Novo tem cerca de 2 milhas náuticas, largura de 200 m, profundidade de 10,5m e um calado operacional de 31 pés.

INSTALAÇÕES:

Compreendem três áreas distintas de atendimento à navegação, denominadas: Porto Velho, Porto Novo, Superporto e uma área de expansão portuária

localizada na margem esquerda do canal do norte denominada de São José do Norte.

Porto Velho: com 7 áreas de atendimento a navegação

Porto Novo: com cais de 1.952 m de comprimento e 11 berços e profundidade de 10,5m possui 7 áreas de atendimento portuário.

Superporto: dispendo de 1.552 m de cais com profundidades variando de 5 m a 14,5 m, estão instaladas os seus principais terminais especializados; onde o atendimento à navegação se faz por meio de 13 áreas.

São José do Norte: área portuária do Porto do Rio Grande, localizada na margem esquerda do canal do porto, no município de São José do Norte composta de 04 áreas.

PORTO DO RIO DE JANEIRO - RJ: Em meados de 1870 com a construção da doca da Alfândega, surgiu os primeiros projetos para a construção do porto, que até então funcionava por meio de instalações dispersas, compreendendo os trapiches da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Ilha dos Ferreiros, da enseada de São Cristóvão, da praça Mauá e os cais Dom Pedro II, da Saúde, do Moinho Inglês e da Gamboa. Respektivamente em 11 de Outubro e 23 de Maio de 1980 foi autorizada à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e a The Rio de Janeiro Harbour and Docks, a construírem um conjuntos de cais acostáveis, armazéns e alpendres. No primeiro caso, entre a Ilha das Cobras e o Arsenal de Marinha e, no segundo, desde o Arsenal de Marinha até a Ponta do Caju. Em sequência, o governo federal contratou obras de melhoramentos com a firma C.H. Walker & Co. Ltda, que consistiam na construção, principalmente, de 3.500m de cais. Posteriormente, foram implantados o Cais da Gamboa e sete armazéns. Mas a inauguração oficial só aconteceu mesmo em 20 de julho de 1910. Atualmente o porto é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). O Porto do Rio de Janeiro localiza-se na Costa Oeste da Baía da Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro.

Possuem os seguintes acessos:

- **TRANSPORTE TERRESTRE:** utiliza as modalidades rodoviária e ferroviária para servir a toda a área de influência do Porto (estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e áreas do sudoeste de Goiás e do sul da Bahia).
- **RODOVIÁRIO:** formado pelas BR-040, BR-101, BR-116, RJ-071 e RJ-083.
- **FERROVIÁRIO:** formado pela malha sudeste, pela ferrovia MRS Logística S.A.
- **MARÍTIMO:** O acesso marítimo ao Porto do Rio de Janeiro se inicia na entrada da Baía de Guanabara, em frente ao Morro do Pão de Açúcar e da Fortaleza de Santa Cruz. Esta barra, com largura de 1,5 km e profundidade mínima de 17 m, e é delimitado pelos faróis do Morro do Pão de Açúcar e da Fortaleza de Santa Cruz. A extensão total do canal de acesso é de 18.500m, dos quais 11.100 metros cobrem a distância entre a parte externa da Baía e os fundeadouros, e os outros 7.400m, na direção norte, conduzem aos terminais privativos no interior da baía de Guanabara.
- **DUTOVIÁRIO:** o sistema de dutos subterrâneos é empregado na movimentação de cargas de/para as instalações portuárias de Manguinhos, Tequimar e Ypiranga/Chevron.

Instalações:

A parte terrestre do Porto Organizado do Rio de Janeiro possui 6.740 metros de extensão de cais contínuo, compondo os seguintes trechos:

1) Cais da Gamboa: inicia-se junto ao cabeço 36 e se prolonga até o Canal do Mangue, numa extensão total de 3.167 metros, sendo operáveis cerca de 2.955 metros. O cais é do tipo cais de peso em concreto, apoiado em rocha, com base de 6,60 metros de largura por 2,50 metros de altura e prisma também de concreto sobre essa base com 8,80 metros de altura e base superior com 3,00 metros, sobre a qual se apoia viga de concreto. O paramento do cais possui com 3,20 metros de largura da base até o coroamento do cais.

Faz parte do sistema um enrocamento de pedras atrás da muralha, tendo no topo 3 metros de largura e nível de 1,20 metros.

O Cais da Gamboa dispõe de 17 armazéns, totalizando 60.000 m² e cerca de 16.000 m² em pátios descobertos, subdividindo-se em três segmentos: a) o trecho abrangendo a Estação Marítima de Passageiros, a antiga sede do Touring Club do Brasil, a Administração do Porto e as áreas de influência dos armazéns nº 1 a 6, espaço vinculado às atividades do turismo nacional e internacional, ao lazer e ao entretenimento, em sentido amplo, em proveito da população citadina e visitantes, vindos de outros estados e mesmo do exterior; b) o trecho de cais frontal aos armazéns 7 a 13, contendo o portão 13/14, no alinhamento da Avenida Professor Pereira Reis, que conecta o porto ao largo do Santo Cristo, dando acesso rodoviário, em duas vias, do porto ao bairro de Laranjeiras, percorrendo o Túnel Santa Bárbara. Em retroárea urbana, onde antes se localizava o pátio de Marítima da RFFSA, à altura do armazém 10, foi edificada pela Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro a Cidade do Samba, atrativo da cidade, em apoio ao Carnaval do Rio de Janeiro; c) o trecho de cais frontal aos armazéns 14 a 18 conserva as atividades portuárias tradicionais e de apoio ao offshore.

2) Cais de São Cristóvão: estende-se desde o Canal do Mangue, nas proximidades do cabeço 164 até a inflexão próxima do cabeço 215, abrangendo pátios descobertos com cerca de 105.000 m². O cais é do tipo cais de peso em concreto, apoiado em solo rochoso com base de 7,25 metros de largura, enrocamento atrás do cais tendo a base superior de 3,00 metros na cota 1,80 metros. Toda a pavimentação da faixa de cais e sua retroárea são compostas de paralelepípedos. O Cais de São Cristóvão, conta com berços de atracação distribuídos em 1.259 metros e profundidades variando de 6,5 a 9,5 metros.

3) Cais do Caju: estende-se desde as proximidades do cabeço 215 até o cabeço 297, abrangendo berços distribuídos em 1.275 metros acostáveis. O trecho inicial do cais é constituído de estacas pranchas metálico atirantadas com cabos de aço e placas de concreto armado. Sobre as estacas há um muro de capeamentos. A partir do cabeço 269 o cais é constituído de caixões principais e alternadamente de caixões de ligação (menores) em concreto

armado, que depois de posicionados foram cheios de areia. Sobre estes foi executado um muro de coroamento. A partir do cabeço 288 o cais foi executado em tubulões de concreto armado com 1,80 metros de diâmetro, em camisa de aço perdida, engastados 1,0 metro na rocha sã. A superestrutura é em vigas e lajes de concreto armado com largura da faixa de cais de 30 metros. Nesse contexto, distribuem-se berços e terminais especializados configurando o Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro, da seguinte forma:

Cais do Caju TLC- Terminal de Granéis Líquidos do Caju, terminal destinado à descarga de produtos químicos, através de tomada no cais interligando o navio aos tanques, através de rede de dutos, é constituído por um berço de atracação com 200 metros de extensão, implantado dentro do Terminal de Contêineres I. Dispõe de profundidade que permite a atracação de embarcações com calado de 14,50 metros. TCO- Terminais de Contêineres: Terminal I- localizado entre os cabeços 276 e 297, o terminal está arrendado à Libra.

Terminal Rio S.A. Dispõe de 535 m de linha de cais acostável e 139.908 m² e profundidade que permite a atracação de embarcações com calado de 14,50 metros.

Terminal II - localizado entre os cabeços 256 e 276, o terminal está arrendado à Multi-Rio Operações Portuárias S.A. Dispõe de 547 m de linha de cais acostável e 185.947 m² e profundidade que permite a atracação de embarcações com calado de 14,50 metros.

TRR-Terminal Roll- on Roll off : Localizado entre os cabeços 248 e 256, está arrendado à Multi-car Rio Terminal de Veículos S.A. Dispõe de 917m de linha de cais, sendo um berço para atracação de embarcações com 213 m e área do delfin de 2.803 m², 03 armazéns cobertos (armazéns 31, 32 e 33), totalizando 21.000 m², e área total de 145.136 m². A profundidade no cais permite a atracação de embarcações com calado de 13,50 metros.

Cais de São Cristóvão

TPS- Terminal de Produtos Siderúrgicos de São: Localizado entre os cabeços 190 e 215, com recorte para TLS, entre cabeços 198 e 206, esta arrendando à Triunfo Operadora Portuária S.A. Dispõe de 436 m de linha de cais acostável e 44.714 m² de área.

TLS - Terminal de Granéis Líquidos de São Cristóvão.

Localizado entre os cabeços 198 e 206, em área encravada no TPS, dispõe de 212,46 m de linha de cais acostável. Não dispõe de área no cais.

TGS - Terminal de Carga Geral e Offshore de São Cristóvão.

Localizado entre os cabeços 170 e 190, dispõe de 806,09 m de linha de cais acostável e 41.565 m² de área.

TTS - Terminal de Trigo de São Cristóvão.

Localizado entre os cabeços 166 e 170 está arrendado ao Moinho Cruzeiro do Sul e dispõe de 102,73 m cais acostável. Não dispõe de área no cais.

Cais da Gamboa.

TG1 - Terminal 1 de Carga Geral da Gamboa.

Localizado entre os cabeços 134 e 162, ocupa a área entre o Armazém 18 até o Armazém 14, com 697 m de cais acostável e 46.783 m² de área.

TT1 - Terminal 1 de Trigo da Gamboa.

Localizado entre os cabeços 129 e 134, ocupa a área do Armazém 13. Dispõe de 125,29 m de cais acostável e 3.552 m² de área representada pelo Armazém 13.

TPP - Terminal de Bobinas de Papel para Imprensa e Carga Geral.

Localizado entre os cabeços 123 e 129, ocupa a área do Armazém 12.

Dispõe de 150 m de cais acostável e 3.552 m² representado pelo Armazém 12.

TG2 - Terminal 2 de Carga Geral da Gamboa.

Localizado entre os cabeços 92 e 123, ocupa a área entre o Armazém 11 e o pátio 9. Dispõe de 670 m cais acostável e 47.735 m² de área.

TSG - Terminal de Produtos Siderúrgicos da Gamboa.

Localizado entre os cabeços 79 e 92, ocupa a área dos armazéns 7 e 8, e pátio 8/9. Dispõe de 304 m de cais acostável e área de 19.818 m².

TT2 - Terminal 2 de Trigo da Gamboa.

Localizado entre os cabeços 67 e 79, ocupa o cais com 300 m entre os armazéns 5 e 6, utilizando equipamento para descarga de navios. Não dispõe de área no cais.

TPA - Terminal de Passageiros.

Localizado no Cais da Gamboa, entre os cabeços 36 e 67, ocupa a área entre o Armazém 4 e a Estação de Passageiros, junto ao prédio do

antigo Touring Club do Brasil. Dispõe de 660 m cais acostável e 77.408 m². O terminal abrange ainda área de 2.205 m² remanescente do Píer Mauá, os Armazéns 1 a 4, Armazém Externo 1 e a Estação de Passageiros.

TLG – Terminal de Graneis líquidos da Gamboa Gamboa.

Localizado em águas abrigadas, ao norte do Terminal de Passageiros da Gamboa, compreende o quadro de bóias para descarga de granel líquido para a Refinaria de Manguinhos, com profundidade compatível para a operação de embarcações com até 9,00 metros de calado.

PORTO DE ITAJAÍ - SC: Relatos históricos mencionam a importância do Porto de Itajaí desde o século XIX, não somente no que se refere ao ingresso de colonizadores estrangeiros, mas também ao forte comércio fluvial que acontecia em Itajaí. Segundo estudiosos, o porto “mobilizava os sujeitos ao redor do comércio informal, havendo daí a evolução para atividades de exportação e importação”.

As operações do porto eram mais fortes nas cargas de madeira, trazida de varias regiões de Santa Catarina. Mas em 1960, o ritmo de extração de madeira diminuiu, com isso o porto teve que se adaptar ao novo padrão de crescimento da economia, a partir dai o porto passou a receber cargas de açúcar , produtos congelados, logo em seguida os contêineres.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Pelas SC-470/BR-470, que ligam Itajaí ao oeste catarinense, passando por Blumenau; encontram a BR-101, a 10 quilômetros do porto, e a SC-486, atingindo Brusque, estabelecendo ligação com a malha rodoviária do Estado.
- **MARÍTIMO:** A barra, na embocadura do rio Itajaí-Açu, é fixada por dois molhes, norte e sul, e contém a largura mínima de 120 metros e profundidade de 13 metros. O canal de acesso é constituído de um trecho interno e outro externo, com profundidades de 11 metros e 11,3 metros, respectivamente. A parte externa (canal da barra) tem cerca de três quilômetros de comprimento e largura de 120 metros, e a interna, 4,2 quilômetros, com largura variando entre

120 metros e 150 metros. A bacia de evolução possui diâmetro de 400 metros e profundidade de 13 metros.

INSTALAÇÕES

Consistem em cais acostável de 1.035 metros com 4 berços de atracação, sendo o B1 para e o B2 dotados de dois guindastes modelo portâiner, para atracação prioritária de navios portacontêineres.

Os berços B3 e B4 são equipados com 4 guindastes de terra modelo MHC e são destinados a operações com contêineres e carga geral.

Possui um armazém para carga geral totalizando 4.800 m², pátios asfaltados e alfandegados totalizando 80.000m² e retroporto asfaltado de 26.000m².

O terminal de contêineres Teconvi – Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí – fica localizado na retroárea dos berços B1 e B2, sendo que o B1 tem o comprimento de 285m e 10,5m de profundidade e o B2, 250m de comprimento e 10,5m de profundidade. O pátio de contêineres na retaguarda tem área de 75.000².

Além do Porto de Itajaí [formado pelo Porto Público e Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (APM Terminals)], o Complexo ainda conta com Terminais de Uso Privativo das empresas Portonave Terminal Portuário Navegantes S/A, Terminal PortuárioBraskarne, Trocadeiro Terminal Portuário, Poly Terminal S/A e Teporti Terminal Portuário Itajaí S/A.

O Complexo tem capacidade estática total para armazenagem de cargas congeladas para 160 mil toneladas com 170 mil posições pallets, capacidade total de armazenagem de contêineres cheios e vazios para 135 mil, ocupando área de 2,78 milhões de metros quadrados, na retroárea disponível nos municípios de Itajaí e Navegantes, 7,8 mil tomadas para contêineres refere área total de 212,8 mil metros quadrados para armazenagem coberta, divididos em 22 armazéns.

PORTO DE SUAPE – PE: Seu projeto foi baseado na integração porto-indústria a exemplo de países como França e Japão. A escolha da região de Suape para localização do porto se deu pelas seguintes condições: águas

profundas junto a linha da costa, com cerca de 17 metros e cerca de 1,2 quilômetros, distancia da movimentação metropolitana da cidade do Recife, extensa área para implantação de um parque industrial.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Rodovia estadual PE-28 e PE-060, que encontra a federal BR-101 no município do Cabo (PE).
- **FERROVIÁRIO:** O acesso ferroviário é feito pela EF-101. Entre as estações do Cabo e Ponte dos Carvalhos deriva-se o Tronco Distribuidor Ferroviário – TDF, o qual é composto por uma via com 23 km de extensão, construída em bitola métrica e dormentes de concreto, assentada sobre plataforma.
- **DUTOVIÁRIO:** O transporte de carga por dutovia de/para o porto ocorre nos seguintes casos:
 - Transporte de butadieno do terminal TEQUIMAR, na área do porto, até a indústria Lanxess no município de Cabo.
 - Transporte de MEG do terminal TEQUIMAR, na área do porto, até a indústria de PET da M&G, na margem da TDR=Sul.
 - Transporte futuro de petróleo cru, que desembarcará no PGL-3, para a RNEST, por um sistema de dutos, com faixa de servidão de 50m.

Possuem os seguintes acessos:

MARÍTIMO: O Complexo Industrial Portuário de SUAPE dispõe de um Porto Externo e de um Porto Interno. O Porto Externo consiste de uma baía artificial situada entre o cordão de arrecifes que acompanha o litoral e o molhe de proteção externo construído em forma de “L”, com 3.050m de extensão. No Porto externo há uma bacia de evolução com largura mínima de 1.200m e profundidade de 19 m. No porto interno a bacia de evolução se localiza logo na entrada do canal de acesso e tem largura mínima de 580 m e profundidade de 15,5m.

INSTALAÇÕES

Porto interno:

Atualmente, o porto possui 5 berços em atividade, todos com 15,5 metros de profundidade.

Cais 1 – É público, possui 275 m de extensão e movimenta carga geral, predominando a operação de minério de ferro, coque, escória e clínquer.

Cais 2 e 3 – Berços Privados que concentram a movimentação de contêineres, arrendados à empresa Tecon Suape, subsidiária da International Container Terminal Inc.. Ao todo são 660 m de cais com capacidade para movimentação de 600 mil contêineres/ ano.

Porto Externo:

Possui um molhe de pedras de proteção em "L", com três mil metros de extensão e abriga dois píeres de granéis líquidos, um cais de múltiplos usos e uma tancagem flutuante de GLP. Um píer petroleiro com dois terminais de atracação está sendo construído com previsão para ser inaugurado em 2010. Navios petroleiros de até 170 mil TPB poderão atracar em Suape depois dessa obra.

Píer de Granéis Líquidos 1 – PGI 1

Possui 330m de extensão, dois berços para navios de 190 metros de comprimento e 14m de profundidade para atracação de navios de 45 mil TPB. Sua plataforma central conta com 84m comprimento e 25m de largura, quatro dolphins laterais e ponte de acesso a tubulações de transporte de granéis líquidos.

Píer de Granéis Líquidos – PGI 2

Com 386m de extensão, tem dois berços para navios de 270m e 14,5m de profundidade para atracação de navios de 90 mil TPB. Possui plataforma de operações com 10 dolphins para atracação e amarração. Ambos os píeres são operados por empresas habilitadas pela Agência Nacional de Petróleo, a ANP e pré-qualificadas pelo Porto de Suape.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - SC: O Porto de São Francisco do Sul é uma autarquia do Governo do Estado de Santa Catarina, que tem concessão para explorá-lo. Com uma administração autônoma, o porto funciona com a agilidade e a eficiência de um terminal privado, tanto que por ele passa bem mais da metade da movimentação portuária do Estado.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Pela rodovia federal BR-280, que dá acesso à cidade de São Francisco do Sul e intercepta a BR-101, a 34 km do porto, e a BR-116, em Mafra (SC).
- **FERROVIÁRIO:** Malha Sul, pela América Latina Logística Malha Sul S.A.
- **MARÍTIMO:** Consta de um canal natural, demarcado pelo farol da ponta José Dias, na extremidade norte da Ilha de São Francisco do Sul. Dispõe de largura aproximada de 2 km e profundidade de 16 m. O canal de acesso possui extensão de 9,3 km, largura de 150m a 175m e profundidade de 12,00 metros.

INSTALAÇÕES

O cais acostável é composto de sete berços, numa extensão contínua de cerca de 1.530 metros e profundidade de 14,5m. Conta com dois armazéns graneleiros, somando 13.800 m² para 55.000 t e 60.000 t. O porto possui, pátios para carga geral e contêineres com 80.000 m² totalmente pavimentado e iluminado, possui uma área exclusiva para contêineres frigorificados, com 4.000 m² e 530 tomadas de energia elétrica e 5 tanques para óleos vegetais, com capacidade para 9.000 t. O porto conta com 15 empilhadeiras com capacidade entre 37t e 49t para movimentação de contêineres, tratores, empilhadeiras e caminhões para movimentação de carga geral e contêiner.

PORTO DE PORTO ALEGRE - RS: O porto de Porto Alegre é o maior porto fluvial do País, em extensão. Mantém oito quilômetros de cais acostável, dividido entre os cais Mauá, Navegantes e Marcílio Dias.

Desde o primeiro semestre de 2005, a área de operação do porto público está concentrada no cais Navegantes, que mantém 220 metros de linha férrea – o que permite a operação de dois navios simultaneamente -, além da estrutura exigida para movimentação de navios de longo curso.

As principais cargas embarcadas são: soja, celulose, bobina de ferro/aço, máquinas, aparelhos elétricos, contêiner cheio/vazio, petróleo cru, óleo diesel, óleo combustível e benzeno.

As principais cargas importadas são: trigo, sulfato diversos, fertilizantes fosfatados, fertilizantes potássicos, papel jornal, fertilizantes nitrogenados, uréia, contêiner cheio, contêiner vazio, nafta, petróleo cru, gasolina comum, propeno e etileno.

Possuem os seguintes acessos:

- **RODOVIÁRIO:** Pelas rodovias federais BR-116 e BR-290, que no sentido leste conecta a BR-101, em Osório, e para oeste se estende até a BR-472, próximo a Uruguaiana, na fronteira com a Argentina.
- **FERROVIÁRIO:** Malha Sul, pela América Latina Logística Malha Sul S.A.
- **MARÍTIMO:** Pela Lagoa dos Patos, com a entrada a cerca de 310 km a sudoeste de Porto Alegre, utilizando o canal do norte, na barra do Rio Grande. O canal de acesso tem 74 km de comprimento e profundidade mínima de 8,5m.
- **LACUSTRE:** O porto conta com extensa rede de vias fluviais e lacustres. A navegação interior é permitida para embarcações entre 2,5m e 5,18m de calado, com importante participação na movimentação de cargas.

INSTALAÇÕES

O cais acostável, com extensão de 8.028 m, é subdividido em três trechos.

- Cais Mauá, com 3.240 m de comprimento, contendo 16 berços.

Este Cais que conta com 18 armazéns e docas onde se localizam os armazéns estão sendo objeto de um processo de revitalização, visando transformá-lo em área de turismo, serviços, lazer e de preservação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico do Porto de Porto Alegre.

- Cais dos Navegantes, com 3.268 m, dispõe de 12 berços, armazéns, sendo seis para carga geral e cinco para granéis sólidos, somando as áreas, respectivamente, 23.880 m² e 16.320 m². Conta com área para implantação de um Terminal de Contêineres, com um Pátio de 36.654 m² com área de expansão de 24.000 m². Tem ainda 04 pátios descobertos. Conta com silos verticais para grãos, com capacidade de 18.750 t, operado pela Cia. Estadual de Silos e Armazéns (Cesa); um Terminal Graneleiro (Serra Morena), com capacidade de 30.000 t; Um Terminal da SPH para granéis sólidos e líquidos com quatro tanques com capacidade para 4.400 t e um armazém horizontal, para 15.000 t.

- Cais Marcílio Dias, tem 1.366 m de comprimento, cinco berços, a área está destinada à instalação de terminais multi-propósitos, para atender aos objetivos das navegações fluviais, lacustre, cabotagem e longo curso. Hoje está ocupada por terminais areeiros e de agregados da construção civil.