Tribunal de Contas da União

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Projeto de Apoio à Modernização e o Fortalecimento Institucional do Tribunal de Contas da União - Aperfeiçoamento do Controle Externo da Regulação

- PRODUTO 3 -

RELATÓRIO SOBRE FISCALIZAÇÃO DA REGULAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA: SETOR PORTUÁRIO

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO IX
EQUIPE TÉCNICA XIV
LISTA DE SIGLAS XV
LISTA DE QUADROS XIX
LISTA DE FIGURAS XX
I. APRESENTAÇÃO E OBJETIVO 21
II. O DOMÍNIO PORTUÁRIO: CONCEITOS E CARACTERÍSTICAS 23
2.1 TRAÇOS CARACTERÍSTICOS 23
2.2. DOMÍNIO PÚBLICO AQUAVIÁRIO 25
2.3. CLASSIFICAÇÃO DO DOMÍNIO AQUAVIÁRIO 26
2.4. NOÇÃO DE TRANSPORTE 28
2.5. DOMÍNIO PÚBLICO PORTUÁRIO 29
2.5.1. Sentido físico 29
2.5.2. Sentido funcional 30
2.5.3. Sentido administrativo e fiscal 31
2.5.4. Sentido náutico 31
2.6. CLASSIFICAÇÕES DO DOMÍNIO PORTUÁRIO 32
2.6.1. Características naturais e funcionais 32
2.6.2. Retroporto 33
2.7. CONCEITO LEGAL 33
2.8. ÁREA DO PORTO ORGANIZADO 34
2.9. HINTERLÂNDIA 34
2.10. TERMINAIS PORTUÁRIOS 35
2.10.1. Terminais de uso privativo exclusivo e misto 35
2.11. ESTAÇÃO ADUANEIRA INTERIOR - EADI 36
2.12. RETROPORTUÁRIOS ALFANDEGADOS - TRA'S 38
2.13. Estação de Transbordo de Cargas 38
2.14. Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte 38
2.15. *HUB PORT* OU PORTO DE TRANSBORDO 39
2.16. TRANSPORTE AQUAVIÁRIO 39

III. EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DO MONOPÓLIO PORTUÁRIO 41
3.1. INTERVENÇÃO ESTATAL 41
3.2. REGULAÇÃO PORTUÁRIA 43
3.3. MONOPÓLIO PORTUÁRIO 44
3.4. EXPLORAÇÃO PRIVADA 46
3.5. CARACTERÍSTICAS DO MERCADO 47
3.6. PODER ECONÔMICO 49
3.7. EXERCÍCIO DA REGULAÇÃO 50
3.8. EVOLUÇÃO DOS MODELOS DE EXPLORAÇÃO 52
3.8.1. Evolução Histórica 54
3.8.2. Modelagem Administrativa Portuária 55
3.9. ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA 63
3.9.2. Localização geográfica 64
3.9.3. Modelos administrativos de exploração 65
3.9.3. Área de influência e administrador 68
3.9.4. Terminais de uso privativo – TUP 74
IV. MODELOS DE EXPLORAÇÃO ECONÔMICA 77
4.1. ORGANIZAÇÃO DA EXPLORAÇÃO ECONÔMICA 77
4.1.1. Estados Unidos 80
4.1.2. Europa 81
4.2. MODELOS DE GESTÃO PORTUÁRIA 81
4.2.1. Porto serviço 82
4.2.2. Porto instrumento 83
4.2.3. Porto proprietário *(landlord)* 83
4.2.4. Porto de serviço privado 84
4.2.5. Modelo nacional 84
4.3. A EXPLORAÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS 85
4.3.1. Terminais retro-portuários alfandegados 87
4.3.2. Evolução dos terminais privados 87
4.4. EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DOS SEVIÇOS 88
4.4.1. Serviços de valor adicionado em logística 89
4.4.2. Serviços de valor adicionado em instalações 89

4.4.3. Serviços prestados ao navio e à carga 90
4.5. TERMINAIS DE CONTÊINERES 92
4.5.1. Serviços e remuneração 93
4.5.2. Exploração do mercado 93
4.5.3. Atores do mercado 94
V. MECANISMOS DE EXPLORAÇÃO: LEI DOS PORTOS 96
5.1. A LEI DOS PORTOS 99
5.1.1. Exploração dos serviços 99
5.1.2. Instalações portuárias 100
5.1.3. Localização 100
5.1.4. Legislação portuguesa 101
5.1.5. Infra-estrutura portuária básica 102
5.1.6. Jurisdição da Autoridade Portuária 103
5.2. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO 103
5.3. DESCENTRALIZAÇÃO DE AÇÕES 105
5.4. CONCESSÕES, AUTORIZAÇÕES OU PERMISSÕES 105
5.4.1. Normas Gerais das Outorgas 106
5.4.2. Concessões 108
5.4.3. Permissões 113
5.4.4. Autorizações 117
5.4.5. Arrendamentos Portuários 127
5.4.6. Atribuições da Autoridade Portuária 139
5.4.7. Sanções à Autoridade Portuária 140
VI. ESTRUTURA DE REGULAÇÃO DA EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA 141
6.1. EQUILÍBRIO E CAPTURA 143
6.2. SISTEMA ABERTO 144
6.3. SISTEMA DE TRANSPORTES 147
6.3.1. Sistema Nacional de Viação 147
6.3.2. Sistema Aquaviário Nacional 149
6.3.3. Princípios e Diretrizes Gerais 150
6.3.4. Formulação e Implementação das Políticas de Transporte 152
6.3.5. Políticas públicas 154
6.4. SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS 155

6.4.1. Ministério dos Transportes 156
6.4.2. Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM 157
6.4.3. Principais características da Secretaria de Portos 157
6.4.4. Outras alterações 158
6.4.5. Portos Fluviais 159
6.5. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ 159
6.6. PRÁTICA REGULATÓRIA 166
6.6.1. Custo regulatório 167
6.6.2. Distorções 167
6.6.3. Equilíbrio 168
6.6.4. Segurança jurídica 169
VII. REGULAÇÃO LOCAL: OPERAÇÕES PORTUÁRIAS 170
7.1. DIVERSIDADE 170
7.2. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO 171
7.2.1. Atribuições 172
7.2.2. Pré-qualificação 175
7.2.3. Responsabilidades 176
7.3. CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP 177
7.3.1. Competências 177
7.3.2.Peculiaridades 178
7.3.3. Composição 179
7.3.4. Deliberações 180
7.4. OPERADOR PORTUÁRIO 181
7.4.1. Classificação operacional 182
7.4.2. Pré-qualificação 183
7.4.3. Trabalhadores 184
7.4.4. Regras gerais 184
7.4.5. Comandante ou prepostos 185
7.4.6. Dispensa do operador 186
7.5. ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA - OGMO 187
7.5.1. EXCLUSIVIDADE 187
7.5.2. Finalidades 188

7.5.3. Estrutura 190
7.5.4. Utilidade pública 191
7.5.5. Competências 191
7.5.6. Vínculo empregatício 192
7.5.7. Responsabilidades 193
7.5.8. Trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos 193
7.6. SÍNTESE DA REGULAÇÃO LOCAL 195
7.6.1. Remuneração, fiscalização e responsabilidades 196
7.6.2. Fundeio, acostagem e calado 197
7.6.3. Programação dos navios 197
7.6.4. Serviços e utilização das instalações 199
7.6.5. Operações portuárias 199
7.6.6. Movimentação de mercadorias 200
7.6.7. Operador portuário 200
7.6.8. Operações nos terminais privados de uso público 201
7.6.9. Armazenagem e mercadoria em trânsito 201
7.6.9. Equipamentos, facilidades ou serviços 202
7.6.10. Segurança e vigilância 203
VIII. TARIFAS PORTUÁRIAS 204
8.1. REAJUSTES TARIFÁRIOS 205
8.1.1. Competência legal 206
8.1.2. Critérios básicos 207
8.2. PROCEDIMENTOS 208
8.2.1. Formulação das propostas 209
8.3. DESPESAS OPERACIONAIS 211
8.3.1. Composição do custo ou despesa total 211
8.4. INCORPORAÇÃO DE RECEITAS 213
8.4.1 Situação econômico-financeira 214
8.5 GANHOS DE EFICIÊNCIA 218
8.6 COMPLEMENTOS 219
8.7. TABELA TARIFÁRIA 219
8.7.1. Tabela de utilização da infra-estrutura portuária 220

8.7.2. Tabela de utilização da infra-estrutura terrestre 223
8.7.3. Tabela de serviços gerais 227
8.7.4. Imposto sobre serviços - ISS 229
8.7.5. Reajustes da tarifa 229
8.8. TAXAS, TARIFAS E ADICIONAIS 230
8.8.1. Adicionais portuários 231
8.9. TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO – INCOTERMS 233
8.9.1. Categorias de Incoterms 235
8.9.2. Componentes do preço 236
8.10. INFORMAÇÕES SOBRE TARIFAS E CUSTOS PORTUÁRIOS 237
8.11. MECANISMOS DE REAJUSTE TARIFÁRIO: EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL 238
IX. COMPETIÇÃO INTRA-PORTO: INFLUÊNCIAS 239
9.1. REGULAÇÃO E COMPETIÇÃO 240
9.1.1. Substitutos 243
9.1.2. Capacidade financeira privada 244
9.1.3. Credibilidade do regulador 245
9.1.4. Restrições de volume, mobilidade e incentivos 245
9.2. TARIFAS 246
9.2.1. Tarifas portuárias 251
9.4. COMPETIÇÃO DENTRO DO PORTO ORGANIZADO 255
9.4.1. Poder de mercado 256
9.4.2. Fatores concorrênciais 258
9.4.3. Decisões do CAP 260
9.4.4. Operações portuárias 262
9.4.5. Mão-de-obra 264
9.4.6. Praticagem 267
9.4.7. Terminais privativos 271
9.4.8. Empresas de Navegação 274
X. CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES 278
10.1. O uso da expressão "equilíbrio econômico-financeiro das tarifas" 278
10.2. O Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002 279
10.3. O Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998 281
10.4. A qualidade das informações 283

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 286
Anexo I – Principais portos brasileiros 295
Anexo II – Glossário de termos portuários 351
Anexo III – Glossário de termos de logística 356

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Objetiva o presente relatório conhecer os diversos aspectos e mecanismos que permeiam a regulação econômico-financeira do setor portuário nacional e identificar os atores e os seus respectivos papéis nesse cenário, a fim de desenvolver novos métodos e técnicas que possibilitem otimizar e sistematizar a fiscalização, pelo controle externo, da regulação econômico-financeira do setor.

2. Manteve-se o escopo inicial de se estruturar um conjunto de informações básicas que permitissem o desenvolvimento de parâmetros de fiscalização da regulação econômico-financeira do setor portuário, buscando-se desenvolver o trabalho abordando os seguintes temas:

   a) Operações portuárias: principais características e vocações dos portos nacionais; as diversas atividades desenvolvidas no âmbito portuário; principais aspectos operacionais do porto; e principais conceitos característicos da atividade portuária.

   b) Regulação da atividade: papéis, competências e atuação dos principais atores na regulação econômico-financeira do porto, especificamente a Secretaria de Portos, a Autoridade Portuária, o Conselho de Autoridade Portuária e a ANTAQ.

   c) Competição no mercado: a competição no âmbito intra-porto e entre portos nacionais.

   d) Experiência regulatória: as principais variáveis reguladas ou tipos de regulação no âmbito portuário e, comparativamente, as principais tipos ou aspectos de fiscalização da regulação econômico-financeira, segundo a experiência internacional.

e) A tarifa: a base de remuneração dos serviços portuários, comparando com as principais experiências internacionais; formação das tarifas e as taxas portuárias, públicas ou privadas; processamento da reequilíbrio econômico-finaceiro da tarifa; impactos das diversas taxas e tarifas, existentes no âmbito portuário, sejam públicas ou privadas; e influências sofridas ou geras pelas taxas ou tarifas portuárias.

3. Com esses objetivos, são apresentados os aspectos caracterizadores do domínio público aquaviário e portuário, bem como os conceitos básicos identificadores da instalação física chamada porto.

4. É exposto o papel do Estado brasileiro na regulação e exploração econômica do monopólio portuário, natural e legal, o poder econômico de seus agentes e a formação dos grupos de interesse.

5. Seguimos com a evolução da regulação econômica do setor, introduzindo a noção de descentralização da exploração dos serviços, para alcançarmos a atual estrutura composta pelos principais portos nacionais, relacionando seus aspectos diferenciadores.

6. A partir do modelo de estruturação sistêmica adotada no Brasil, que busca a descentralização de ações, passamos a tratar dos modelos de organização da exploração desse mercado, segundo a experiência internacional. Considerando essa experiência situamos o modelo brasileiro. Desse ponto, conduzimos a abordagem para os aspectos que envolvem os terminais portuários, enfocando o valor que esses serviços podem adicionar à cadeia logística, com destaque para as operações nos terminais de contêineres.

7. Evidenciada a modelagem brasileira, do porto proprietário *(landlord)*, associada à descentralização da exploração econômica dos serviços, via delegação, tratamos de buscar seu alicerces na chamada Lei dos Portos, que disciplina a exploração das atividades portuárias.

8. Partindo desse parâmetro legal e de seus desdobramentos na regulação econômico-financeira do setor, apresentamos diversos conceitos correlatos à atividade.

9. Caracterizados os padrões pelos quais os portos brasileiros foram modelados, o trabalho traça a estrutura regulatória da exploração econômica desse mercado de serviços. Para tanto, abordamos o papel do Estado como formulador de políticas públicas e de implementador de ações reguladoras, partindo dos conceitos e atribuições relativos ao Sistema Aquaviário Nacional, ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, à Secretaria de Portos da Presidência da República e à ANTAQ, completando a abordagem com comentários sobre a prática regulatória.

10. Prosseguindo, apresentamos os mecanismos e agentes que atuam no cenário constituído pelo interior do porto organizado, onde abordamos os limites da autonomia da Administração do Porto, bem como o papel do Conselho de Autoridade Portuária – CAP, dos operadores portuários e de aspectos ligados à mão-de-obra portuária, concluindo com uma síntese prática da regulação local, espelhada no regulamento de um porto nacional.

11. Seqüencialmente, abordamos a questão do equilíbrio econômico-financeiro das tarifas portuárias, considerando, para isso, os aspectos legais e os parâmetros indicados pela ANTAQ para a formulação das propostas de com essa finalidade. Apresentamos o rol de informações necessárias para a demonstração das despesas operacionais e a incorporação de receitas, no qual é avaliada a situação econômico-financeira da proponente.

12. Buscando permitir uma visão prática do tarifário portuário, exemplificamos o tema, apresentando uma síntese da tabela utilizada pela companhia Docas do Estado de são Paulo – CODESP, escolhida em razão da sua amplitude e complexidade.

13. Em seguida comentamos a utilização do termo “taxa” no sentido de tarifa portuária, tratando de diferenciá-los e abordando os adicionais tarifários cobrados.

14. Para propiciar uma melhor compreensão da formação dos custos portuários, utilizamos os Termos Internacionais de Comércio para exemplificar os componentes dos preços das mercadorias no mercado interno e aqueles integrantes da composição do preço nas exportações. Complementarmente, indicamos fonte de informação sobre as tarifas praticadas no país, bem como informações relacionadas ao desempenho do setor portuário nacional.

15. Com a finalidade comparativa, apresentamos um demonstrativo da experiência internacional, na prática de reajuste das tarifas portuárias

16. Considerando o conjunto das informações apresentadas, comentamos como os atores da atividade de exploração econômica dos serviços portuários manifestam seus interesses, influenciando a fixação do valor das tarifas.

17. Tratamos da regulação para a competição, das restrições existentes nesse mercado e seus desdobramentos sobre os valores praticados, abordando os aspectos relacionados ao regime de fixação do valor do serviço pelo custo e o regime de preço pelo serviço.

18. Ao tratarmos da competição, fazemos observar a importância do papel desempenhado pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP e as questões ligadas à utilização da mão-de-obra portuária, dos serviços de praticagem e a atuação das empresas de navegação nesse mercado.

19. Ao término, apresentamos algumas considerações complementares, sobre os custos portuários e o equilíbrio econômico-financeiro das Autoridades

Portuárias, que entendemos possam auxiliar no entendimento do seguimento.

20. Concluindo este sumário executivo, devemos assinalar que não existe um modelo geral aplicável, de forma ótima, à diversidade dos portos mundiais. É exatamente a diversidade e a não uniformidade a regra que deve prevalecer.

21. A forma autônoma de administração da exploração portuária é a que tem obtido maior êxito nos principais portos do mundo, onde o desenvolvimento foi alcançado mediante a conciliação de dois elementos: a autonomia das administrações portuárias e estreita coordenação e regulação das atividades exploradas.

EQUIPE TÉCNICA

22. Por parte da FGV, a equipe técnica envolvida na preparação deste relatório foi composta por:

- Alketa Peci;
- Lana Montezano;
- Suriman Nogueira de Souza Júnior.

23. Por parte do TCU/SEFID, participaram da discussão sobre o material elaborado pela FGV:

- Adalberto Santos de Vasconcelos;
- Denise Torres de M. de Silveira e Silva;
- Maridel Piloto de Noronha;
- Uriel de Almeida Papa.

LISTA DE SIGLAS

AFRMM – ADICIONAL AO FRETE PARA A RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE

AFU – ASSOCIAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS DA COTRISAL

AITP – ADICIONAL DE INDENIZAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

AL – ALAGOAS

AM – AMAZONAS

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTT – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

AP – AMAPÁ

APMC – ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE MACEIÓ

APPA – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

APSFS – ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

ATP – ADICIONAL DE TARIFA PORTUÁRIA

BA – BAHIA

CADE – CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA

CAIMA – COMPANHIA AGROINDUSTRIAL DE MONTE ALEGRE

CAP – CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

CDC – COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ

CDFMM – CONSELHO DIRETOR DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

CDFMM – CONSELHO DIRETOR DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

CDI – COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA

CDP – COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

CDRJ – COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO

CDSA – COMPANHIA DOCAS DE SANTANA

CE – CEARÁ

CODEBA – COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DA BAHIACOMPANHIA

DOCAS DO RIO CODERN – COMPANHIA DOCAS DO GRANDE DO NORTE

CODESA – COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO

CODESP – COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

COFINS – CONTRIBUIÇÃO PARA O FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL

COMAP – COMPANHIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

CONIT – CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE

CST – COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

CVRD – COMPANHIA VALE DO RIO DOCE

DNPN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

DNPRC – DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

DNPVN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS

DNTI – DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

EADI – ESTAÇÃO ADUANEIRA INTERIOR

EMAP – EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

ES – ESPÍRITO SANTO

FERROBAN – FERROVIA BANDEIRANTES

FGV – FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

FITP – FUNDO DE INDENIZAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

FMM – FUNDO DA MARINHA MERCANTE

GEPRO – GRUPO DE ESTRATÉGIAS EM PRODUÇÃO

HIT – *HUTCHINSON INTERNATIONAL TERMINAIS*

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

ICOMI – INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MINÉRIOS S/A

IGP – ÍNDICE GERAL DE PREÇOS

INCOTERMS – TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO

INPC – ÍNDICE NACIONAL DE PREÇOS AO CONSUMIDOR

INPH – INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS HIDROVIÁRIAS

IPCA – ÍNDICE NACIONAL DE PREÇOS AO CONSUMIDOR AMPLO

IPUPE – INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE USO PÚBLICO ESPECIAL

ISS – IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS

KCT – KELANG CONTAINER TERMINAL

KPA – KELANG PORT AUTHORITY

MA – MARANHÃO

MBR – MINERAÇÃO BRASILEIRAS REUNIDAS S/A

MERCOSUL -

MG – MINAS GERAIS

MT – MATO GROSSO

NPCP – NORMAS PERMANENTES DA CAPITANIA DOS PORTOS

OGMO – ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

ONP – ÓRGÃO NACIONAL DE PRATICAGEM

OP – OPERADOR PORTUÁRIO

PA – PARÁ

PB – PARAÍBA

PE – PERNAMBUCO

PIS – PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL

PNV – PANO NACIONAL DE VIAÇÃO

PR – PARANÁ

PROTOBRÁS – EMPRESA DE PORTOS DO BRASIL S/A

RFFSA – REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA

RJ – RIO DE JANEIRO

RN – RIO GRANDE DO NORTE

RO – RORAIMA

RS – RIO GRANDE DO SUL

SAE – SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

SC – SANTA CATARINA

SDE – SECRETARIA DE DIREITO ECONÔMICO DO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

SE – SERGIPE

SEFID – SECRETARIA DE FISCALIZAÇÃO E DESESTATIZAÇÃO

SNPH – SOCIEDADE DE NAVEGAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DO AMAZONAS

SNV – SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

SOPH – SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DE RONDÔNIA

SP – SÃO PAULO

TCU – TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

THC – *TERMINAL HANDLING CHARGE*

TRA – TERMINAL RETROPORTUÁRIO ALFANDEGADO

TUP – TERMINAIS DE USO PRIVATIVO

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – MODELOS ADMINISTRATIVOS DE EXPLORAÇÃO – ADMINISTRAÇÃO FEDERAL 65

QUADRO 2 – MODELOS ADMINISTRATIVOS DE EXPLORAÇÃO – ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL 66

QUADRO 3 – MODELOS ADMINISTRATIVOS DE EXPLORAÇÃO – ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL 67

QUADRO 4 – MODELOS ADMINISTRATIVOS DE EXPLORAÇÃO – ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL 67

QUADRO 5 – ÁREA DE INFLUÊNCIA E ADMINISTRADOR DAS UNIDADES PORTUÁRIAS . 68

QUADRO 3 – DEMONSTRATIVO DA COMPOSIÇÃO DO CUSTO OU DESPESA TOTAL 212

QUADRO 4 – DEMONSTRATIVO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA - TARIFA: DEFICIÊNCIA OU EXCESSO DE REAJUSTE 215

QUADRO 8 – DEMONSTRATIVO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA – TARIFA: NECESSIDADE DE REAJUSTE TARIFÁRIO 217

QUADRO 9 - CATEGORIAS DE INCOTERMS..... 235

QUADRO 10 - EXEMPLO: COMPONENTES DO PREÇO - EX WORKS, CFR 236

QUADRO 11 - MECANISMOS DE REAJUSTE TARIFÁRIO: EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL. 238

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS 64

I. APRESENTAÇÃO E OBJETIVO

24. Este relatório apresenta os resultados da pesquisa sobre a fiscalização da regulação econômico-financeira no setor portuário, referente ao Produto 3 – Desenvolvimento de Métodos e Técnicas, que faz parte do Projeto de "Apoio à Modernização do Tribunal de Contas da União – Aperfeiçoamento do Controle Externo da Regulação", cujo contrato de prestação de serviços nº 04/47-944 foi firmado entre o TCU e a FGV.

25. O relatório objetiva conhecer os diversos aspectos e mecanismos que permeiam a regulação econômico-financeira do setor portuário nacional e identificar os atores e os seus respectivos papéis nesse cenário, a fim de desenvolver novos métodos e técnicas que possibilitem otimizar e sistematizar a fiscalização, pelo controle externo, da regulação econômico-financeira do setor.

26. Tendo-se como escopo a estruturação de um conjunto de informações básicas que permitissem o desenvolvimento de parâmetros de fiscalização da regulação econômico-financeira do setor portuário, buscando-se desenvolver o trabalho abordando os seguintes temas:

    a) Operações portuárias: principais características e vocações dos portos nacionais; as diversas atividades desenvolvidas no âmbito portuário; principais aspectos operacionais do porto; e principais conceitos característicos da atividade portuária.

    b) Regulação da atividade: papéis, competências e atuação dos principais atores na regulação econômico-financeira do porto, especificamente a Secretaria de Portos, a Autoridade Portuária, o Conselho de Autoridade Portuária e a ANTAQ.

c) Competição no mercado: a competição no âmbito intra-porto e entre portos nacionais.

d) Experiência regulatória: as principais variáveis reguladas ou tipos de regulação no âmbito portuário e, comparativamente, os principais tipos ou aspectos da fiscalização da regulação econômico-financeira, segundo a experiência internacional.

e) A tarifa: a base de remuneração dos serviços portuários, comparando com as principais experiências internacionais; formação das tarifas e as taxas portuárias, públicas ou privadas; processamento da reequilíbrio econômico-finaceiro da tarifa; impactos das diversas taxas e tarifas, existentes no âmbito portuário, sejam públicas ou privadas; e influências sofridas ou geras pelas taxas ou tarifas portuárias.

26. Encontram-se anexados, a este relatório, glossário de termos portuários (Anexo II) e glossário de termos de logística (Anexo III) para facilitar a compreensão termos técnicos das respectivas áreas.

II. O DOMÍNIO PORTUÁRIO: CONCEITOS E CARACTERÍSTICAS

27. Inicialmente cabe apresentar os aspectos caracterizadores do domínio público aquaviário e portuário e os conceitos básicos identificadores das instalações portuárias. 1

2.1 TRAÇOS CARACTERÍSTICOS

28. A noção básica de serviço público nos remete, primariamente, ao dever do Estado em satisfazer necessidades de interesse geral. Trata-se de conceito indeterminado, uma vez que suas características e elementos são mutáveis no tempo e de acordo com as condições sócio-econômicas e políticas de uma sociedade, refletindo-se no próprio papel interventivo do Estado. 2

29. Em diversas modalidades de prestação de serviços de interesse coletivo, dispõe o Poder Público da prerrogativa da exploração em regime de monopólio. Essa exploração se dá mediante regulação específica, mediante regime jurídico administrativo próprio, pelo qual o Estado impõe sua autoridade sobre os prestadores ou exploradores dos serviços, quer sejam pessoas jurídicas de direito público ou privado, caso da prestação dos serviços públicos de infra-estrutura portuária.

---

1 SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. As informações contidas neste item tiveram como base o texto do autor, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, denominado *Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação, notadamente quanto ao domínio público aquaviário e portuário.

2 MUKAI, Toshio. *Participação do estado na atividade econômica, limites jurídicos.* São Paulo: Revista dos Tribunais, 1979, pp. 75-87.

30. A caracterização estratégica dos serviços portuários, relacionados à segurança nacional, tanto no seu sentido físico como econômico, indica que devam ser explorados, direta ou indireatamente, pelo Estado por meio da imposição de monopólio, com exclusividade, uma vez que se tipificam como serviços públicos de interesse geral. [3]

31. Contudo, a índole econômica da prestação dos serviços de infra-estrutura portuária permite ao Estado que da sua exploração não seja apartada da iniciativa privada, mantendo o Estado seu domínio sobre a atividade.

32. São traços característicos dos serviços portuários: a) a exploração de atividade econômica de interesse público, em razão da sua indispensabilidade; e b) a situação de monopólio natural, no qual a ausência de competição entre os exploradores privados pode causar danos à coletividade.

33. O monopólio portuário se caracteriza pelo seu aspecto antieconômico, estando relacionado aos elevados investimentos necessários para a sua exploração, confrontados com os baixos índices de retorno, tornando a fase inicial de estruturação da prestação dos serviços pouco atraente para a iniciativa privada.

34. Denote-se, também, que para o desenvolvimento das atividades portuárias, além dos custos de investimento, é exigida a utilização de espaços físicos que somente o Poder Público pode dispor, ou seja, a utilização de bens patrimoniais públicos, que por sua própria natureza, constituem-se em bens legalmente protegidos.

3 Sobre o tema transportes e segurança nacional, do ponto de vista territorial e político, *vide*: TAVARES, A . de Lyra. *Segurança nacional, antagonismos e vunerabilidades*, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958, pp. 187-212.

2.2. DOMÍNIO PÚBLICO AQUAVIÁRIO

35. Inicialmente devemos considerar que águas são bens integrantes do patrimônio público e, assim, o porto é bem público, quer se ache situado em águas correntes ou dormentes. Trata-se de um bem público afeto a uma finalidade específica, qual seja, a exploração para a prestação de serviços públicos portuários, logo, são bens públicos de uso especial. Essa afetação específica, de finalidade publicísta, permite ao Estado que cumpra a obrigação que lhe é imposta constitucionalmente na exploração desses serviços. 4

36. Os bens públicos podem ser: de uso comum, quando abertos ao público, tais como as instalações portuárias exploradas para uso público; bens de uso especial, quando seu uso é restrito, de modo atender à execução ou apoio de serviços públicos, como as instalações portuárias para exploração privativa, de modo exclusivo ou misto; e, ainda, bens públicos dominicais, aqueles que não receberam ou perderam uma destinação específica ou comum. 5

37. Relativamente à disponibilidade, são considerados absolutamente indisponíveis, como regra, tanto os bens públicos de uso comum como os de uso especial, ambos por estarem vinculados ao interesse público.

4 LEITE, Fábio Barbalho e MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. *Peculiaridades do contrato de arrendamento portuário.* Rio de Janeiro: RDA, 231, jan./mar. 2003, pp. 269-282.
5 MEIRELLES, Helly Lopes. *Direito administrativo brasileiro,* 26ª ed.. São Paulo: Malheiros, 2001, p. 477.

38. Tomando a natureza física do bem como referência classificatória, temos o domínio natural, compreendendo o domínio terrestre, o hídrico, o marítimo, e o portuário, entre outros. 6

39. A competência para legislar sobre águas é privativa da União, assim como o de legislar sobre temas afins, como direito marítimo, o regime dos portos, a navegação lacustre, fluvial e marítima, inclusive sobre polícia marítima, a instituição de sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e a definição de critérios de outorga de direitos de seu uso. 7

40. As águas que conformam o território hídrico nacional se sujeitam à disciplina Direito Público, sendo em nível constitucional estabelecida a partilha entre as unidades federativas, bem como a respectiva competência para legislar sobre o domínio hídrico.

41. Entre as águas públicas sobressai, por sua importância, o mar, cabendo ao Estado facilitar-lhe a utilização pacífica, particularmente pela construção, entre outros, de instalações portuárias, regulando-lhe sua utilização. 8

2.3. CLASSIFICAÇÃO DO DOMÍNIO AQUAVIÁRIO

42. Entre os deveres do Estado está o de fiscalizar seu mar territorial, facilitar a navegação, com a instalação de faróis ou sinalizadores e de dragar

6. MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *Curso de direito administrativo,* 12ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001, pp. 330 e 331.
7 BRASIL. Constituição Federal: Ë competência da União para legislar sobre águas: inciso IV, do art. 22l; Direito marítimo, regime dos portos, navegação: inciso I, do art. 22, e inciso XX, do art. 22; Polícia marítima: inciso III, do § 1ª, do art. 144, combinado com o inciso XXII, do art. 22; Sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos: inciso XIX, do art. 21

partes do fundo do mar, garantido a navegabilidade. Além disso, outras razões evidenciam a importância do exercício do poder de império sobre essa área, principalmente, em decorrência da existência, nessa parte do território nacional, de variados recursos naturais. Logo, acentue-se que o Estado não só exerce sua soberania sobre o mar territorial, mas também é sujeito do domínio sobre ele, tendo, concomitantemente, o *imperium* e o *dominium*. [9]

43. Tomando-se como referência a terra firme, é possível classificar as águas marítimas em próximas e longínquas, *mare proximum* e *mare altum*.

44. Próximo é o mar que fica adjacente à porção de terra do país considerado. Alto mar ou mar livre é o elemento líquido que ultrapassa determinadas faixas. A partir disso, classifica-se o domínio público marítimo quanto ao mar territorial, o mar livre, a zona contígua ao mar territorial e as águas marítimas.

45. As águas marítimas interiores são as baías, enseadas, portos, ancoradouros. Sendo possível, ainda, ser estabelecida diferença entre o mar interior e o mar cerrado, o primeiro como sendo aquele sem aparente ligação com o mar e o segundo como aquele que se comunica com o mar por um canal ou estreito.

46. Ao contrário das águas dinâmicas, existem as águas estáticas, que formam o domínio lacustre, são os lagos, lagoas, represas, reservatórios, açudes etc. Essas águas estáticas se dividem em naturais e artificiais; essa divisão não é meramente acadêmica, prendendo-se à importância em alguns sistemas jurídicos que as subordinam à regimes jurídicos diversos e, em especial, no que se refere ao instituto da desafetação.

---

8 CRETELLA JUNIOR, José. *Tratado de domínio público*, 1ª ed.. Rio de Janeiro: Forense, 1984, p. 201
9 *Ibdem.*

47. Quanto ao domínio fluvial, este abrange todo o tipo de água corrente, sejam elas naturais ou artificiais. Dentro dessa classificação, destacam-se os rios navegáveis, aqueles em que a navegação é possível, natural ou artificialmente, em todo ou em parte, por embarcações de qualquer espécie.

48. Difere a navegação de fato da navegação legal. Na primeira não há nenhum interesse público, enquanto que na segunda se tem em vista um transporte público de pessoas ou bens. Assim, fica patente a necessidade, quando da conceituação do rio navegável, da utilização complementar do tipo de circulação a que se destina, seja de bens ou de pessoas.

2.4. NOÇÃO DE TRANSPORTE

49. Sobre essa circulação, podemos ter diversas acepções, sendo básica à noção de transporte, com a idéia nuclear de alteração de lugar ou de situação. No sentido do transporte de bens e pessoas, seu instrumento é o veículo ou a embarcação.

50. Conforme a modalidade, os transportes podem ser terrestres, aeroviários ou aquaviários, estes quando realizados por via líquida, subdividindo-se em marítimos, por mar, ou hidroviários, por rios, lagos ou canais. [10]

51. Quanto à forma, podem ser modais, realizados mediante utilização de uma só modalidade de transporte ou intermodais, quando da utilização de mais de uma modalidade, como na interação entre transportes marítimos e rodoviários e ferroviários.

10 MENDONÇA, Fernando. *Direito dos transportes*. São Paulo: Saraiva, pp.1 a 3

52. Assim os portos surgiram e se desenvolveram para serem os espaços físicos nos quais se realizam as necessárias trocas modais, interfaces, entre os diversos meios de transporte, aquaviários e terrestres, de pessoas e mercadorias, representando importante elo na cadeia logística de transportes.

2.5. DOMÍNIO PÚBLICO PORTUÁRIO

53. A noção de porto não se confunde com a de simples acidente geográfico, embora neste tenha sua origem. No passado, e ainda hoje, o acidente geográfico determina o porto, como lugar escolhido dentre aqueles que reunam o maior número de características facilitadoras para o seu aproveitamento. [11]

2.5.1. Sentido físico

54. No seu sentido físico, porto é a conjugação da terra firme e da água, obra da natureza, escolhida pelo homem em razão de sua funcionalidade. É a forma que as águas tomam ao preencher os espaços terrestres e a profundidade do elemento líquido, perto das terras, que constituem fatores determinantes na eleição do porto.

11 Na Itália, o porto ou a área portuária é conceitualmente bipartida: *"sono ripartiti (...) in due categorie ... [alla prima] ...che siano destinati alla difesa nazionale e alla sicurezza dello Stato, ovvero ad attività economica (che può essere comerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia e turistica e da diporto)"*. SIRIANNI, Guido. *I porti marittimi*,. *In* CASSESE, Salino. *Trattato di diritto amministrativo*, tomo secondo, 2000, p. 1980. - CRETELLA JUNIOR. *Op. cit.*, pp. 224.

55. Desses comentários, verificamos, claramente, a importância que era dada ao elemento água, em detrimento do elemento terra. Ao se tratar desse segundo elemento, as preocupações se dirigiam apenas para a firmeza, segurança, estabilidade do terreno, sem o que se considerava o porto um mero ancoradouro, sem possibilidades de embarque ou desembarque. [12]

56. Sob o aspecto geográfico, estudado pela hidrologia, o porto é um acidente que reúne determinadas peculiaridades, uma porção de terra contígua às massas de água, de origem marítima, fluvial ou lacustre, abrigada das condições atmosféricas e marítimas, ventos ou correntes líquidas. Logo, o porto é um objeto natural físico, um dado da natureza.

57. Por outro lado, esse conjunto natural pode ser alterado, construído e aparelhado pelo homem, funcionalmente, objetivando determinados fins.

2.5.2. Sentido funcional

58. Sem dúvida, o principal elemento continua sendo a água; contudo, o desenvolvimento tecnológico experimentado pela construção civil portuária, permitiu que fossem superadas dificuldades construtivas, transferindo as preocupações das instalações civis para a área disponível para embarque, desembarque e armazenamento.

59. Não obstante, mesmo com a mudança de algumas características operacionais, a atividade portuária não alterou de forma substancial o

12 *"La primera lógica interpretación, (...) los puertos naturales, o sea, un sitio abrigado de la costa donde se puede fondear. (...). Sin embargo, parece claro que una cosa es decir que tanto pertenecen al dominio público un puerto hecho por el hombre como un puerto natural, que afirmar que ambos tienen el mismo régimen jurídico".* GORDILLO, Agustín. *Tratado de derecho administrativo*, tomo 2, La defesa del usuario y del administrado. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo, 2000, p. VII-3-4.

conceito clássico de porto. Nesse sentido, o conceito de porto será absoluto ou relativo, hidrográfico ou funcional.

60. Independentemente da finalidade do porto, seu conceito conjugará requisitos naturais e artificiais, permitindo, inicialmente uma *definitio structuralis* e posteriormente, uma definição teleológica ou finalista.

2.5.3. Sentido administrativo e fiscal

61. A noção de porto, em sentido administrativo e fiscal, é a de lugar apropriado para operações de embarque e desembarque de pessoas e de carga e descarga de coisas. 13

2.5.4. Sentido náutico

62. O sentido náutico independe de qualquer operação de carga ou descarga de mercadorias, é o lugar abrigado da costa em que se pode fundear, pois, se o local não é abrigado, ou seja, protegido dos ventos e correntes, não é porto, mas ancoradouro.

13 BIELSA, *Derecho administrativo*, 5ª ed., 1956, p. 458; e BASAVILBASO, Villegas. *Derecho administrativo*, vol. IV, 2ª parte, 1952, p. 632. *Apud*, CRETELLA JUNIOR. *Op. cit.*, pp. 224 e 225

2.6. CLASSIFICAÇÕES DO DOMÍNIO PORTUÁRIO

2.6.1. Características naturais e funcionais

63. A partir de suas características naturais ou funcionais os portos podem ser classificados como naturais ou artificiais e em comerciais ou militares.

64. Porto natural ou geográfico é o conjunto formado de água e terra que reúne condições para embarque e desembarque de pessoas e bens, o porto artificial é o que depende da interferência pública ou privada, para a realização de obras de aparelhamento que permitam a melhor utilização das águas e da terra contígua.

65. Quanto aos portos militares e aos comerciais, os primeiros participam da manutenção da segurança do território nacional, enquanto que os portos comerciais objetivam exercer a prática comercial de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

66. Quanto à classificação dos portos, eles podem ser nacionais, estaduais ou municipais, conforme seus respectivos titulares.

67. Quanto ao meio em que se encontram, podem ser marítimos, fluviais ou lacustres, de acordo com o volume de água em que se situem. Como os portos podem se situar em diferentes massas de água: rios, lagos e mares territoriais, eles acompanham a natureza das águas, ou seja, é o porto um bem público, quer se localize em águas correntes ou dormentes. [14]

14 Diante do texto da Lei n° 9.075/95, é possível suscitar questões em âmbito de eventual competência estadual ou municipal sobre serviços de transporte aquaviário no âmbito de um município ou de uma região metropolitana. Segundo Marcos Juruena Villela Souto, o conceito de porto estaria a abrigar, também, a simples estação de embarque ou desembarque de passageiros para o transporte aquaviário interno. Da decisão pela competência federal poderia

2.6.2. Retroporto

68. Os romanos falavam em porto e angiporto. Distintamente, os autores da primeira metade do século XX, referiam-se ao porto e ao anteporto, este servindo de refúgio, proteção ou estadia de embarcações ou para transporte, servindo o porto, propriamente dito, para as operações de carga e descarga.

69. Usualmente, o termo anteporto foi substituído pela expressão retroporto ou área retroportuária, onde, entre outras finalidades, de modo geral, realizam-se as trocas modais de transporte, ou seja, dos equipamentos rodoviários ou ferroviários para aqueles destinados ao transporte de cargas para o interior das embarcações. [15]

2.7. CONCEITO LEGAL

70. Na conceituação legal, porto organizado é aquele *"construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias,*

---

ficar inviabilizada qualquer concessão estadual ou municipal; em casos como o Estado do Rio de Janeiro, que era controlador de uma empresa pública que opera o setor (a CONERJ), a inexistência de poder concedente impossibilitaria a sua privatização com outorga de concessão. Sobre a questão, citando Luis Roberto Barroso, conclui que a competência federal abrange a legislação e o poder de polícia, mas não a titularidade do serviço que abrange o transporte no mesmo município, que, por integrar região metropolitana formalmente reconhecida, admite o poder concedente estatal. Também seguindo o entendimento de Deyse Deda Catharino Gordilho, conclui pela competência estadual para a concessão de serviços de transporte coletivo hidroviário de navegação marítima interior de passageiros e veículos, *ferry-boats.* SOUTO, Marcos Juruena Villela. *Desestatização, privatização, concessões, terceirizações e regulação*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002, p. 328.

15 FARIA, Sérgio Fraga Santos. *Introdução ao estudo da atividade portuária.* Salvador: EDUFBA, 1995, pp. 25-28.

concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária".[16]

2.8. ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

71. A área do porto organizado é aquela compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário. [17]

2.9. HINTERLÂNDIA

72. Termo *"hinterland"* expressa o território situado por trás de uma costa marítima ou de um rio, numa região servida por um determinado porto. Essa noção nos remete à visualização geográfica onde a hinterlândia de um porto era constituída por uma parte do litoral e sua respectiva projeção para o interior do país.

73. Por zona de jurisdição, tínhamos a parte da hinterlândia formada pelas faixas litorâneas contíguas ao porto e pela cidade onde o porto estava localizado, bem como as respectivas repartições aduaneiras.

16 BRASIL. Art. 1º, § 1º, I, da Lei nº 8.630, de 1993, com a redação dada pela Lei nº 11.314, de 2006.
17 *Ibdem*.

74. A conceituação legal dada à área do porto organizado afastou as noções de hinterlândia e de zona de jurisdição do porto, vindo a delimitar o espaço físico no qual os serviços de natureza portuária devem ser prestados de fato, ou seja, restringindo a área onde a concessionária pode exercer os poderes e deveres relativos à concessão.

2.10. TERMINAIS PORTUÁRIOS

75. A partir do conceito legal de área do porto organizado é que são caracterizados os espaços destinados à iniciativa privada para a implantação e exploração de instalações portuárias, como os terminais portuários de uso privativo exclusivo ou misto. Observando-se que somente é autorizada a implantação de terminal portuário de uso privativo dentro da área do porto organizado quando o interessado for o titular do domínio útil do terreno. [18] A outorga de autorização, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, é ato administrativo unilateral, que autoriza a empresa privada ou entidade pública a construir, a explorar e a ampliar terminal portuário de uso privativo.[19]

2.10.1. Terminais de uso privativo exclusivo e misto

76. É prevista a utilização de instalações privativas com finalidade exclusiva ou mista. [20]

18 BRASIL. Art. 3º, da Resolução 517-ANTAQ, de 2005.
19 BRASIL. I, art. 2º, da Resolução 517-ANTAQ, de 2005.
20 BRASIL. Art. 4º, da Lei nº 8.630, de 1993, com a redação dada pela Lei nº 11.314, de 2006.

77. O terminal portuário de uso privativo exclusivo é a instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem de carga própria, destinada ou proveniente de transporte aquaviário. [21]

78. O terminal portuário de uso privativo misto é a instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem, além da carga própria, de carga de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. [22]

79. Tanto o terminal privativo de uso exclusivo como o de uso misto são instalações portuárias não integrantes do patrimônio público, sendo a forma de aquisição de direitos a autorização administrativa, somente sendo autorizadas dentro porto organizado quando o interssado for o titular do domínio útil do terreno,[23] não se configurando como sendo prestação de serviços públicos delegados.

2.11. ESTAÇÃO ADUANEIRA INTERIOR - EADI

80. Estação Aduaneira Interior - EADI, comumente denominada porto seco, é um terminal alfandegado de uso público, situado em zona secundária, usualmente área próxima ou retroportuária, destinada à prestação, por terceiros, de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro e de acondicionamento,

21 BRASIL. II, art. 2º, da Resolução 517-ANTAQ, de 2005.
22 *Ibdem*.
23 No caso de exploração de bens públicos, integrantes do patrimônio do porto organizado, o título de aquisição de direitos é o arrendamento portuário.

recondicionamento e montagem de mercadorias importadas, submetidas ao regime especial de entreposto aduaneiro. 24

81. Os serviços desenvolvidos em EADI podem ser delegados a pessoas jurídicas de direito privado que tenham como principal objetivo social, cumulativamente ou não, a armazenagem, a guarda ou o transporte de mercadorias, sendo essa delegação efetivada mediante permissão de serviço público, após a realização do respectivo processo licitatório.

82. A EADI é instalada, preferencialmente, em áreas adjacentes às regiões produtoras ou consumidoras de mercadorias sob controle aduaneiro. São também executados nessas estações todos os serviços aduaneiros, a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e exportação, conferência e desembaraço, permitindo, assim, a sua rápida interiorização.

83. Em razão da sua localização, em locais próximos aos dos agentes econômicos envolvidos no processamento das mercadorias, a instalação dessas estações representa uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte. 25

24 A Estação Aduaneira Interior - EADI, comumente é denominada porto seco ou *"dry port"*.
25 Estação Aduaneira Interior - EADI recebe as cargas ainda consolidadas, podendo nacionalizá-las de imediato ou trabalhar como entreposto aduaneiro. Dessa forma, a EADI armazena a mercadoria do importador pelo período que este desejar, em regime de suspensão de impostos, podendo fazer a nacionalização de acordo com as necessidades do importador. Acrescente-se a essa relação as Estações Aduaneiras de Fronteira - EAF, que são terminais situados em zonas primárias de ponto alfandegado de fronteira ou em área contígua nos quais são executados os serviços de controle aduaneiro de veículos de carga em tráfego internacional, de verificação de mercadorias em despacho e outras operações de controle de determinados pela autoridade aduaneira. Diferentemente, os EADI são terminais situados em zona secundária, nos quais são executados os serviços de operação sob o controle aduaneiro, manipulando-se cargas destinadas à importação ou exportação; já os TRA, situam-se em áreas em zona contígua à de um porto organizado ou instalação portuária, nos quais são executados os serviços de operação sob o controle aduaneiro, manipulando-se cargas destinadas à

2.12. TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS ALFANDEGADOS - TRA'S

84. Diferenciação conceitual deve ser feita quanto aos antigos Terminais Retroportuários Alfandegados - TRA's, que se caracterizavam por serem depósitos alfandegados localizados em áreas próximas ou secundárias aos portos organizados. Com a admissão da transformação desses terminais em EADI's, tornou-se possível que essas instalações passassem também a operar com a entrepostagem de mercadorias sob controle aduaneiro.

2.13. Estação de Transbordo de Cargas

85. Estação de Transbordo de Cargas é a instalação, a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior. 26

2.14. Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte

86. A Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte é aquela destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias, ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. 27

---

importação ou exportação, sob controle aduaneiro, embarcadas em contêineres, reboque ou semi-reboque.
26 BRASIL. VI, § 1º, art. 1º, da Lei nº 8.630, de 1993, com a redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007.
27 *Ibdem*.

2.15. *HUB PORT* OU PORTO DE TRANSBORDO

87. *Hub port* ou porto de transbordo é aquele porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. É o ponto central para coletar, separar e distribuir para uma determinada área ou região específica.

88. Essa figura decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrando rotas e reduzindo o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas.

89. O principal objetivo dessas estratégias é o de aumentar as economias de escala na exploração das embarcações, ou seja, no caso da navegação, o menor custo unitário por volume transportado.

90. Com a concentração das rotas e a redução do número de escalas, o navio fica mais tempo navegando e menos tempo em operação nos portos. Para a redução ainda maior desse tempo é necessário que o *hub* escolhido seja eficiente.

2.16. TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

91. Podemos definir transporte aquaviário como aquele pelo qual o veículo ou embarcação se desloca no meio líquido, por via marítima, fluvial ou lacustre.

92. As principais características desse modal são seu baixo consumo de energia por tonelagem movimentada e a circulação de grandes volumes de carga por viagem, características essas que reafirmam o aspecto estratégico dessa modalidade de transporte.

93. O armador é aquele que, à sua custa, equipa, mantém e explora comercialmente embarcação mercante, podendo ser ou não o seu proprietário.

94. A agência ou empresa marítima é a que presta serviços de administração ou representação de negócios, em nome do representante legal ou responsável direto da embarcação, tomando as providências necessárias ao seu despacho em portos organizados e terminais aquaviários instalados no território nacional.

III. EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DO MONOPÓLIO PORTUÁRIO

95. Tratamos, a seguir, do papel do Estado brasileiro na regulação e exploração econômica do monopólio portuário, natural e legal, caracterizando esse mercado de prestação de serviços, o poder econômico de seus agentes e a formação de grupos de interesse. [28]

96. Seguimos com a evolução da regulação econômica do setor, introduzindo a noção de descentralização da exploração dos serviços, para alcançarmos a atual estrutura composta pelos principais portos nacionais, relacionando seus aspectos diferenciadores, cujas informações são acrescidas no Anexo I.

3.1. INTERVENÇÃO ESTATAL

97. As características sociais e econômicas do país tornam irrenunciável o dever da implementação de programas desenvolvimentistas de governos, nos quais, sempre que possível, a forma de intervenção do Estado no domínio econômico deixe de ser a empresarial e seja a de eminentemente regulador, buscando o desenvolvimento dos setores produtivos nacionais, mediante a aplicação de instrumentos e mecanismos de regulação adequados à nossa realidade, equilibrando os interesses públicos e os

28 SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. As informações contidas neste item tiveram como base o texto do autor, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, denominado *Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação, notadamente quanto à intervenção regulatória, a regulação do monopólio portuário nacional e a modelagem administrativa e regulatória do setor portuário nacional.

privados relacionados à prestação de serviços públicos, notadamente os relacionados à infra-estrutura dos transportes aquaviários.

98. A noção de serviço público situa-se numa área, nem sempre clara, entre o direito público e o privado. É dentro desse espaço limítrofe que, elasticamente, a estrutura prestacional dos serviços públicos se ajusta às mudanças técnicas e econômicas de uma sociedade, condicionando a extensão do papel do Estado na economia.

99. Essa dinâmica de ordem econômica impulsiona a evolução dos sistemas regulatórios, vinculando-os às necessidades econômicas de um período temporal. Nesse contexto, as regras reguladoras ficam fortemente condicionadas pelo funcionamento do sistema econômico e pelas expectativas modeladoras da atividade dos seus agentes, passando a regulação estatal a expressar, ponderadamente, as opções de política econômica, as leis econômicas de validade tendencial e o interesse geral. [29]

100. A realidade de determinados segmentos econômicos estratégicos brasileiros mostra que, mesmo com o reforço do perfil regulatório do Estado e a ampliação do espaço de atuação da iniciativa privada, a intervenção estatal setorial é inevitável. Esta é a situação do Sistema Portuário Nacional, onde as tipicidades naturais e legais do monopólio levam o Estado a intervir, aplicando os meios disponibilizados pelo ordenamento econômico visando à consecução do desenvolvimento setorial.

29 JUSTEN, Monica Spezia. *A noção de serviço público no direito europeu*. São Paulo: Dialética, 2003, p. 225 e 226. - MONCADA, Luís S. Cabral de. *Direito econômico*, 2ª ed.. Coimbra: Coimbra. P. 37.

3.2. REGULAÇÃO PORTUÁRIA

101. Em razão da sua importância estratégica, os portos brasileiros sempre estiveram submetidos à intervenção estatal, independentemente do momento histórico ou de organização política do país. Essa intervenção não foi o resultado de uma estratégia de governo cuidadosamente concebida, ao contrário, foi o resultado de numerosas circunstâncias políticas e econômicas que levaram o Estado brasileiro a ampliar ou restringir sua atuação interventiva, desde reações à crises econômicas internacionais e nacionais, passando pelo controle das atividades de empresas estrangeiras prestadoras de serviços públicos e exploradoras de recursos naturais, indo até programas de aceleração da industrialização e do desenvolvimento da infra-estrutura dos serviços públicos nacionais. 30

102. Entre os segmentos submetidos à intervenção estatal temos o que ordena o transporte terrestre, aéreo e aquaviário, cuja aplicação depende de lei. Tratando-se de transporte internacional devem ser observados os acordos celebrados pela União; e quanto ao transporte aquaviário nacional, cabe à legislação específica disciplinar a exploração do transporte de mercadorias na cabotagem e na navegação interior por embarcações estrangeiras. 31

103. Relativamente à infra-estrutura portuária, a intervenção do Estado manifesta-se pela competência atribuída à União para a exploração dos serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de Estado ou Território, bem como

30 VILLELA, Annibal. *Escritos selecionados*, Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, 2000, p. 65-81.
31 MACHADO, Patrícia Ferreira. *A constituição e os tratados internacionais*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1999, pp. 12 - 23.

da exploração da infra-estrutura portuária nacional, composta pelos portos marítimos, fluviais e lacustres.

104. Manifesta-se, também, a presença do Estado pelo exercício de atividades econômicas de interesse público, prestando serviços de infra-estrutura portuária, o que lhe é garantido constitucionalmente, explorando esses serviços, quer diretamente ou indiretamente.

105. Essa atuação estatal deve buscar sua interação com a capacidade da iniciativa privada em participar da exploração econômica desses serviços ou mesmo intervindo diretamente na prestação dos serviços, nos casos de desinteresse das empresas privadas ou por razões específicas de interesse público. Esse modo de gestão está inserido no regime da discricionariedade organizativa da Administração Pública, que, utilizando seu poder de escolha, conduz sua atuação no sentido da melhor opção de atendimento aos interesses sociais e econômicos envolvidos.

3.3. MONOPÓLIO PORTUÁRIO

106. Por suas características estratégicas, a prática da exploração dos serviços portuários indica que os mesmos devam ser implementados, direta ou indiretamente, pelo Estado, por meio de monopólio, devido às suas características de indispensabilidade. Assim, a intervenção estatal se torna inevitável, variando sua intensidade de acordo com o interesse competitivo da iniciativa privada na prestação desses serviços.

107. Observe-se que ao tratarmos do monopólio estatal portuário, não buscamos identificá-los com outros regimes de monopólio, com características próprias de exclusão da iniciativa privada, pois não há uma

exceção constitucionalmente explícita aos princípios da economia de mercado em favor do Estado empresário no caso portuário. O que se busca demonstrar é que o monopólio portuário, seja o natural ou o legal, é uma questão de fato, no qual a parceria com os agentes econômicos privados é desejada, mas nem sempre possível em decorrência da baixa rentabilidade do capital investido para a construção e aparelhamento de grandes portos ou instalações portuárias. 32

108. O monopólio natural corresponde àqueles serviços caracterizados pelo exercício de atividades que se apartam de um ambiente competitivo, decorrente, entre outras razões, das condições impostas pela própria natureza das coisas ou por serem privativas ou essenciais ao Estado, representado por um serviço que o poder político reconhece como privativo do Estado. 33

109. Na maioria dos casos, trata-se daquela atividade controlada pela autoridade pública, caracterizada pelo fornecimento de serviços a um grande número de usuários e que para a sua prestação demandam grandes

---

32 No atendimento dos interesses sociais e econômicos objetivados, temos a atuação monopolista do Estado, como forma interventiva que exclui a iniciativa privada de setores especificamente reservados à atuação estatal, instalando-se a figura econômica do monopólio, que é aquela em que há a eliminação da concorrência, juridicamente é *"uma exceção constitucionalmente explicita aos princípios da economia de mercado em favor do Estado empresário".* Nesse caso, o monopólio difere do instituto das atividades exclusivas de Estado, uma vez que aquele importa na vedação de toda a concorrência, em qualquer hipótese, em caráter genérico e ilimitado, enquanto que o último exclui apenas a concorrência na mesma área de uma idêntica espécie de atividade, podendo ser, portanto, delegada ou apenas autorizada quando não tiver escala empresarial. Exemplificando, a exploração do petróleo é um monopólio, excludente de qualquer atividade paralela, ainda que sem objetivo econômico, ao passo que o abastecimento de água é um serviço público exclusivo, não excludente da captação privada da água para consumo próprio, vedando-se apenas sua comercialização. Como ensina Diogo de Figueiredo Moreira Neto: "*A exploração do petróleo é um monopólio: genérico e ilimitado, reservado à União em todo o território nacional, excludente de qualquer atividade paralela ainda que sem objetivo econômico. Já o serviço público de abastecimento de água é um exclusivo: específico e limitado, de competência municipal, mas não excludente da captação privada de água para consumo próprio, vedando-se apenas a exploração econômica concorrente*". Curso... *Op. cit.*, pp. 369 e 370.

33 OLIVEIRA. José Carlos. *Concessões e permissões de serviços públicos*. São Paulo: Edipro, 1997, pp.33 e 34.

investimentos em infra-estrutura, como os serviços de infra-estrutura portuária.

110. Quanto ao monopólio legal, em sentido lato, é aquele constituído pelo legislador com finalidade política ou conveniência administrativa, representando os objetivos do Estado. 34

3.4. EXPLORAÇÃO PRIVADA

111. Na história administrativa dos portos brasileiros a iniciativa privada sempre esteve presente. Contudo, o retorno dos capitais investidos e o valor tarifário cobrado pelos serviços sempre foram questões de difícil solução, levando repetidamente o Estado a intervir prestando esses serviços. Viabilizada a questão do retorno do investimento, a associação com a iniciativa privada é estabelecida.

112. No segmento econômico aquaviário, diversas associações com a iniciativa privada podem ser verificadas, entre elas: concessões e autorizações para a construção e exploração de terminais privativos, além dos arrendamentos de áreas ou instalações para a prestação de serviços de infra-estrutura portuária, dentro do porto organizado.

113. Nos arrendamentos, é possível a existência de um ambiente competitivo, intra-porto; nas autorizações, essa possibilidade é mais remota, pela especialização técnica das instalações para a movimentação de cargas específica e pela localização geográfica que as distanciam.

34 *Idem.*

114. A questão dos investimentos necessários e o distanciamento geográfico entre os portos nacionais são aspectos básicos, que evidenciam a inviabilidade econômica de existir mais de um grande porto numa mesma localidade, até porque não haveria clientela suficiente para demandar tais serviços.

115. Por outro lado, caso essa possibilidade fosse possível de ser concretizada, a existência de alguns poucos competidores não seria suficiente para neutralizar uma situação de mercado propicia a prática de abuso econômico. Sendo assim, a regulação estatal é de primordial importância para o equilíbrio das forças atuantes nesse mercado, evidenciado como monopólio natural.

3.5. CARACTERÍSTICAS DO MERCADO

116. A competição no ambiente portuário pode ser aferida, tomando-se por base os seguintes aspectos:

a) a inexistência de grandes portos organizados competindo motivados pelas facilidades decorrentes de proximidade geográfica;

b) a ausência de competição entre os portos distanciados geograficamente devido ao elevado custo de deslocamento das cargas até o embarque;

c) pouca competição entre os prestadores de serviços de infra-estrutura portuária, arrendatários de áreas dentro do porto organizado; e

d) difícil competição possível entre os terminais especializados em razão de suas próprias características técnicas.

117. Inexiste no segmento portuário a estrutura de mercado chamada de concorrência perfeita. Além do distanciamento geográfico entre os portos, impedindo a instalação da plena concorrência, dentro do porto organizado, intraporto, ainda se verifica uma concorrência monopolística, na qual coexistem diversos exploradores da atividade econômica, prestando serviços bastante diferenciados. Em razão disso, de certa forma, o prestador de serviço atua como se monopolista fosse, por força da diferenciação ou especialização de seus serviços. É esse controle da oferta dos serviços que permite a posição privilegiada de influenciar o próprio preço, associada às barreiras à entrada dos demais concorrentes. [35]

118. Na estrutura de monopólio natural, dois aspectos podem ser observados: primeiro, os aspectos físicos ou geográficos dos portos brasileiros, únicos em suas regiões de atuação; e segundo a quase impossibilidade econômica da coexistência de mais de um agente na exploração da atividade.

119. Esse segundo argumento decorre dos elevados investimentos demandados, notadamente quanto aos custos fixos, que, independentemente da quantidade ou do volume de serviços prestados, são mantidos inalterados, representando verdadeira barreira à entrada de novos competidores num mercado em regime de monopólio natural. De fato, a

35 No modelo da concorrência perfeita o mercado é absolutamente competitivo, beneficiando, em última análise, o consumidor; os concorrentes não encontram barreiras à entrada ou à saída, sendo fácil o acesso aos fatores de produção específicos daquele mercado. - No oligopólio, existem poucas empresas atuando no mercado, sendo elevadas as barreiras à entrada e à saída dos agentes econômicos, criando-se uma interdependência entre as empresas, dando causa a um constante monitoramento, principalmente quanto aos preços praticados. - VAZ, Izabel. *Direito econômico da concorrência*. Rio de Janeiro: Forense, 1993, pág. 3. - São conseqüências do monopólio natural: a) a possibilidade do agente monopolista aumentar abusivamente o preço, afastando alguns usuários que passam a não mais a utilizar o serviço, quando possível; b) perdas sociais decorrentes do monopólio, já que o seu faturamento extra é reinvestido na manutenção da sua posição privilegiada, onerando, por via indireta, a própria sociedade; e c) a ausência de estímulo à inovação e ao incremento da eficiência, em virtude, naturalmente, da inexistência de competição. SALOMÃO FILHO, Calixto. *Direito concorrencial, as estruturas*. São Paulo: Malheiros, 1998, pp. 124-126

própria estrutura do mercado não favorece atuação das empresas em regime concorrencial. 36

120. Como possível conseqüência de ser o porto um monopólio natural, tanto por suas características como por sua estrutura de mercado, a exploração da infra-estrutura portuária pode redundar em ineficiência alocativa ou distributiva, ambas prejudiciais aos usuários, sendo essa a justificativa básica para a atuação interventiva do Estado, intervindo mediante a regulação econômica do mercado, buscando estimular a competição entre seus agentes. (BENJÓ: 1999)

3.6. PODER ECONÔMICO

121. Dessa forma, e diante de um monopólio natural ou de um ambiente de pouca ou nenhuma competitividade, convém dar atenção à repressão ao abuso do poder econômico, como forma e beneficiar a sistemática da livre concorrência e o aperfeiçoamento dos serviços prestados ao público.

122. A prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica são atribuições do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, autarquia federal com atribuições executórias e postulatórias, que de modo conjunto e acessório com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários -

36 *"As economias de escala podem dar surgimento aos chamados monopólios naturais em cujos mercados virtualmente não há espaço para mais do que um produtor onde a existência de dois concorrentes provocará a falência de um deles, senão a de ambos. Tal poderá suceder quando ocorra o fenômeno das Escalas Mínimas de Eficiência, que se caracteriza por tornar necessária a instalação de uma unidade mínima de produção, a fim de se atingir o nível mínimo de eficiência na atividade. Se tal dimensão mínima for suficiente para o atendimento de todo o mercado, a existência de dois competidores que não atinjam o volume mínimo de produção não lhes possibilitará auferir recursos suficientes à manutenção da atividade"*. BRUNA, Sérgio Varella. *O poder econômico e a conceituação do abuso em seu exercício*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997, pág. 35

ANTAQ, como se verá em seguida, deverá agir na defesa da eficiência no setor portuário. [37]

3.7. EXERCÍCIO DA REGULAÇÃO

123. Durante todo o século XX, o Brasil regulou a exploração de seus monopólios naturais sem dispor de órgãos reguladores independentes. Com a ampliação da exploração desses monopólios para a iniciativa privada, tornou-se clara a necessidade da instituição de um novo modelo regulatório, dotando o Estado de instrumentos que o tornassem mais eficiente no desempenho de suas funções.

124. Anteriormente a esses processos, a intervenção econômica setorial era operada por intermédio das próprias empresas controladas pelo Estado, exemplificando nossa temática a atuação da extinta Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobrás, controladora do sistema portuário nacional, que tinha entre suas finalidades a realização de atividades vinculadas à construção, administração e exploração dos portos e vias navegáveis, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades. [38]

125. Atualmente, no segmento portuário, a regulação exercida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ encontra justificativa por ser

37 BENJÓ, Isaac. *Fundamentos da regulação*. Rio de Janeiro: Thex, 1999, p.78. - "*O desafio regulatório é criar mecanismos de motivação ao lucro, que sejam consistentes com os retornos (outcome) pretendidos pelo regulador. A ação eficaz regulatória consiste em estabelecer critérios nos quais o retorno social desejado seja obtido pelo máximo de lucro da empresa, de tal forma que esta possa escolher voluntariamente o padrão pretendido pelo regulador*".
38 BRASIL. Lei n° 6.222, de 10 de julho de 1975.

forma de atendimento a determinados grupos sociais, cujos interesses demandam a prática regulatória num ambiente monopolizado. 39

126. Os principais grupos de interesse podem ser categorizados em três blocos: 40

a) o dos empresários privados, com maior poder de influência;

b) o dos usuários da infra-estrutura portuária, que dão o necessário apoio social aos reguladores; e

c) os próprios reguladores, buscando aumentar seu poder político e social, incluindo-se nesse grupo as Autoridades Portuárias brasileiras, por execerem a regulação local, nos portos que exercem suas atribuições.

127. Como podemos observar, no atual sistema regulatório brasileiro, a ANTAQ assume importante papel, especificamente quando se tem como propósito estimular a concorrência num ambiente monopolizado naturalmente, caso da infra-estrutura portuária brasileira, que por suas próprias características não abriga a possibilidade de atuação de vários agentes submetidos aos princípios constitucionais da livre concorrência e da competição.

128. A regulação do monopólio portuário deve ser norteada pela capacidade de interpretação das transformações econômicas e sociais, aplicando-se os

39 PINTO, Bilac. *Regulamentação efetiva dos serviços de utilidade pública*, 2ª ed., atualizada por Alexandre Santos Aragão. Rio de Janeiro: Forense, 2002. P. 201. A primeira condição para a monopolização é que haja uma motivação ligada à segurança nacional, em seu sentido lato, a Segunda condição é a organização do setor que não pode se desenvolver com eficácia no regime de competição e de liberdade de iniciativa. MUKAI. *Op. cit.,* p. 102.
40 LASHERAS, Miguel Ángel. *La regulación económica de los servicios públicos*. Ed. Ariel, Barcelona, 1999, p. 2.

instrumentos normativos ajustados à função social que lhe cabe desempenhar. 41

129. Além de ser um monopólio natural, trata-se a prestação de serviços públicos de infra-estrutura portuária de um monopólio legal. Sendo assim, a função regulatória assume destacado papel impedindo a conduta abusiva por parte do monopolista, cabendo à entidade reguladora orientar a formatação do segmento, bem como, intervindo sempre que não houver consenso entre os agentes econômicos que participem da atividade regulada, impedindo que os portos, antes um monopólio estatal, transformem-se num monopólio privado.

130. Origina-se disso o dever da ANTAQ de regular, supervisionando e fiscalizando, a implementação das políticas públicas garantidoras do acesso aos serviços de infra-estrutura portuária a todos os agentes econômicos integrantes da cadeia produtiva nacional, impedindo que os portos figurem como ponto de estrangulamento, tanto operacional como financeiro, dificultando a capacidade de comercialização de bens e o transporte de pessoas. 42

3.8. EVOLUÇÃO DOS MODELOS DE EXPLORAÇÃO

131. No estudo da regulação da infra-estrutura portuária nacional convém observarmos que tratamos da exploração de uma atividade revestida de

41 GOMES, Orlando e VARELA, Antunes. *Direito econômico*. São Paulo: Saraiva, 1977, p. 15.
42 NUSDEO, Ana Maria de Oliveira. *A regulação e o direito da concorrência*, *in* Direito Administrativo Econômico, coordenação Carlos Ari Sundfeld. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 171. - Sobre a regulação de monopólios naturais *vide*: GARCIA, Flávio Amaral**.** *Os monopólios naturais e a sua regulação*, *in* Direito empresarial público, coordenação Marcos Juruena Villela Souto e Carla C. Marshall, Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002, pp. 285-296.

aspectos de secularização, antecedendo sua prestação a outras atividades de infra-estrutura que resultaram de avanços tecnológicos, tais como os serviços públicos ferroviários, de eletrificação ou de comunicações, entre outros.

132. Mesmo de forma rudimentar ou precária, os portos sempre se relacionaram diretamente com o progresso econômico das nações. Sendo assim, não há como se evitar compreender a evolução regulatória da atividade de forma dissociada da sua evolução histórica.

133. A partir do século XIX podemos verificar os diversos modelos administrativos de regulação empregados pelo Estado brasileiro diante do fenômeno sócio-econômico portuário, caracterizado pela sucessão de ciclos elásticos de maior ou menor intervenção estatal na atividade, refletindo a própria mutação temporal dos modelos adotados pela Administração Pública.

134. A modelagem descentralizada para a prestação de serviços portuários sempre foi empregada pela Administração Pública, como forma de obtenção de sua ampliação, melhoramento, eficiência e maior controle. Por meio da descentralização administrativa, desde o final da década de 1960, distribui-se, coordenadamente ou subordinadamente, o planejamento, a decisão e a execução das atividades portuárias entre seus agentes, tomando-se por base diversos critérios, entre eles: os hierárquicos, os territoriais, os setoriais e sociais, além dos funcionais e por delegação. [43]

43 A atividade jurídica se resume na tutela do ordenamento jurídico mediante o emprego da coação legitimada. A atividade social se resume no fornecimento de serviços aos particulares. Corresponde a atividade jurídica a uma ação administrativa, enquanto a atividade social, a uma prestação administrativa. Daí falar-se em atividade prestacional do Estado para designar serviços públicos. MUKAI. *Op. cit.*, p. 75. - BANDEIRA DE MELLO, Celso Antonio. *Elementos de direito administrativo.* São Paulo RT, 1991, p.54. - MOREIRA NETO. Curso... *Op. cit.,* p. 9.

135. Desde a "Abertura dos Portos" brasileiros, em 1808, ao atual regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, sempre se buscou descentralizar a prestação desses serviços, oscilando, somente, o grau dessa descentralização conforme a conjuntura sócio-econômica de cada época.

136. Após experimentar várias modelagens estruturais, notadamente a autárquica, a partir do final da década de 1990, consolidou-se a noção de que por intermédio da delegação setorial se viabilizaria o reordenamento do aparelho administrativo do Estado, especializando entidades ou entes instituídos por lei, dotando-os da necessária autonomia técnica e capacitando-as a interagir com diferentes agentes econômicos e sociais. Dessa concepção administrativa surgiram as agências reguladoras de serviços públicos, especializadas em determinados setores econômicos, como no segmento aquaviário a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

3.8.1. Evolução Histórica

137. O início da sistematização da legislação portuária nacional é assinalado com a publicação do Decreto de nº 24.447, de 22 de junho de 1934, e os Decretos n° 24.508 e n° 24.55, ambos 29 de junho de 1934. Esse sistema vigoraria até a edição da atual Lei dos Portos, Lei n° 8.630, de 2 de outubro de 1993.

138. Pelo sistema de 1934, monopólico, foi estabelecido conceito jurídico de que a cada porto organizado corresponderia o monopólio da exploração de uma hinterlândia. Por essa estrutura de organização geográfica, o território

nacional foi particionado, consistindo cada hinterlândia de uma parte do litoral e sua respectiva projeção para o interior do país.

139. Somente seria verificado o primeiro sinal de abertura do monopólio portuário em 1944, quando foi possibilitada a construção e a exploração de instalações portuárias rudimentares pelos Estados e Municípios, destinadas a prestar serviços ao público, mediante remuneração por tarifas fixadas pelo governo federal, podendo, no caso de desinteresse estadual e municipal, tais serviços serem explorados por particulares. 44

140. Entre essas décadas, sedimenta-se o conceito autárquico na cultura administrativa brasileira. Essas entidades foram criadas, então, para orientar e disciplinar a produção e a comercialização de certos produtos e superintender a prestação de determinados serviços.

3.8.2. Modelagem Administrativa Portuária

a) Autarquias portuárias

141. Em conformidade com essa modelagem administrativa é que foi reorganizado o Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNPN, sob a denominação de Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais - DNPRC.

44 BRASIL. Decreto n° 1.746, de 13 de outubro de 1869. Sobre o histórico da concessão do Poro de Santos, no Estado de São Paulo, *vide*: BARROS, Geraldo Mendes. *Gulherme Guinle, 1882-1960*. Rio de Janeiro: Agir, 1982, pp. 39 a 82; e GAZETA. *Caes de Santos, caso sério*. 2ª ed., São Paulo: Gazeta, 1912. - LAMARÃO. *Op. Cit.*, p. 81; e ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador, 1854-1891*. Salvador: CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia e UFBA - Universidade Federal da Bahia, 1983, p. 92. -

142. Em 1963 foi reorganizado o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, passando a se denominar Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN, com a competência de superintender, orientar e fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União.

143. Fato de indiscutível importância para a Administração Pública brasileira viria a acontecer no final da década de 1960, consubstanciado no Decreto-lei n° 200, que tratou da organização da administração pública federal, estabelecendo as diretrizes para a Reforma Administrativa.

144. Por esse Decreto-lei, foram transferidas as atividades de produção de bens e serviços para as autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, sendo consolidados princípios como o da racionalidade administrativa, do planejamento, do orçamento, da descentralização e do controle de resultados. Nas unidades descentralizadas foram utilizados empregados celetistas, submetidos ao regime privado de contratação de trabalho.

145. Buscando o desenvolvimento do sistema portuário nacional, mantendo-se centralizada a decisão política e descentralizando-se as tarefas de execução material, em 1966, foi autorizada a qualquer pessoa a construção e a operação de instalações portuárias, desde que destinadas exclusivamente para uso próprio.

146. Assim, enquanto a legislação de 1944 regulava a prestação do serviço público, ainda que em caráter precário e rudimentar, mediante permissão, a legislação de 1966 previa que as instalações portuárias não poderiam ser utilizadas por terceiros, ou seja, terminais privativos, vistos na época como um estabelecimento ou parte de um estabelecimento de uma empresa

industrial ou comercial, a ser utilizado exclusivamente nas suas atividades. [45]

147. Dentro desse contexto, foi estruturado o Ministério dos Transportes, a quem coube a coordenação dos transportes, entre eles o aquaviário e as atividades referentes aos portos e vias navegáveis.

148. Não obstante os instrumentos políticos disponíveis para a implantação da reforma, seu desenvolvimento deu-se de forma heterogênea, persistindo a estrutura autárquica do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPV, até o ano de 1975, quando foi extinto e constituída a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S/A - PORTOBRÁS. [46]

149. No caso dessa última autarquia, o DNPVN, entidade com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa, técnica e financeira, competia-lhe superintender, orientar, controlar e fiscalizar a política dos portos e vias navegáveis da União, exercendo todas as atividades que cabiam à administração federal no setor aquaviário, notadamente, a administração e exploração dos portos a cargo da União e a supervisão e fiscalização dos portos concedidos, fossem eles organizados ou não.

150. Como podemos observar, acumulavam-se na autarquia poderes administrativos que poderiam ser exercidos de forma direta ou indireta, além de poderes de regulação da atividade, ao qual se submetiam todos os portos brasileiros. Esse modelo institucional, em que numa única figura jurídica incorporou as funções de administração e exploração com as de regulação da atividade econômica, perdurou por todo esse período,

45 PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *Da administração pública burocrática à gerencial*. *In*: Reforma do Estado e administração pública gerencial, 2ª ed.. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p.244.
46 BRASIL. Decreto-lei n°5, de 4 de abril de 1966 e Decreto n° 6.460, de 2 de maio de 1944, respectivamente. - GROTTI. *Op. cit.,* p. 190.

posteriormente, sendo reproduzido sob a modelagem de uma empresa pública, a PORTOBRÁS.

151. Somente no final do século XX, o modelo autárquico ressurgiu com características especiais, desta vez explicitamente com finalidades regulatórias, personificado pelas agências reguladoras independentes, que atuando em setores econômicos e sociais específicos, passaram a regular e fiscalizar a prestação de serviços de interesse público, ficando o segmento econômico portuário submetido à competência regulatória de uma nova autarquia, desta feita a ANTAQ.

b) Empresa pública

152. Por cometimento constitucional ou legal, compete ao Estado exercer inúmeras atividades administrativas que, de fato, não precisariam ser por ele desempenhadas, essas atividades são chamadas de impróprias, situação verificável na prestação de determinados serviços públicos, como os de infra-estrutura portuária.

153. Essas atividades, quando passíveis de serem executadas indiretamente pelo Estado, via autarquias administrativas ou executivas, mostram-se, de modo geral, burocraticamente pesadas e rigidamente controladas, sendo essas entidades insuficientemente capazes de atender às finalidades que lhes competiam, ao contrário do desempenho do setor privado, que geralmente é mais ágil, competitivo e mais receptivo às demandas da sociedade.

154. Em razão disso, o Estado passou a instituir entidades dotadas de personalidade jurídica de direito privado para administrar determinados

interesses da sociedade, de onde advém o conceito doutrinário de administração indireta, construído a partir do instituto da delegação, mediante a outorga de poderes. 47

155. A classificação positiva dessas entidades paraestatais é a seguinte: empresas públicas e suas subsidiárias, sociedades de economia mista e suas subsidiárias e fundações públicas.

156. As empresas públicas são entidades paraestatais, dotadas de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União, criadas mediante autorização legal para a exploração de atividades econômicas que o Estado seja levado a exercer por força de contingências ou de conveniência administrativa, podendo revestir-se de quaisquer das formas admitidas em Direito. No tema em estudo, exemplifica essa manifestação de paraestatalidade a extinta Empresa de Portos do Brasil S/A - PORTOBRÁS. 48

c) Sociedade de economia mista

157. As sociedades de economia mista são entidades paraestatais, organizadas para fins empresariais, participando no seu capital social e na

47 A modalidade de delegação paraestatal tem necessariamente assento legal, devendo estar expressa e contida no âmbito de lei complementar que defina as áreas de atuação, necessária para a edição de lei ordinária que autorizará a criação das entidades da administração indireta, MOREIRA NETO. Curso... *Op. cit.*, p. 252.

48 BRASIL. Inciso II, do art. 5º, do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1976, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 900, de 29 de setembro de 1969. - QUEIROZ, José Wilson Nogueira de. *A empresa pública no direito brasileiro*. Fortaleza: UFC, 1973, p. 32. - Lei n° 6.222, de 10 de julho de 1975, que autorizou a constituição da empresa pública e a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN. - PORTOBRÁS, Empresa de Portos do Brasil S/A , *Legislação básica*. Brasília: Portobrás, 1976, pp. 1-16. - Inciso I, do art. 109, da Constituição Federal. - RIBEIRO, Marcia Carla Pereira. *Sociedade de economia mista e empresa privada*. Curitiba: Juruá, 1999, pp. 51-78.

sua administração o Estado e outras pessoas de direito, ou seja, são entidades dotadas de personalidade jurídica de direito privado, criadas por autorização em lei para a exploração de atividade econômica sob a forma de sociedade anônima, cujas ações pertençam, em sua maioria, à União ou entidade da Administração Indireta.

158. O controle do capital social e da administração da sociedade é o traço marcante dessas empresas, pois é isso que confere ao Estado o poder de atuar, interferindo diretamente nas atividades desenvolvidas pela sociedade que lhes foram cometidas por outorga legal. Sob esse modelo configuram-se as Companhias Docas.

159. As Companhias Docas são sociedades de economia mista, controladas pela União, concessionárias da exploração de serviços portuários. É sobre a base formada por essas Companhias que está alicerçado o Sistema Portuário Nacional. São elas: a Companhias Docas dos Estados do Pará - CDP; a Companhias Docas do Ceará - CDC; a Companhias Docas do Rio Grande do Norte - CODERN; a Companhias Docas da Bahia - CODEBA; a Companhias Docas do Espírito Santo - CODESA; a Companhias Docas do Rio de Janeiro - CDRJ; e a Companhias Docas do Estaddo de São Paulo - CODESP.

d) Administração asociada

160. A ordem jurídica não impede a participação concorrente, individual ou coletiva, dos administrados no atendimento dos interesses públicos mediante uma administração associada. Com exceção das atividades definidas como exclusivas ou privativas do Estado, a boa prática recomenda

a administração associativa na satisfação dos interesses gerais da sociedade, por meio do que se pode denominar de administração associada de interesses públicos. 49

161. A associação por parceria é um tipo de relação jurídica na qual as partes se agregam em torno de algum empreendimento de substrato econômico, pressupondo para tanto o empenho de capital e de outros recursos empresariais privados de expressão financeira.

162. Nos casos de investimentos de menor monta e que não envolvam grande imobilização de capital ou para empreendimentos de interesse público mais limitado, o instrumento de parceria poderá ser menos estável, instrumentalizando-se por ato administrativo, pelo qual se veiculará uma delegação administrativa temporária e precária, uma vez que não demandam expressiva demanda de capital a ser investido.

163. No seguimento econômico portuário brasileiro, além dos arrendamentos portuários, podem ser verificadas associações por convênios, concessão e autorização aos governos estaduais ou municipais; por concessão para empresa de capital privado; para a exploração de terminais privativos; não excluídas outras possibilidades admitidas em lei.

e) Convênios estaduais e municipais

164. A União está autorizada a delegar aos Municípios ou Estados da Federação, mediante convênio, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, a exploração de portos sob sua

49 MOREIRA NETO. *Curso... Op. cit.*, p. 258.

responsabilidade ou de entidades federais por ela direta ou indiretamente controladas. Neste último caso, pode ser delegada a exploração dos portos que estejam subordinados a empresas federais, sejam instalações portuárias rudimentares, e os que já estejam delegadas ou concedidas a Estados e Municípios.

165. Essa modalidade de delegação se formaliza mediante instrumento de convênio, no qual é prevista a possibilidade de aplicação da legislação municipal ou estadual na cobrança de tarifa portuária, ou de outra forma de cobrança cabível, no que não contrarie a legislação federal, sendo essa receita aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação dos portos que lhe derem origem. Para isso, os delegatários podem explorar o porto diretamente ou por meio de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

166. O delegatário é obrigado a desempenhar a atividade de autoridade portuária, podendo constituir autarquia específica para essa finalidade, estadual ou municipal. Podemos citar como referência dessa modalidade de descentralização as delegações da administração portuária para governos estaduais e municipais.

167. Como podemos observar, diante da diversidade de modelos de descentralização que caracteriza a estrutura sistêmica de exploração dos serviços públicos portuários brasileiros, é clara a importância da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, como ponto equibrador dessa estrutura.

3.9. ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA

3.9.1. Principais portos nacionais

168. Conforme pode ser visualizado melhor no Anexo I, tem-se que os principais portos nacionais são:

- Angra dos Reis / RJ
- Aratu / BA
- Areia Branca / RN
- Barra do Riacho / ES
- Belém / PA
- Cabedelo / PB
- Cáceres / MT
- Charqueadas / RS
- Corumbá/Ladário / MS
- Estrela / RS
- Forno / RJ
- Fortaleza / CE
- Ilhéus / BA
- Imbituba / SC
- Itaguaí / RJ
- Itajai / SC
- Itaquí / MA
- Macapá / AP
- Maceió / AL
- Manaus / AM
- Natal / RN
- Niterói / RJ
- Panorama / SP
- Paranaguá / PR
- Pelotas / RS
- Pirapora / MG
- Ponta Ubu / ES
- Porto Alegre / RS
- Porto Velho / RO
- Praia Mole / ES
- Pres. Epitácio / SP
- Recife / PE
- Regência / ES
- Rio de Janeiro / RJ
- Rio Grande / RS
- São Fco. do Sul / SC
- Salvador / BA
- Santarem / PA
- Santos / SP
- São Sebastião / SP
- Sergipe / SE
- Suape / PE
- Tubarão / ES
- Vila do Conde / PA
- Vitória / ES

3.9.2. Localização geográfica

169. A localização geográfica destes portos pode ser visualizada na Figura 1, a seguir.

Figura 1 – Localização geográfica dos principais portos nacionais



Fonte: ANTAQ

3.9.3. Modelos administrativos de exploração

Quadro 1 – Modelos administrativos de exploração – Administração Federal

Administração Federal	
Aratu / BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA.
Areia Branca / RN (Terminal Salineiro)	Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN
Belém /PA	Companhia Docas do Pará – CDP.
Charqueadas / RS	Companhia Docas do Estado de São Paulo –CODESP.
Estrela / RS	Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP.
Fortaleza / CE	Companhia Docas do Ceará – CDC.
Ilhéus / BA	Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA.
Itaguaí / RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro –CDRJ.
Maceió / AL	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN.
Natal / RN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN.
Niterói / RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.
Pirapora / MG	Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA.
Rio de Janeiro / RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.
Salvador / BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA.
Santarem / PA	Companhia Docas do Pará – CDP.
Santos / SP	Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP.
Vila do Conde / PA	Companhia Docas do Pará - CDP.
Vitória / ES	Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA.

Fonte: ANTAQ

Quadro 2 – Modelos administrativos de exploração – Administração Estadual

Administração Estadual	
Cabedelo / PB	Docas PB Companhia Docas da Paraíba.
Cáceres / MT	Porto Fluvial de Cáceres.
Itaquí / MA	Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP
Manaus / AM	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas – SNPH.
Paranaguá / PR	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA.
Pelotas / RS	Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul – SPH
Porto Alegre / RS	É administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH.
Porto Velho / RO	Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia – SOPH.
Recife / PE	Porto do Recife S.A.
Rio Grande / RS	Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG.
São Francisco do Sul / SC	Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS.
São Sebastião / SP	Administração do Porto de São Sebastião.
Sergipe / SE	Empresa Administradora de Portos do Sergipe – SERGIPORTOS.
Suape / PE	SUAPE – Complexo Industrial Portuário.

Fonte: ANTAQ

Quadro 3 – Modelos administrativos de exploração – Administração Municipal

Administração Municipal	
Corumbá e Ladário / MS	Porto Fluvial de Corumbá e Ladário.
Forno / RJ	Companhia Municipal de Administração Portuária – COMAP
Itajai / SC	Superintendência do Porto de Itajaí.
Macapá / AP	Companhia Docas de Santana – CDSA.

Fonte: ANTAQ

Quadro 4 – Modelos administrativos de exploração – Administração Municipal

Administração Privada	
Imbituba / SC	Companhia Docas de Imbituba – CDI.
Panorama / SP	Bandeirante S.A. – FERROBAN.
Ponta Ubu / ES	Samarco Mineração S/A., da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD.
Praia Mole / ES	Companhia Vale do Rio Doce - CVRD. (carvão)
Praia Mole / ES	Condomínio: Siderúrgicas de Tubarão – CST, USIMINAS e AÇOMINAS.
Pres. Epitácio / SP	Ferrovias Bandeirante S.A. - FERROBAN
Regência / ES	PETROBRAS e E&P-ES/GEPRO

Fonte: ANTAQ

3.9.3. Área de influência e administrador

Quadro 5 – Área de influência e administrador das unidades portuárias

Unidade Portuária	Área de Influência (hinterlândia)	Administrador	Empresa
Angra dos reis / RJ	Litoral da Baía da Ilha Grande, o sul dos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, o norte de São Paulo e o Estado de Goiás.	Consórcio Angraporto.	Privada
Aratu / BA	Estados da Bahia, de Sergipe e de Alagoas, pelo oeste de Pernambuco e pelo leste de Minas Gerais.	Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA.	Federal
Areia Branca / RN (Terminal Salineiro)	Estado do Rio Grande do Norte, principalmente as de Macau, Mossoró e Areia Branca.	Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN	Federal
Barra do Riacho / ES (Terminal Especializado de Barra do Riacho - Portocel)	Estado do Espírito Santo.	Aracruz Celulose S/A e Celulose Nipo-Brasileira - Cenibra.	Privada
Belém /PA	Estado do Pará, destacando-se a região centro-leste do Estado, além do extremo norte de Goiás e o sudoeste do Maranhão.	Companhia Docas do Pará – CDP.	Federal
Cabedelo / PB	Estados da Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte.	Docas PB Companhia Docas da Paraíba.	Estadual
Cáceres / MT	Nordeste do Estado de São Paulo e o sudoeste de Mato Grosso.	Porto Fluvial de Cáceres.	Estadual

Unidade Portuária	Área de Influência (hinterlândia)	Administrador	Empresa
Charqueadas / RS	Região central do Estado do Rio Grande do Sul.	Hidrovias do Sul - AHSUL, vinculada à Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP.	Federal
Corumbá e Ladário / MS	Noroeste do Estado de Mato Grosso do Sul, e parte sul de Mato Grosso e o sudeste da Bolívia.	Porto Fluvial de Corumbá e Ladário.	Municipal
Estrela / RS	Área central, nordeste, norte e noroeste do Estado do Rio Grande do Sul.	Administração do Porto de Estrela, vinculada à Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP.	Federal
Forno / RJ	Região dos lagos do Estado do Rio de Janeiro.	Companhia Municipal de Administração Portuária – COMAP	Municipal
Fortaleza / CE	T odo o Estado do Ceará e o oeste do Rio Grande do Norte.	Companhia Docas do Ceará – CDC.	Federal
Ilhéus / BA	Regiões sudeste e oeste do Estado da Bahia.	Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA.	Federal
Imbituba / SC	Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.	Companhia Docas de Imbituba – CDI.	Privada
Itaguaí / RJ	Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e o sudoeste de Goiás.	Companhia Docas do Rio de Janeiro –CDRJ.	Federal
Itajai / SC	Estado de Santa Catarina, acrescida de regiões produtoras do Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul.	Superintendência do Porto de Itajaí.	Municipal

Unidade Portuária	Área de Influência (hinterlândia)	Administrador	Empresa
Itaquí / MA	Estados do Maranhão e Tocantins, sudoeste do Pará, norte de Goiás e nordeste de Mato Grosso.	Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP	Estadual
Macapá / AP	Estado do Amapá e os municípios paraenses de Afuá e Chaves, situados na foz do rio Amazonas, a noroeste da ilha de Marajó.	Companhia Docas de Santana – CDSA.	Municipal
Maceió / AL	Estado de Alagoas.	Porto de Maceió – APMC, vinculado à Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN.	Federal
Manaus / AM	Estado do Amazonas, excetuando-se os municípios das partes altas dos rios Madeira, Purus e Juruá, e os estados de Roraima e Rondônia.	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas – SNPH.	Estadual
Natal / RN	Estado do Rio Grande do Norte, além dos Estados da Paraíba, Pernambuco e Ceará.	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN.	Federal
Niterói / RJ	Município de Niterói/RJ.	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.	Federal
Panorama / SP	Noroeste do Estado de São Paulo e o nordeste de Mato Grosso do Sul.	Bandeirante S.A. – FERROBAN.	Privada

Unidade Portuária	Área de Influência (hinterlândia)	Administrador	Empresa
Paranaguá / PR	Estado do Paraná e parte dos Estados de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. Inclui também o Paraguai, que dispõe de um entreposto franco no porto.	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA.	Estadual
Pelotas / RS	Regiões marginais da Lagoa dos Patos e a parte centro-sul do Estado do Rio Grande do Sul.	Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH	Estadual
Pirapora / MG	Municípios de Pirapora/MG, Juazeiro/BA e Petrolina/PE.	Administração da Hidrovia do São Francisco - AHSFRA, vinculada à Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA.	Federal
Ponta Ubu / ES	Espírito Santo.	Samarco Mineração S/A., da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD.	Privada
Porto Alegre / RS	Estado do Rio Grande do Sul, principalmente o eixo Porto Alegre/Caxias e municípios vizinhos.	É administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH.	Estadual
Porto Velho / RO	Compreende o Estado de Rondônia, o sul do Estado do Amazonas e o leste do Estado do Acre.	Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia – SOPH.	Estadual
Praia Mole / ES (Terminal de Tubarão)	Espírito Santo.	Companhia Vale do Rio Doce - CVRD. (carvão)	Privada

Unidade Portuária	Área de Influência (hinterlândia)	Administrador	Empresa
Praia Mole / ES (Terminal Siderúrgico)	Espírito Santo.	Condomínio: Siderúrgicas de Tubarão – CST, USIMINAS e AÇOMINAS.	Privada
Pres. Epitácio / SP	Noroeste do Estado de São Paulo e o sudeste de Mato Grosso do Sul.	Ferrovias Bandeirante S.A. - FERROBAN	Privada
Recife / PE	Estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, parte de Alagoas, a faixa litorânea de Sergipe, o sudeste do Piauí, o sul do Ceará e o noroeste da Bahia.	Porto do Recife S.A.	Estadual
Regência / ES	Estado do Espírito Santo e campos produtores do Sul da Bahia.	PETROBRAS e E&P-ES/GEPRO	Privada
Rio de Janeiro / RJ	Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e as áreas do sudoeste de Goiás e do sul da Bahia.	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.	Federal
Rio Grande / RS	Estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, o Uruguai, o sul do Paraguai e o norte da Argentina.	Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG	Estadual
São Francisco do Sul / SC	Estado de Santa Catarina e parte do Estado do Rio Grande do Sul.	Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS.	Estadual

Unidade Portuária	Área de Influência (hinterlândia)	Administrador	Empresa
Salvador / BA	Estado da Bahia, o sudoeste de Pernambuco e o sul de Sergipe.	Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA.	Federal
Santarem / PA	Municípios do médio Amazonas e dos vales dos rios Trombetas e Tapajós.	Companhia Docas do Pará – CDP.	Federal
Santos / SP	Estado de São Paulo e grande parte de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Paraná.	Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP.	Federal
São Sebastião / SP	Parte do Vale do Paraíba e da região do ABC, Mogi das Cruzes, Sorocaba, Campinas, Piracicaba e Estado de Goiás.	Administração do Porto de São Sebastião, vinculada à Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A.	Estadual
Sergipe / SE (Terminal Inácio Barbosa / Porto de Barra do Coqueiros)	Estados de Sergipe e Alagoas.	Empresa Administradora de Portos do Sergipe – SERGIPORTOS	Estadual
Suape / PE	Estado de Pernambuco e parte dos Estados de Alagoas e da Paraíba.	SUAPE – Complexo Industrial Portuário	Estadual
Vila do Conde / PA	Municípios de Barcarena, onde se localizam as indústrias Albras e Alunorte.	Companhia Docas do Pará - CDP.	Federal
Vitória / ES	Estado do Espírito Santo, bem como as áreas leste e oeste de Minas Gerais, leste de Goiás, norte fluminense, sul da Bahia e de Mato Grosso do Sul.	Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA.	Federal

3.9.4. Terminais de uso privativo – TUP

170. Empresas autorizadas a explorar terminais de privativos:

a) Por contratos de adesão

- Terminal de Bauxita de Porto Trombetas
- Companhia Vale do Rio Doce - CVRD
- Mineração Brasileiras Reunidas S/A - MBR
- Indústria e Comércio de Minérios S/A – ICOMI
- Navegação Sion Ltda.
- Cia. Florestal Monte Dourado (Jari Celulose S/A)
- Companhia Agroindustrial de Monte Alegre - Caima
- Samarco Mineração S/A
- Ind. e Com. de Fertilizantes – Ultrafertil S/A
- Terminal Marítimo Inácio Barbosa
- Adubos Trevo S/A.
- Granel Química Ltda.
- Indústria e Comércio e Agricultura – Bianchini S/A
- Cons. de Alumínio Maranhão – Alumar/Alcoa/Billinton
- Rio Capim Química S/A. (Pará Pigmentos S/A)
- Mineração Corumbaense Reunidas S/A
- Braskarne Comércio e Armazéns Gerais S/A
- Setal Lumus Engenharia e Construções S/A
- Companhia Petroquímica do Sul - Copesul
- Dow Brasil Nordeste Ltda.
- Exportadora Taquariense Ltda.
- Gerdau Açominas S/A / Usiminas
- Cia. Siderurgica Paulista – Cosipa (Usiminas)
- Multitex Vitoria Serviço Ltda. (Cia. Vila Velha)
- Termasa Terminal Marítimo Luiz Fogliatto
- Rio Capim Caulim S/A
- Terminal Nobara Santos-Guarujá.
- Sucocítrico Cutrale Ltda.
- Aracruz Celulose S/A – Cenibra
- Sul Atlântico de Pesca S/A Ind. e Comércio
- Itaiguara Transportes Ltda.
- Porto Pontal do Paraná Ltda.
- J. F. de Oliveira Navegação Ltda.
- Cattalini Terminais Marítimos Ltda.
- Esso Brasileira de Petróleo Ltda.
- Terminal Biachini - Rio dos Sinos
- Petróleo Brasileiro S/A. - Petrobrás
- Porto Sobramil.
- Associação dos Funcionários da Cotrisal – AFU
- Governo da Bahia (Juazeiro)
- Porto Norsul

- Multiportos
- Lawton MadeIRAS da Amazonas Ltda.
- Dow Química S/A
- Prefeitura Municipal de Pato Bragado
- Trikem S/A.
- Terminal de Porto Mendes
- Ceval Alimentos S/A
- Terminais de Conteineres e Logística Ltda. - Intercan
- Mineração Ltda. - Copelmi
- Equatorial Transportes da Amazônia Ltda.
- Madeiras do Brasil Ind. e Com. Ltda. – Magebrás
- J. F. de Oliveira Navegação Ltda.
- Estaleiro Com. e Navegação Ltda. - Conave
- Cimento Vencemos do Amazonas Ltda.
- Navegação Cunha Ltda.
- Estaleiro Itajaí S/A.
- Porto Fogás - Porto Velho
- Dow Química do Nordeste Ltda.
- Mauájurong S/A.
- Terminal Portuário de Uso Privativo Misto do Pecém

b) Por termos de autorização

171. Além da movimentação de cargas próprias em suas instalações, a Lei nº 8.630/93 faculta aos proprietários de terminais de uso privativo a movimentação de cargas de terceiros nas suas instalações, o que caracteriza a exploração na modalidade mista.

172. O exercício dessa faculdade se dá por autorização da ANTAQ, formalizada mediante Termo de Autorização, na forma regulada pelas Leis nº 8.630/93 e 10.233/01 e pela Resolução nº 517/06 - ANTAQ

- APPM - Agência Portuária de Porto Murtinho Ltda.
- Aquavia Navegação e Comércio Ltda.
- Aracruz Celulose S/A
- BRASCO Lógistica Offshore Ltda.
- BRASFELS S/A
- CARGILL Agrícola S/A
- Chibatão-Navegação e Comércio Ltda.
- Companhia Cimento Portland Itaú
- Companhia Refinadora da Amazônia
- Companhia Siderúrgica de Tubarão - CST
- Companhia Vale do Rio Doce - CVRD

- Consórcio de Alumínio do Maranhão - Consórcio ALUMAR
- CSA - Companhia Siderúrgica do Atlântico
- Docas de Mato Grosso Ltda.
- Empresa Brasileira de Terminais
- Estinave Operador Portuário e logística Ltda.
- Ford Motor Company Brasil Ltda.
- GBW Logística e Montagens Ltda.
- Gerdau Açominas S/A
- Hermasa-Navegação da Amazônia S/A
- Ibepar Participações Ltda.
- ICOLUB Indústria de Lubrificantes S/A A
- Itajahy Multi Porto Privado Ltda.
- ITAPOÁ Terminais Portuários S/A
- J. F. de Oliveira Navegação Ltda.
- MADENORTE S/A Laminados e compensados
- MITA Ltda.
- OCRIM S/A Produtos Alimentícios
- Petrobrás Transporte S/A. - Transpetro
- Porto do Rio Iguaçu Terminal Fluvial & Com. Ltda.
- PORTONAVE S/A - Terminais Portuários de Navegantes
- Prefeitura Municipal da Estância Turística de Presidente Epitácio
- Prefeitura Municipal de Santa Helena
- ROBCO Madeiras Ltda.
- Sabino de Oliveira Comércio e Navegação S/A
- Super Terminais Comércio e Indústria Ltda.
- TEPORTI – Terminal Portuário de Itajaí Ltda.
- Terminal Portuário COTEGIPE Ltda.
- Transportes Bertolini Ltda.
- Transportes Carinhoso Ltda.
- Trocadeiro Portos e Logística Ltda.
- UTC Engenharia S/A. - ULTRATEC
- Veracel Celulose S/A
- Wellstream do Brasil Indústria e Comércio

IV. MODELOS DE EXPLORAÇÃO ECONÔMICA

173. A partir da modelagem de estruturação sistêmica adotada no Brasil, que busca a descentralização de ações, passamos a tratar dos modelos de organização da exploração desse mercado, propriamente dito, segundo a experiência internacional. É considerando essa experiência que situamos o modelo brasileiro, conduzindo a abordagem para os aspectos que envolvem os terminais portuários, tomando-se como enfoque o valor que esses serviços podem adicionar à cadeia logística, destacando as operações nos terminais de contêineres, diante da importância desses serviços no conjunto das atividades portuárias.

4.1. ORGANIZAÇÃO DA EXPLORAÇÃO ECONÔMICA

175. Com a extinção da Portobrás iniciou-se a reformulação do sistema portuário nacional, visando aumentar a competitividade do setor, por meio da diminuição dos custos portuários e aumento da sua eficiência. O entendimento, à época, foi que isto seria obtido pela descentralização de todo o sistema, a redução da participação do Estado, o estímulo à concorrência entre e intra-portos, a reorganização da estrutura de mão-de-obra e a criação de um novo arcabouço institucional e legal. A implementação desse processo pode ser sintetizada da seguinte forma:

a) em 25 de fevereiro de 1993, foi sancionada a Lei dos Portos, marco legal que permitiu a reforma do setor. Com a extinção do monopólio das Administrações Portuárias na exploração do porto e nas operações

portuárias, os serviços chamados de capatazia (serviços de terra) passaram a ser prestados pelos Operadores Portuários;

b) as Administrações Portuárias assumiram a função de Autoridades Portuárias. Representadas, quase sempre, pelas Companhias Docas, passaram a ser o organismo gestor responsável pela exploração e administração do porto;

c) o poder regulatório local foi parcialmente transferido, monopólio das Autoridades Portuárias, para os Conselhos de Administração Portuária – CAP's, formados por representantes do governo, dos operadores portuários, trabalhadores e usuários;

d) as questões como o desenvolvimento da atividade, promoção da competição, proteção do meio ambiente, formação dos preços dos serviços portuários e seu desempenho, passaram a serem compartilhadas pelas Autoridades Portuárias e o Conselho de autoridade Portuária; e

e) em 2001, a Lei nº 10.233 criou o Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte – CONIT, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Com essa estrutura legislação completou-se, em seus aspectos fundamentais, a reforma portuária, acrescida, em 2007, pela Secretaria Especial de Portos.

176. Por meio da Lei dos Portos foi definido que o setor público teria um papel central como Autoridade Portuária, mas em cooperação com o setor privado, que passou a ter o papel de operador das atividades portuárias.

177. Caracterizada por um momento de transição, não se tratou de forma específica de diversos temas importantes, permitindo que o próprio setor

buscasse sua configuração administrativo-financeira, observadas as respectivas limitações legais.

178. O setor portuário nacional pode ser classificado como um modelo público / privado, no qual a operação é realizada pelo setor privado, permanecendo a propriedade das instalações e da área portuária com o poder público. Este é o chamado Modelo Proprietário, ou usando-se o nome em que é conhecido internacionalmente, modelo *landlord*.

179. Essa forma de gestão portuária, comum em portos europeus, nasceu com a progressiva transferência, pela autoridade pública proprietária do porto, para as empresas privadas, das atividades econômicas na área portuária.

180. O objetivo perseguido foi o de atrair empresas a se instalarem nessa área, mantendo a responsabilidade do Estado pela coordenação do uso da propriedade, promoção comercial, interligação com outras autoridades públicas e privadas, viabilização do acesso e do adequado funcionamento da infra-estrutura comum.

181. Esse é um modelo que depende, em sua concepção, de uma dinâmica atitude empresarial por parte da Autoridade Portuária, que no caso brasileiro, ficou a cargo da Administração do Porto e do Conselho de Autoridade Portuária.

182. Mesmo dispondo das características básicas de um Modelo *Landlord*, há importantes peculiaridades na gestão portuária brasileira:

- mecanismos de atuação dos Conselhos de Autoridade Portuária não são muito claros; e
- há limitações na autonomia e na visão e comportamento empresarial das Autoridades Portuárias.

183. Em estudo desenvolvido pelo Ministério dos Transportes foram sintetizados algumas questões relativas à especificidade organizacional da gestão portuária no brasileira.[50]

184. Entre essas questões, é reconhecido que, no relacionamento da Administração do Porto com o Conselho de Autoridade Portuária é dividido, de certo modo, os planos de gestão de natureza empresarial. Assim, essa relação se assemelha mais da figura de uma assembléia de condomínio, onde o papel do síndico é exercido pela Autoridade Portuária, diversamente do modelo empresarial existente nos Estados Unidos e no norte da Europa.

4.1.1. Estados Unidos

185. Nos Estados Unidos o Conselho do Porto é o órgão responsável pela determinação da política para o desenvolvimento da unidade portuária, ficando sua implementação a cargo de uma administração empresarial, com plena autonomia gerencial. Cabendo salientar que os integrantes desse Conselheiro, em geral, não têm vínculo ou interesse pesoal direto com a atividade.

186. No caso brasileiro, na forma como foi estruturados os Conselhos de Autoridade Portuária foi garantido a presença de representantes com interesses conflitantes entre si e, algumas vezes, conflitantes com os próprios interesses do porto.

50 GEIPOT. *Op. Clt.*

4.1.2. Europa

187. Na Europa, em muitos casos, a organização do Conselho do Porto, mesmo incluindo a representação dos interessados na atividade portuária, tem como contrapartida a presença de um determinado número de integrantes neutros, especialistas em vários campos ligados à atividade portuária ou ao comércio. Essa participação se dá de forma individual, visando ao bem do porto, sem que esses participantes representem obrigatoriamente participem de um bloco de interesses.

188. No Brasil o poder do Conselho de Autoridade Portuária é relativamente limitado, já que sua iniciativa é restrita, poder real se resume em homologar ou aprovar propostas tarifárias e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

189. Diante da forma como foi criado pela Lei dos Portos, a figura do Conselho de Autoridade Portuária não tem precedente conhecido nos demais países.

4.2. MODELOS DE GESTÃO PORTUÁRIA

190. A organização portuária e seus modelos de gestão surgiram ao longo do tempo a partir da influência de vários fatores, tais como a estrutura sócio-econômica do país, localização geográfica, a natureza das cargas operadas e as características históricas do país, entre outros fatores. Nesse processo formou-se, ao longo do tempo, quatro modelos referenciais de gestão portuária:

- porto de serviço;
- porto instrumento;
- porto proprietário *(landlord)*; e
- porto de serviço privado.

191. Estes modelos distinguem-se a partir de diferentes características em relação aos seguintes fatores:

- serviço público, privado ou misto;
- orientação local, regional ou global;
- propriedade da infra-estrutura, inclusive dos terrenos do porto; e
- natureza jurídica do trabalho nas docas e da administração do porto.

4.2.1. Porto serviço

192. O porto de serviço caracteriza-se por ser administrado e operado pela autoridade pública. Esse é o modelo em funcionamento em alguns países em desenvolvimento (Índia, Sri Lanka) e que prevaleceu no Porto de Santos, desde o fim da concessão em 1980 até a reforma portuária na década de 1990.

193. Nesse modelo a Autoridade Portuária é não apenas a proprietária da área e dos ativos do porto, mas também a responsável por sua operação. A contratação do pessoal que opera os terminais pode ser feita por funcionários públicos ou por trabalhadores contratados.

194. A principal característica desse tipo de porto é o papel do setor público de exercer diretamente e exclusivamente a responsabilidade pela operação

portuária, pelo investimento em equipamentos para os terminais portuários e pela administração de todas as atividades correlatas.

4.2.2. Porto instrumento

195. O porto instrumento tem em comum com o porto de serviço o papel da Autoridade Portuária, que é proprietária da área portuária e responsável pelo desenvolvimento e manutenção de sua infra-estrutura e equipamentos de terra, inclusive guindastes, empilhadeiras etc.

196. Entretanto, difere do porto de serviço pelo fato das empresas privadas poderem, sob autorização, movimentar cargas privadas, usando, mediante a locação de equipamentos portuários. Esse é o modelo dos portos autônomos franceses.

197. Esse tipo de gestão portuária, no entanto, vem sendo progressivamente abandonado pelos problemas que acarretam nas relações entre os operadores públicos e privados.

4.2.3. Porto proprietário *(landlord)*

198. No porto proprietário *(landlord)* a Autoridade Portuária é proprietária da área do porto e da sua infra-estrutura. Entretanto, terrenos e instalações na área do porto, assim como a infra-estrutura portuária, são arrendados para operadores privados.

199. Esses arrendatários são responsáveis não só por instalar e modernizar os equipamentos portuários, tais como *porteiners*, guindastes,

empilhadeiras, mas também assumir as instalações prediais, depósitos, oficinas, etc.

200. Nesse modelo, os operadores portuários são responsáveis pela gestão de seus negócios, inclusive a contratação da mão-de-obra que opera nas docas, em atividades administrativas, na segurança de suas instalações, bem como, outras atividades relacionadas ao desenvolvimento de seus negócios.

4.2.4. Porto de serviço privado

201. Os portos de serviço privado são caracterizados por serem de responsabilidade exclusivamente privada, tanto o seu funcionamento como a sua gestão. Nos casos mais extremos, inclusive a área portuária é de propriedade privada. Esse caso é comum em país como Nova Zelândia e Grã-Bretanha.

202. Na Grã-Bretanha não há qualquer agência responsável por sua regulação, caracterizando-se, portanto, como um modelo extremo de desregulação ou autoregulação.

4.2.5. Modelo nacional

203. No Brasil o modelo de gestão portuária é caracteriza pela do porto organizado, nos termos da Lei 8.630/93, ou seja, o do porto proprietário (*landlord*). Onde a Autoridade Portuária é proprietária das instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de

atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como da infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio.

204. A Autoridade Portuária arrenda a operação portuária aos operadores privados, podendo, ainda, arrendar áreas nos portos para atividades que possam contribuir com as operações portuárias, como armazéns alfandegários retroportuários, ferrovias etc.

205. Esse modelo implica em regulação por parte da Autoridade Portuária. A justificativa para um modelo misto público-privado é que o setor público tendo uma visão ampla da atividade portuária, deve arbitrar conflitos e regular a concorrência intra-porto para alcançar objetivos estratégicos por ele definidos.

206. Portanto, esse modelo só funciona adequadamente com ativa atuação regulatória do setor público. A intervenção da autoridade de defesa da concorrência opera, principalmente, em situações em que o vazio regulatório leva ao surgimento de problemas concorrenciais.

4.3. A EXPLORAÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

207. No programa de reestruturação do sistema portuário nacional, o modelo de porto proprietário não foi o resultado de um processo evolutivo histórico, como o caso europeu, de fato, sua atual modelagem integra parte de um programa de reformas do sistema portuário nacional.

208. O início desse programa foi fortemente influenciado pelas reformas portuárias realizadas nos portos asiáticos, em especial, na Malásia, Hong-Kong e Tailândia. A Malásia foi a pioneira na desestatização portuária entre países em desenvolvimento.

209. Esse processo teve início quando a KPA (Kelang Port Authority), o principal porto malasiano, transformou, em 1985 o KCT (Kelang Container Terminal) em uma empresa subsidiária, concedendo a ela exclusividade operacional de seus terminais portuários. Em seguida, o processo foi concluído quando, em 1986, o Konnas Terminal Kelang adquiriu, por US$140 milhões, 51% das ações da KCT.

210. A partir dessa experiência vários trabalhos do Banco Mundial recomendaram a desestatização dos terminais portuários como caminho a ser seguido pelos países em desenvolvimento, para a solucionarem a crônica deficiência de recursos para investimento nos portos. Como conseqüência, no início de 1993, cerca de 36 países estavam analisando ou realizando reformas portuárias, entre esses Argentina, Brasil, México e Venezuela.

211. No caso brasileiro, o processo de reforma, embora iniciado relativamente cedo, avançou lentamente.

212. Ao tomarmos como exemplo o caso do Porto de Santos, desde que a Codesp reassumiu a responsabilidade pela administração portuária em 1980, a qualidade dos serviços caiu rapidamente, situação que se agravou com a extinção da Portobrás. Os preços cobrados pela empresa estatal eram maiores que os praticados por outras concessionárias, tais como as do Rio de Janeiro, Paranaguá e Buenos Aires.

213. No ano de 1996, os navios chegavam a esperar em média vinte e nove horas para atracar no Porto. Desembarcada, a mercadoria demorava, em

média, sessenta dias para ser desconteinerizada e o produto começava a ser desembaraçado somente dez dias após essa operação. Além disso, não havia uma segurança satisfatória no porto, com constantes furtos e avarias às mercadorias.

4.3.1. Terminais retro-portuários alfandegados

214. Em função da má qualidade do serviço no porto, a partir de 1986 surgiram terminais retro-portuários alfandegados (TRA), que passaram a assumir a responsabilidade do armazenamento e liberação aduaneira de forma mais rápida e segura que a realizada pela Autoridade Portuária.

215. Esse terminais retro-portuários, alfandegados, surgiram não como uma atividade complementar de valor adicionado como no caso dos portos proprietários europeus, mas como uma solução para a baixa qualidade do trabalho da Autoridade Portuária.

216. A regulação desses terminais, associada à forma de desestatização dos portos brasileiros, implicou em uma escolha de um modelo de concorrência intra-porto e intra-serviços portuários.

4.3.2. Evolução dos terminais privados

217. Concomitantemente, neste mesmo período, os serviços dos terminais portuários estavam sendo desestatizados e outras atividades vinculadas à cadeia logística de transporte estavam sendo reguladas. Foi exatamente a lógica de reforma portuária proposta pelo Banco Mundial, que apontava a

atividade como essencial para uma inserção internacional bem sucedida dos países em desenvolvimento.

218. As inovações tecnológicas e as mudanças no conteúdo do comércio levaram à integração das operações no transporte internacional. Os portos tornaram-se um elo vital numa ininterrupta cadeia global de oferta de logística. A interação mundial de atividades econômicas e a forte competição na indústria naval aumentaram a demanda para uso ótimo da capacidade de efetiva entrega dos produtos através serviços portuários.

219. No caso nacional, o modelo de reforma portuária, ao ser implantado em um país com história diferente daqueles em que se desenvolveram os portos proprietários, gerou conflitos na relação entre os operadores portuários e as outras atividades da cadeia logística. Os contratos de arrendamento e a ausência de uma efetiva regulação na concorrência intra-portuária não contribuíram para resolver problema que persistem.

4.4. EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DOS SEVIÇOS

220. Os portos modernos têm se transformado em um segmento de importância fundamental de uma cadeia de logística. O crescimento do comércio internacional e, em especial, a globalização produtiva, com a integração da estrutura produtiva doméstica e a internacional, exige grande movimentação de cargas, notadamente de carga conteinerizada, com plantas industriais localizadas em diferentes países.

221. Em face dessa demanda, o aumento da eficiência portuária implica não apenas na melhoria da eficiência da movimentação nos berços de atracação, mas também de outras atividades correlatas, tais como,

armazenamento, desova ou arrumação de contêineres, serviços de apoio a distribuição etc. Essas atividades comuns nos portos proprietários europeus recebem as seguintes classificações.

4.4.1. Serviços de valor adicionado em logística

222. Os serviços de valor adicionado em logística *(value added services)* compreendem os serviços gerais de logística e os serviços gerais em cadeias logísticas.

223. Os serviços gerais de logística são atividades de carregamento e descarregamento, desova e carregamento de contêineres, armazenamento e distribuição.

224. Os serviços de integração em cadeias logísticas são atividades de apoio a clientes, geralmente empresas industriais, em áreas em que estas não consideram sua função principal, tais como, customização, empacotamento, controle de qualidade na recepção, consertos etc. (comuns em setores como eletrônica de consumo e de alguns tipos de bens de capital e equipamentos de controle).

4.4.2. Serviços de valor adicionado em instalações

225. Os serviços de valor adicionado em instalações *(value added facilities)* compreendem as atividades de apoio à alguns tipos de operações portuárias, como oficinas para reparação de contêineres, tanques para armazenamento de material químico ou instalações para manuseio de material perigoso ou perecível.

226. Nos grandes portos proprietários europeus, como Antuérpia e Roterdam, existem várias empresas que atuam nessas atividades. Desde a década de 1970, os maiores portos europeus, tais como Roterdam, Antuérpia, Hamburgo, atraíram grande número de negócios industriais e de serviços. Exemplificando, em Roterdam desenvolveu-se um distrito industrial (*cluster*) com plantas de processamento de produtos químicos. Em outros grandes portos, também surgiram variada diversificação de negócios, como os serviços de armazenagem de contêineres para operações *just-in-time.*

227. Em especial as cargas gerais e contêineres têm grande potencial de atração de serviços de valor adicionado. Com a internacionalização dos negócios envolvendo operações portuárias e o crescimento e importância dessa atividade, as maiores empresas desse setor têm cada vez mais especializado em seu *core business* na articulação de operações portuárias com as de supridores de serviços de valor adicionado.

228. No maior porto em operação de contêiner no mundo, em Kwai Chung, Hong Kong, três empresas operaram seus oito terminais dessa modalidade. A maior delas, HIT (Hutchinson International Terminais) controla quatro desses terminais e recebe 60% dos contêineres que passam por Kwai Chung.

229. Nesse porto, também operam sete companhias que fornecem serviços de estiva, seis companhias de reparo de navio e mais de 100 empresas que prestam serviços de armazenagem.

4.4.3. Serviços prestados ao navio e à carga

230. Ainda, tomando-se como referência o transporte marítimo, os serviços portuários podem ser divididos em duas categorias:

a) Serviços prestados ao navio

231. São os serviços de entrada e saída no porto e atracação no berço. Esses incluem praticagem, reboque, uso do canal, apoio a navegação. Os serviços básicos do navio também incluem o uso dos equipamentos do porto, como ocupação das docas e do berço, e a infra-estrutura geral do porto.

232. Estes serviços estão cobertos pela taxa portuária e são despesas básicas do frete. Além desses, a estiva, embora seja tecnicamente serviço prestado à carga, também, estão incluídos no frete, até a passagem do costado do navio.

b) Serviços para a carga

233. Esses serviços basicamente se constituem na:

- transferência da carga entre o navio e as docas ou a área de armazenagem;
- transferência da carga entre as docas ou a área de armazenagem e o portão; e
- armazenagem intermediária no pátio (no caso de contêiner) no tempo necessário para a transferência para o navio ou o portão, isto é, o tempo livre para manuseio da carga .

234. Os valores cobrados por essas atividades se referem ao uso de guindastes, *porteiners*, equipamento de solo, tais como empilhadeiras, e outros equipamentos do terminal.

4.5. TERMINAIS DE CONTÊINERES

235. A partir da aprovação da Lei 8.630/93 os diversos serviços de manuseio de carga, tanto os serviços de bordo (estiva) e os de terra (capatazia) passaram a ser cobrados dos armadores como uma taxa única por movimentação de containeres, isto é, uma "*box rate*". Os armadores por sua vez, acrescentaram ao preço do frete, um valor adicional, conhecido na terminologia de fretes oceânicos, como THC *(terminal handling charge).*

236. THC expressa a sigla para a denominação "*Terminal Handling Charge",* também conhecida como taxa de pátio conteineirizado. É a taxa paga por uma companhia de navegação para receber o contêiner no respectivo terminal, armazená-lo, e entregá-lo ao navio para embarque; ou, recebê-lo do navio no atracadouro, armazená-lo e entregá-lo ao consignatário.

237. Ou seja, esses serviços são remunerados pela cobrança de Taxa de Movimentação de Contêineres – TMC *(THC - Terminal Handling Charge*), que incorpora todos os serviços básicos de movimentação e armazenagem, necessários à recepção e liberação dos contêineres do costado do navio ao portão do terminal, ou vice-versa.

4.5.1. Serviços e remuneração

238. Nos contratos de arrendamento de terminais de contêineres são definidos os serviços que serão prestados pelos operadores e como estes serão remunerados. Embora, seja recomendável que o operador portuário pratique suas atividades em liberdade de preços, é possível ser estabelecido, no contrato de arrendamento, condicionantes de preço, dentro de um determinado prazo.

4.5.2. Exploração do mercado

239. É importante observarmos a importância dessas atividades no seu sentido mercadológico. A atividade portuária com contêineres mostra dois aspectos econômicos relevantes: o mercado de movimentação de contêineres; e o mercado de armazenagem alfandegada de mercadorias transportadas em contêineres.

240. O meercado de movimentação de containeres, relaciona-se aos serviços portuários à carga, isto é:

- transferência da carga entre o navio e as docas ou a área de armazenagem;
- transferência da carga entre as docas ou a área de armazenagem e o portão;
- armazenagem intermediária no pátio (no caso de contêiner) no tempo necessário para a transferência para o navio ou o portão, isto é, o tempo livre para manuseio da carga .

241. Esses serviços são oferecidos exclusivamente pelo operador portuário e requer o acesso a um berço no cais do porto.

242. O mercado de de armazenagem alfandegada de mercadorias transportadas em contêineres

- Inclui todas as atividades relacionadas ao armazenamento alfandegado, inclusive serviços adicionais como desova e/ou carregamento de contêineres, refrigeração, distribuição de carga etc.

243. Participam deste mercado os próprios operadores portuários e, ainda, os terminais alfandegados de uso público, ou seja, as Estações Aduaneiras do Interior (EADI's) e os Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA's).

4.5.3. Atores do mercado

244. No mercado de movimentação de contêineres os terminais portuários competem para fornecer melhores serviços e preços às companhias de navegação. Os armadores são, em geral, empresas de grande porte e com grande poder de negociação. Portanto, para realizar bons contratos os Operadores Portuários buscam oferecer as melhores condições operacionais para seus clientes.

245. Embora a operação portuária tenha uma estrutura oligopolista, com pequeno número de operadores e grandes barreiras a entrada, é inegável que esses competem duramente para atrair as principais linhas de navegação.

246. No mercado de armazenagem alfandegada de mercadorias transportadas por contêineres, disputa-se para obter contratos junto aos importadores. A concorrência dá-se por preços e por serviços, sendo que a oferta de atividades adicionais, tais como a desova de contêineres e distribuição das mercadorias para diferentes destinos, é um importante fator na competição. Este é um mercado competitivo, sendo que a participação de mercado é dada pela capacidade de diferenciação dos serviços e pelos preços oferecidos.

247. Embora distintos esses dois mercados estão conectados pelo fato de que a armazenagem depende do acesso a esses contêineres, que são disponíveis apenas depois de sua movimentação pelos Operadores Portuários, que têm acesso exclusivo e autorização para operar os berços no cais do porto.

248. A relação estabelecida entre os atores que operam no mercado de movimentação de contêineres e no mercado de armazenagem alfandegada, geralmente, caracteriza-se como uma relação econômica vertical, sendo que no primeiro mercado atuam exclusivamente os Operadores Portuários e, no segundo, além dos Operadores Portuários, atua a estrutura dos Terminais Retroportuários Alfandegados. Esta é uma relação peculiar, uma vez que não há um mercado de liberação de contêineres.

249. Resulta disso, que existem custos diferenciados no caso da operação dos contêineres para armazenamento no próprio terminal e para entrega para terminais retroportuários. Na operação de contêineres para entrega aos terminais retroportuários existem custos moderadamente superiores. Contudo, a rápida liberação de contêineres, ao ampliar a área disponível para operação, tem o efeito de aumentar a eficiência da retirada de contêineres dos navios.

V. MECANISMOS DE EXPLORAÇÃO: LEI DOS PORTOS

250. Pela modelagem apresentada, evidenciamos, no caso brasileiro, o modelo do porto proprietário *(landlord)* associado à descentralização da exploração econômica dos serviços, via delegação. Essa modelagem está alicerçada na chamada Lei dos Portos (Lei n.º8.630/93), que disciplina a exploração dessas atividades[51].

251. A partir do citado parâmetro legal e de suas implicações na regulação econômico-financeira do setor, apresentamos diversos conceitos correlatos à atividade, entre eles o de instalação portuária, localização, infra-estrutura básica e jurisdição da Autoridade Portuária, para em seguida, tratarmos dos mecanismos de delegação, via concessões, autorizações, permissões e arrendamentos portuários.

252. Como visto, entre os anos de 1975 até 1990, era de competência da Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobrás a promoção da execução da Política Portuária Nacional, estando entre suas finalidades a construção, a expansão e o melhoramento dos portos ou das instalações portuárias e das vias navegáveis interiores nacionais, qualquer que fosse o regime de exploração comercial a que estivessem submetidas. Para tanto, a empresa exercia a fiscalização da administração e da exploração comercial dos portos em regime de concessão ou autorização; além da supervisão, orientação, controle e fiscalização, técnica, operacional e administrativa, das atividades desenvolvidas diretamente pela empresa ou indiretamente

51 SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. As informações contidas neste item tiveram como base o texto do autor, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, denominado *Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação, notadamente quanto á descentralização da exploração portuária.

pelas entidades a ela vinculadas ou controladas. Neste último caso, podendo promover a captação, em fontes internas e externas, dos recursos necessários para a execução de seus programas de desenvolvimento, inclusive oferecendo garantias em favor de suas empresas controladas.

253. Entre outras atribuições, sob o aspecto regulatório, competia à Portobrás o estabelecimento das normas gerais de caráter técnico, financeiro, operacional e administrativo, relativas às atividades da empresa e de suas controladas, bem como aquelas que regulavam as licitações e contratações, e a padronização dos contratos, acordos, ajustes ou convênios. Em relação aos portos sob concessão competia-lhe aprovar a incorporação de bens ao capital de concessão, a baixa de bens do acervo patrimonial, o quadro de pessoal, e a tomada de contas.

254. O modelo empresarial adotado para administrar e regular o sistema portuário nacional tinha como uma de suas principais premissas a perene capacidade estatal de investimento na infra-estrutura portuária.

255. No momento em que não mais se tornaram disponíveis fontes públicas de recursos e estava inviabilizada a captação financeira externa, esta decorrente da crise cambial que levou o país a retardar o pagamento de suas obrigações junto ao mercado de crédito internacional, a Portobrás passou a adiar diversos investimentos, reduzindo seus planos e programas de desenvolvimento aos limites impostos pela disponibilidade de recursos públicos destinados ao setor.

256. De fato, a influência política, partidária ou dos usuários, é aspecto indissociável de regimes administrativos abertos. Quanto aos custos operacionais com pessoal, a experiência recente mostra que diversas empresas desestatizadas não demandavam a redução de seus custos com pessoal, em sua maioria, altamente especializado, mas na verdade

careciam de novos aportes financeiros e a flexibilização de suas regras operativas, particularmente as relacionadas à descentralização da exploração dos serviços.

257. Em 1990 a Portobrás foi abruptamente extinta e sua estrutura fragmentada. Sem nenhuma proposta alternativa ao modelo gerencial extinto, a administração dos portos brasileiros passou a ser centralizada no Departamento de Portos, integrante da estrutura orgânica da Secretaria de Transportes Aquaviários, vinculada diretamente ao Ministro dos Transportes.

258. Com a extinção da Portobrás, o centro de gestão do sistema portuário nacional passa do modelo administrativo indireto, via empresa pública, à centralização na administração pública direta, na figura do Departamento de Portos, que passou a reagrupar as unidades portuárias do antigo sistema, regionalizando-as, e acelerando o processo de desestatização das instalações portuárias que despertaram interesse da iniciativa privada.

259. Os resultados obtidos com esse processo essa modelagem orgânica ainda não foram suficientemente avaliados para a possibilitar conclusões sobre a forma como foram encaminhados. Quanto ao reagrupamento ou regionalização sistêmica, os resultado financeiro desse processo mostrou-se inadequado para a estabilidade econômico-financeira das Companhias Docas, exemplificando essa situação temos a quadruplicação do passivo patrimonial da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ na década seguinte à extinção da Portobrás.

260. Não resta dúvida que a descentralização da administração e a ampliação da participação da iniciativa privada na exploração dos serviços de infra-estrutura portuária se apresentam os padrões mais adequados à realidade brasileira, contudo restará sempre a necessidade de avaliar ou

reavaliar os resultados obtidos com esses processos, confrontando-os com seus custos, inclusive o social, de modo a tornar possível à condução dessa prática de gestão da coisa pública na direção da obtenção de melhores estruturas regulatórias do segmento econômico portuário.

5.1. A LEI DOS PORTOS

261. Diante da necessidade premente de ser estabelecida uma base regulatória adequada às modificações introduzidas na modelagem de gerenciamento do sistema portuário e na busca de soluções para os históricos problemas trabalhistas, em 25 de fevereiro de 1993, foi promulgada a Lei n° 8.630, chamada de Lei de Modernização dos Portos, ou simplesmente de Lei dos Portos.

5.1.1. Exploração dos serviços

262. Base da atual regulação portuária, a Lei dos Portos, entre outras questões, veio regular a forma de exploração dos serviços portuários. Por esse instrumento legal é admitida a exploração das instalações portuárias nacionais para fins de uso público ou para uso privativo; neste último caso, pode a exploração ser exclusiva ou mista, sendo assegurando a todos os interessados o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalações portuárias, dependendo para tanto de contrato de arrendamento ou de autorização, de acordo com a sua localização. [52]

52 BRASIL. Art. 4°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

5.1.2. Instalações portuárias

263. Como instalação portuária de uso privativo, tem-se o conjunto de bens e serviços, explorados por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada para movimentação e ou armazenagem de mercadorias, próprias ou de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. 53

264. Anteriormente à Lei dos Portos somente duas modalidades de exploração eram admissíveis: a) para o uso público, pelas concessionárias; e b) para o uso privativo, exclusivo para a movimentação de cargas próprias. Com o advento da nova lei, além dessas modalidades, foi instituída a exploração de terminais portuários para uso misto, destinado à movimentação de cargas próprias ou de terceiros, dentro ou fora do porto organizado.

5.1.3. Localização

265. No que concerne à localização: a) dentro da área do porto organizado, a Administração Portuária, na qualidade de concessionária do serviço público, detém o poder licitatório para a exploração dos serviços por terceiros, desde que essa pretensão seja submetida à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para análise, consolidação e inclusão no Plano Geral de Outorgas de Exploração de Infra-Estrutura Aquaviária e Portuária e de Prestação de Serviços de Transporte Aquaviário; b) fora da área do porto

53 BRASIL. Inciso V, do art. 1°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

organizado, ou seja, fora da jurisdição da Administração do Porto, ou mesmo que dentro do porto organizado, no caso do explorador do serviço ser titular do domínio útil do terreno e tratando-se de terminal de uso privativo, a exploração dos serviços dependerá somente de autorização dada ANTAQ. Logo, a outorga de autorização para implantação de terminal portuário de uso privativo dentro da área do porto organizado somente ocorre quanto o interessado for o titular do domínio útil do terreno. 54

5.1.4. Legislação portuguesa

266. Ilustrativamente é pertinente comparar a definição adotada pela legislação portuguesa, contemporânea da nossa Lei dos Portos, que conceitua áreas portuárias para a prestação de serviços públicos, como sendo as áreas dominiais situadas na zona portuária e as instalações nelas instaladas, *"pertencentes ou submetidas à jurisdição da autoridade portuária e por ela mantidas ou objecto de concessão de serviço público, nas quais se realizam operações de movimentação de cargas, em regime de serviço público"*. 55

54 BRASIL. Art. 3º, Resolução nº 517-Antaq, de 2005. Na Argentina, segundo leciona Gordillo: *"la ley clasifica los puertos no solamente según su titularidad (...) sino también según su destino, lo cual da pie para aplicar luego diferentes regímenes jurídicos (...). Los puertos estatales que no están destinados obligatoriamente al uso público no integrarán el domínio público y podran operar bajo el régimen del derecho privado".* GORDILLO, Agustín. *Después de la reforma del estado*, 2ª ed., Buenos Aires: Fundación de derecho administrativo, 1998, p. VIII-13.

5.1.5. Infra-estrutura portuária básica

267. A especificidade da atividade portuária determinou a peculiaridade terminológica da Lei dos Portos, que ao dispor sobre o regime da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, estabeleceu conceitos próprios particularizando a exploração da sua infra-estrutura.

268. Por infra-estrutura portuária básica temos o conjunto de instalações portuárias de uso comum, colocadas à disposição dos usuários, operadores portuários e arrendatários de um porto organizado, definido como aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação de passageiros e a movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária.

269. Essa definição modificou a concepção dada ao termo pelo Decreto n° 24.447, de 22 de junho de 1934, que determinava que todas as operações e tráfego portuário devêssem permanecer sob a direção da Administração do Porto, inclusive as realizadas nos terminais privativos.

270. Essa alteração deve ser entendida não como uma limitação dos poderes da Administração do Porto, pois, o que foi restringido foi a amplitude do termo jurisdição, vocábulo tomado, primariamente em seu sentido geográfico, quando é explicitado o que seja a área do porto organizado.

55 PORTUGAL. Decreto-Lei n° 298, de 28 de agosto de 1993. TORRES, José Lima. *Legislação portuária*, Coimbra: Almedina, 2001, p. 496.

5.1.6. Jurisdição da Autoridade Portuária

271. Atualmente essa área é tida como a compreendida pelas instalações portuárias e a infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto que devam ser mantidas pela Administração do Porto. A sua determinação é feita por decreto do Presidente da República, por proposta dos órgão competentes.

272. Fixado os limites dessa área, a Lei dos Portos determina que as instalações portuárias de uso privativo localizadas dentro da área do porto organizado submetam-se à jurisdição da Administração do Porto, inclusive, beneficiando-se, de forma direta ou indireta, dos investimentos públicos realizados com o objetivo de melhorar as condições operacionais e de tráfego dentro da área do porto organizado.

5.2. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

273. A Lei dos Portos dispõe que a Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. Anteriormente a esse diploma legal, a União exercia sua competência constitucional por intermédio da Portobrás, que, além de dispor de unidades organizacionais executivas, controlava o capital de diversas Companhias Docas.

274. Dentro desse sistema, cada porto organizado dispunha de sua própria estrutura administrativa, denominada Administração do Porto, a quem cabia

a exploração dos serviços portuários, mediante remuneração por tarifa, modalidade de preço público, fixada e reajustada pelo Poder Público. 56

275. O poder detido pela Administração do Porto consistia unicamente na sua exploração, sendo-lhe vedado licitar a exploração do serviço que lhe fora concedido. O que a legislação portuária permitia era o arrendamento para a utilização por terceiros de áreas dentro do porto organizado, desde que essa utilização não afetasse as operações portuárias desenvolvidas pela Administração, ao contrário do que atualmente é permitido. 57

276. A Lei dos Portos ampliou as competências da Administração Portuária, inserindo diversas modificações quanto à exploração dos serviços portuários, sendo, inclusive, o Poder Público autorizado a desmembrar as concessões existentes na época da edição da lei, e, posteriormente, atribuindo competência à ANTAQ, para regular e supervisionar a exploração dos serviços públicos de infra-estrutura portuária, permitindo que viesse, assim, a ser exercida uma efetiva gerência da implementação das políticas públicas destinadas ao setor portuário, entre elas a descentralização de ações.

---

56 Algumas administrações portuárias e hidroviárias eram organicamente vinculadas à Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS. - Os serviços podiam ser prestados através de autorização ou concessão, à pessoas jurídicas de direito público ou privado, notadamente, por sociedades de economia mista, exercendo a exploração por delegação de poder do Ente Público, em decorrência de concessão do Poder Estatal. - Embora a remuneração se desse através de tarifa, era comum a utilização do termo “taxas”, “taxas portuárias”. - Note-se que a outorga da concessão de serviço público não opera a transferência da competência do serviço para o concessionário, trata essa outorga, somente da capacitação do concessionário para o exercício de poderes e direitos, bem como, das obrigações e deveres referentes ao serviço concedido. Logo, as tarifas, cobradas pelos concessionários aos usuários dos serviços portuários, figuram como uma adequada forma de remuneração pelos serviços prestados.

57 A partir do advento da Lei dos Portos a Administração do Porto, além de concessionária do serviço, passou a figurar como Autoridade Portuária, vindo a exercer os poderes inerentes às autoridades, particularmente quanto ao exercício do poder de polícia. SILVA, Francisco Carlos de Morais*. Direito portuário: considerações sobre a lei de modernização dos portos.* Belo Horizonte: Del Rey, 1994, p. 91. - Anteriormente, à Administração do Porto competia a prestação dos serviços portuários em terra, ou seja, na orla portuária (orla portuária, parte terrestre e marítima, contínua ou descontínua, das instalações portuárias), arrecadando tarifas

5.3. DESCENTRALIZAÇÃO DE AÇÕES

277. Uma das mais importantes diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário é a descentralização das ações, promovendo sua transferência: a) a outras entidades públicas; ou b) a empresas públicas ou privadas. No primeiro caso mediante convênios de delegação e no segundo mediante outorgas de concessão, autorização ou permissão. [58]

278. Quanto aos consórcios e convênios, no caso das entidades públicas, é dever da União disciplinar por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos, viabilizando, assim, a delegação da administração e exploração dos portos federais.

5.4. CONCESSÕES, AUTORIZAÇÕES OU PERMISSÕES

279. Nos processos de descentralização de ações, com a outorga de concessões, autorizações ou permissões para empresas públicas ou privadas, devem ser observadas as normas e os procedimentos individualizados para cada forma de outorga, estabelecidos pela ANTAQ,

---

pela utilização dos terminais públicos e privados, estes dentro ou fora da área do porto organizado.

58 BRASIL. Inciso IV, do art. 1°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

dentro de sua esfera de atuação, especialmente o disciplinado na Lei n° da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

5.4.1. Normas Gerais das Outorgas

279. A modelagem regulatória pela via da descentralização de ações no mercado de prestação de serviços portuários apresenta como principais instrumentos operativos às outorgas de concessões, autorizações e permissões, além do arrendamento, tratado em seguida. As normas gerais das outorgas são as seguintes:

a) a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte, devem ser exercidos de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço e modicidade nas tarifas;

b) os instrumentos de concessão ou permissão devem ser precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, sendo definidos claramente os limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão; o pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso; e os prazos contratuais.

59

59 BRASIL. Art. 28, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, acrescido pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e art. 33, da mesma lei. - Os atos de outorga editados e celebrados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ submetem-se à Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, notadamente quanto às seções relativas à adequação dos serviços, os direitos e obrigações dos usuários, a política tarifária e ao processo licitatório, além das próprias normas complementares editadas pela Agência.

c) somente é admitida a obtenção de autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infra-estruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário às empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela ANTAQ.

d) admite-se a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular seja empresa ou entidade constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, bem como, que atenda a todos os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos exigidos, sendo, também, considerado como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias. A transferência da titularidade da outorga somente se efetiva mediante prévia e expressa autorização da ANTAQ, observada a harmonização, preservado o interesse público, dos objetivos dos usuários e dos prestadores de serviços, evitando-se situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica. É dever da Agencia, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, comunicar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça - SDE ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda - SAE, conforme o caso. 60

e) a ANTAQ deve acompanhar as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros

países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil. Com essa finalidade, Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise. Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudicial aos interesses nacionais, a Agência instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais. 61

5.4.2. Concessões

280. A concessão de serviços e de uso de bens públicos é, constitucional e doutrinariamente, um contrato administrativo, destinado a transferir a particulares certas atividades reservadas à Administração Pública. O regime concessional se formaliza por meio de um contrato administrativo, no qual são estabelecidas as obrigações do contratante privado, o concessionário, de forma a satisfazer o interesse público previsto contratualmente, contando o contrato entre suas características a onerosidade, a estabilidade e a vinculação *intuito personae*. Tratando-se da concessão de serviços públicos, estes deverão ser prestados à coletividade. Na concessão de uso de um bem público a renda ou encargo deverá ser produzida na proporção da transferência do uso do bem público. 62

---

60 BRASIL. Alínea b, do inciso II, do art. 20; e arts. 30 e 31, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.
61 BRASIL. *Caput* e §§ 1° e 2°, do art. 32, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.
62 BRASIL. Constituição Federal: *"Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter*

281. A concessão, sempre precedida de licitação, vinculada ou não a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União, aplica-se quando se tratar da exploração de infra-estrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, ou da prestação de serviços de transporte associados à exploração da respectiva infra-estrutura. 63

282. Depende da outorga de concessão a exploração das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação, além da exploração das ferrovias; das rodovias; do transporte ferroviário de passageiros e de carga associado à exploração da infra-estrutura ferroviária. 64

283. As concessões a serem outorgadas pela ANTAQ, para a exploração de infra-estrutura portuária, precedidas ou não de obra pública, têm caráter de exclusividade quanto a seu objeto e são precedidas de licitação disciplinada em normas próprias, aprovadas pela Agência e no respectivo edital, devendo as condições básicas do edital de licitação serem submetidas à prévia consulta pública. 65

---

serviço adequado." - Informa SOUTO, que a concessão de serviço público tem caráter contratual, advindo daí as demais características desta modalidade de delegação de serviço público, que: a) é ato administrativo bilateral, formalizado através de contrato administrativo, que se consubstancia num acordo de vontades (Comutativo) entre a Administração concedente e o particular concessionário, firmado com vistas à consecução de um interesse público da Administração; b) reveste-se, ainda, dos poderes vinculado e discricionário na sua celebração e cumprimento (cláusulas de serviços e cláusulas econômicas); c) onerosidade; d) estabilidade contratual; e) vinculação *intuito personae*. SOUTO, Marcos Juruena Villela. *Desestatização... Op. cit.*, pp. 153 e 154. Diogo de Figueiredo. *Curso... Op. cit.*, p. 263. - SANTOS, citando Trajano de Miranda Valverde, demonstra que a empresa concessionária de serviço público, age por delegação, tomando o lugar da Administração Pública, em cujos direitos fica sub-rogada, exercendo-os como se ela própria fora. - SANTOS. *Op. cit.*, p. 183.

63 BRASIL. Inciso I, do art. 13, e § 3°, do art. 14, da Lei n° da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

64 BRASIL. Itens "a" e "b", do inciso I, e § 3°, do art. 14, da Lei n° da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

65 Ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura. *Vide caput* do art. 34-A, acrescentado pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.

a) Cláusulas essenciais

284. Além do obrigatoriamente indicado no respectivo edital, o contrato de concessão deverá ter como cláusulas essenciais às relativas a: a) definições do objeto da concessão; b) prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação; c) modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente; d) deveres relativos à exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução; e) obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso; f) garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados; g) tarifas; h) critérios para reajuste e revisão das tarifas; i) receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados; j) direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário; l) critérios para reversibilidade de ativos; m) procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública; n) procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato; o) obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas; p) procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato; q) regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem; r) sanções de advertência,

multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração; e s) casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade. 66

b) Transferência de titularidade

285. Quanto aos procedimentos determinados pela ANTAQ, relacionados com a transferência da titularidade do contrato, trata-se de questão polêmica em face do que dispõe o art. 175 da Constituição Federal, que determina que a prestação de serviços pelo Poder Público, quando não se derem de forma direta, ou seja, aplicando-se o regime de concessão ou permissão, sempre se fará por intermédio de licitação. 67

66 BRASIL. § 2°, do art. 34-A, acrescentado pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001. Obrigatoriamente, o edital de licitação deve indicar66: 1. o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; 2. os requisitos exigidos dos concorrentes, quanto à forma de constituição segundo as leis brasileiras, com sede e administração no País, aos demais requisitos técnicos, econômicos e jurídicos, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; 3. a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; 4. os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjugadamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; e 5. as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. - *Caput* do art. 35, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001. - É condição para eficácia do contrato sua publicação por extrato, no Diário Oficial da União (§ 4°, do art. 35, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001).

67 BRASIL. Constituição Federal: *"Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado."*

c) Critérios de revisão tarifária

286. São considerados critérios de referência para a revisão das tarifas: a) os aspectos relativos à redução ou desconto de tarifas; e b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário. [68]

d) Sanções

287. As sanções de multa poderão ser aplicadas isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terão seus valores estabelecidos em normas aprovadas pela ANTAQ, obedecidos os limites previstos em legislação específica. Em caso de ocorrência de infração grave que implique em rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade, será apurada em processo regular, instaurado na forma própria, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado. [69]

68 § 1°, do art. 35, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
69 BRASIL. §§ 2° e 3°, do art. 35, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

e) Obrigações

288. O contrato deve estabelecer que o concessionário estará obrigado a: a) adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente; b) responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em conseqüência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário; c) adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor. 70

5.4.3. Permissões

289. O regime permissional é classicamente o vínculo produzido por ato administrativo unilateral, discricionário e precário, revogável a qualquer tempo, gratuito ou oneroso, pelo qual a Administração Pública, faculta ao particular a execução de serviço público ou a utilização privativa de bem público por terceiros, em face do interesse do particular, desde que não se contrarie o interesse público, sendo reservada a serviço que não requeira prévia obra pública, mediante processo licitatório, sendo que no caso do segmento aquaviário, esse instituto aplica-se ao transporte de passageiros

que independa da utilização da infra-estrutura portuária, mediante contrato de adesão. 71

a) Exclusividade

290. As permissões a serem outorgadas pela ANTAQ não atribuem caráter de exclusividade ao longo das rotas e itinerários percorridos, sendo o processo licitatório regido por regulamento próprio, aprovado pela Agência, e pelo respectivo edital licitatório. O edital deve ser submetido a previa consulta pública e nos contratos de permissão, além de refletir fielmente as

70 BRASIL. Art. 37, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
71 A permissão pode ser delegada a pessoa física. SOUTO. Desestatização... *Op. cit. P. 154.* - DI PIETRO, Maria Sylvia. *Parcerias na administração pública,* 3ª ed., São Paulo: Atlas, 1999, p. 118. - Diferenciam-se a permissão da autorização, pois enquanto a segunda é outorgada para satisfazer predominantemente interesse do particular, a permissão pressupõe o atendimento comutativo do interesse privado e do interesse público. - Permissionários de Uso de Bem Público e Credenciado: Embora tenha contratualizado a permissão de serviços públicos, a Constituição Federal manteve a permissão de uso de bens públicos, mediante ato administrativo unilateral e precário da Administração Pública, no qual se transfere a posse e a exploração de bens públicos imóveis. Quanto aos credenciados, temos a delegação, unilateral e precária, por ato administrativo, credenciando parceiros em atividades de interesse público, *"reconhecendo-lhes a produção de eficácia administrativa pública e dando-lhes assentimento para que sejam remunerados por seus serviços, diretamente pelos administrados beneficiários"* ou pela própria Administração Pública. MOREIRA NETO. Curso... *Op. cit.*, p. 268. - BRASIL. Inciso IV, do art. 13, e inciso IV, e § 2°, do art. 14, e 14-A, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, acrescido pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001. Depende de permissão: a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros; b) o transporte ferroviário de passageiros não associado à infra-estrutura. É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC. - A permissão, sempre precedida de licitação, é aplicável nos casos de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura. Dependendo de permissão: o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros; e o transporte ferroviário de passageiros não associado à infra-estrutura (Inciso IV, do art. 14, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001).

condições do edital e da proposta vencedora, deve constar as cláusulas consideradas essenciais. 72

b) Obrigações

291. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a: a) adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente; b) responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e

72 BRASIL. *Caput* do art. 38, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001. - O edital de licitação deverá indicar, obrigatoriamente, os requisitos exigidos dos concorrentes e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjugadamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; e as exigências quanto à participação de empresas em consórcio (§ 1°, do art. 38, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001). O edital de licitação deve indicar, obrigatoriamente: 1. o objeto da permissão; 2. o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão; 3. o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda; 4. as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e 5. as exigências de prestação de serviços adequados (§ 2°, do art. 38, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001). - São cláusulas essenciais as relativas ao: 1. objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários; 2. prazo de vigência e condições para sua prorrogação; 3. modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda; 4. obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso; 5. tarifas; 6. critérios para reajuste e revisão de tarifas; 7. direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário; 8. procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato; 9. obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas; 10. procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato; 11. regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem; 12. sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração; 13. casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade (Art. 39, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001). É condição para eficácia do contrato sua publicação por extrato, no Diário Oficial da União (§ 4°, do art. 39, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001).

indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em conseqüência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário; e c) adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

c) Critérios de revisão tarifária

292. Os critérios para revisão das tarifas deverão considerar: a) os aspectos relativos à redução ou desconto de tarifas; e b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário. 73

d) Sanções

293. As sanções de multa poderão ser aplicadas isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terão valores estabelecidos em normas aprovadas pela ANTAQ, observados os limites previstos em legislação específica. A ocorrência de infração grave, que implique em rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade será apurada em

processo regular, instaurado na forma própria, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado. 74

e) Ajustes ou adaptações

294. Em função da evolução da demanda, a ANTAQ poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas freqüências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelecido contratualmente, quanto ao modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda. 75

5.4.4. Autorizações

295. A autorização de exploração portuária é modalidade de administração associada de interesses públicos de natureza econômica por parceria, formalizada por ato administrativo unilateral, que delega precariamente a um particular a execução de serviços públicos em caráter instável, emergente ou transitório.

296. A autorização de serviço público abrange todas as hipóteses em que o exercício da atividade é vedado por lei ao particular por razões de interesse público. Precisamente por estar condicionada à compatibilidade com o

73 BRASIL. § 1°, do art. 39, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
74 BRASIL. §§ 2° e 3°, do art. 39, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
75 BRASIL. Art. 41, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

interesse público que se visa proteger, a autorização pode ser revogada a qualquer momento, desde que essa compatibilidade deixe de existir. 76

297. Entre as previsões constitucionais de regimes unilaterais, instrumentalizados por autorizações para a delegação de serviços públicos, temos a autorização para a exploração dos serviços de transporte aquaviário e para a exploração dos portos. A esse respeito o ato que autoriza ao particular a exploração do serviço inexiste como delegação de serviço público prestado ao público, pois, na autorização o serviço é prestado no interesse exclusivo do particular. 77

a) Noção européia e norte-americana

298. A incorporação ao direito brasileiro das noções européias de "serviços de econômicos e interesse geral", resultou na admissão legal do uso da autorização para a prestação, em regime privado, de serviços públicos, assemelhando-se ao modelo norte-americano de licenciamento das atividades de utilidade pública.

299. Contudo, ao contrário do que ocorre no modelo norte-americano, a titularidade da atividade autorizada permanece com o Poder Público, o que implica que a eventual modificação do regime por lei não signifique a

76 Para Diogo de Figueiredo Moreira Neto, o preceito constitucional do art. 175, *caput*, que trata do regime da delegação contratual de serviços públicos, concessão ou permissão, *"não deve ser tomado como excludente de outros regimes constitucionalmente possíveis para instrumentar uma delegação"*. MOREIRA NETO. Curso... *Op. cit.,* p. 267 e 268. DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo,* 14ª ed., São Paulo: Atlas, 2002, pp. 217 e 218.
76 CAETANO. *Op. cit.*, vol. I, p. 459
77 BRASIL. Alíneas "d" e "f", do inciso XII, do art. 21, da Constituição Federal. - DI PIETRO. Direito... *Op. cit.*, p. 218.

supressão de uma liberdade de iniciativa, ainda que isso acarrete o de ver de indenizar os direitos já conferidos e sacrificados pela inovação. 78

300. Por suas características, de forma geral, a autorização não é objeto da Lei n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que estabelece o regime de concessão e permissão de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal.

b) Licitação

301. Sobre isso, a lei que reestruturou a prestação dos serviços públicos de transporte aquaviário, entre outras providências, estabeleceu que o ato de autorização independe de processo licitatório, sendo a autorização portuária exercida em liberdade de preços de serviços, tarifas e fretes, em ambiente de livre competição, não sendo estipulado prazo de vigência ou termo final, e extinguindo-se pela sua própria eficácia, por renúncia, anulação ou cassação. 79

302. À luz dos princípios contidos no art. 37 da Constituição Federal, a Administração só pode se valer da autorização discricionariamente quando não houver predominância do interesse público sobre o particular, pois, trata-se da prática de um ato administrativo discricionário e precário, com predomínio de um interesse particular, o qual é objeto de consentimento da Administração, que deve considerar se não há extensão da repercussão

78 A noção européia de serviço econômico de interesse geral muitas vezes é traduzido como "serviços públicos prestados em regime privado"; a autorização para admitir a prestação, em regime privado, de serviços públicos, assemelhe-se ao modelo norte-americano de licenciamento das atividades de utilidade pública, *public utilility*. SOUTO. Marcos Juruena Villela Souto. *Direito administrativo regulatório*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002, p. 72.

desse interesse sobre os demais administrados, chancelando a pretensão do particular sob a forma de autorização, caso contrário, continua o autor, é fundamental *"a definição a predominância do interesse privado sobre o público para se outorgar a autorização; do caso contrário, dar-se-á burla ao princípio licitatório".* 80

c) Autorização para exploração de terminal portuário

303. O texto constitucional, alíneas "d" e "f", do inciso XII, do art. 21, expressa a titularidade do Poder Público, na figura da União, para: a) explorar diretamente a atividade econômica de prestação de serviços públicos de transporte aquaviário entre os portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território, e a exploração dos portos marítimos, fluviais e lacustres; ou b) explorar indiretamente essas atividades, transferindo-as à iniciativa privada. 81

304. Combinado a essa última possibilidade, temos o determinado no regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que instituiu a modalidade unilateral de parceria da autorização portuária, outorgada por ato

79 MEDAUAR, Odete. *A figura da concessão. In* Concessão de serviço público, São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995, p. 16. - BRASIL. Art. 42, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
80 SOUTO. Desestatização... *Op. cit.*, pp. 155; e 525 e 536. Para o autor, Nada impede que as Constituições Estaduais e Leis Orgânicas Municipais disponham sobre a utilização das autorizações, observados os princípios que regem a Administração Pública, *"uma vez que a técnica de repartição de competências não enumerou os poderes destas entidades, com fez o com a União. O certo é que só se pode utilizar a autorização quando não houver predominância do interesse público sobre o particular; do contrário, deve-se firmar uma concessão ou permissão, submetidas ao princípio licitatório".*
81 BRASIL. Constituição Federal: "*Art. 21. Compete à União: (...) XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: (...) d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; (...) f) os portos marítimos, fluviais e lacustres.*"

administrativo, quando da exploração de terminal portuário de uso privativo ou simplesmente terminais privativos, desde que as atividades se desenvolvam fora da área do porto organizado ou mesmo que situado dentro da área do porto organizado, quando o interessado for titular do domínio útil do terreno.

305. Sistematizando tais disposições, a Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, estabeleceu que dependam de autorização: a) a prestação de serviços de transporte aquaviário; e b) a exploração de infra-estrutura de uso privativo, nos casos de construção e operação de tais instalações, também denominadas de terminais portuários privativos.

306. Com isso, foi discernido o que fora assegurado pela Lei dos Portos, que garantia a qualquer interessado, mediante autorização, o direito de construir, reformar, ampliar ou melhorar instalações portuárias para exploração de terminais de uso privativo.

d) Modalidades

307. A Lei dos Portos distingue duas modalidades de autorização para a exploração dos terminais de uso privativo: a) exclusiva, quando para movimentação de carga própria; ou b) mista, quando para movimentação de carga própria e de terceiros. [82]

82 BRASIL. § 2°, do art. 4°, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

e) Características da autorização portuária

308. A autorização portuária guarda características próprias, diferenciando-as daquelas onde o parceiro não necessita realizar grandes investimentos ou quando os serviços somente atendam interesses instáveis ou emergenciais transitórios.

309. Ao contrário, as obras necessárias para a implantação de um terminal privativo requerem, de forma geral, elevados investimentos financeiros, com retorno previsto no longo prazo. Isso se deve ao fato que tais terminais são altamente especializados, utilizando equipamentos ou tecnologia avançada, específicas para a movimentação das cargas a ele destinadas, como minério, petróleo e grãos.

310. São as grandes empresas que decidem construir seus próprios terminais portuários como forma de reduzir seus custos e agilizar as operações portuárias de suas mercadorias. Movidos por seus próprios interesses, esses investidores julgam financeiramente viável construir um terminal portuário quando lhes é garantido um mínimo de segurança jurídica, notadamente quanto à previsibilidade do prazo da autorização e às regras operacionais para movimentação de suas mercadorias.

311. Assim, no caso da exploração de terminais portuários privativos, de uso exclusivo, a interpretação da figura da autorização deve ser ampliada, adequando-a a realidade concreta da atividade portuária, como disposto na Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, que instituiu a ANTAQ.

312. Quanto aos terminais privativos para uso misto, ou seja, para a movimentação de cargas próprias e de terceiros, o caso assume características peculiares, uma vez que, além dos interesses do titular da

autorização, a questão requer a ponderação dos interesses de terceiros, usuários dos serviços.

f) Terminais de uso misto

313. Enquanto que nos terminais para uso exclusivo tratamos da associação para o atendimento de um interesse exclusivo e individualizado, que por colateralidade atende ao desenvolvimento do conjunto da sociedade, nos terminais de uso misto os interesses se multiplicam, em seu aspecto de prestação coletiva, típica dos serviços públicos.

314. Logo, havendo uma prestação pública dos serviços, a interpretação a ser dada à autorização deve ser aquela que contemple a compatibilidade do ato com o interesse público que se busca atender, por conseqüência, podendo a autorização ser revogada a qualquer momento, desde que essa compatibilidade deixe de existir.

g) Cláusulas essenciais

315. Entendida a autorização como sendo a delegação, por ato unilateral, feita pela União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, na sua formalização deverá ser observada a inserção de diversas cláusulas essenciais, características desse instrumento, inclusive, devendo ser o ato precedido de consulta à

autoridade aduaneira e ao poder público municipal, e considerado aceitáveis seus impactos sobre o meio ambiente. 83

316. Podemos notar que a autorização portuária não é tratada no sentido clássico desse instituto, uma vez que é disciplinada em normas próprias da ANTAQ, sendo outorgada mediante termo que indicando: a) o objeto da autorização; b) as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente; c) as condições para anulação ou cassação; d) as condições para a transferência de sua titularidade; e e) as sanções pecuniárias. 84

83 BRASIL. Art. 6°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. São consideradas cláusulas contratuais essenciais as relativas: a) ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo; ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento; b) aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço; c) à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro; d) à reversão de bens aplicados no serviço; e) aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações; f) à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços; g) às garantias para adequada execução do contrato; h) ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos; i) à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços; j) à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização; k) à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas; l) ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias; m) às penalidades contratuais e sua forma de aplicação; e n) ao foro. - Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

h) Preços

317. Os preços dos serviços autorizados são livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, devendo a ANTAQ, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, comunicar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso. 85

318. Num sentido clássico e precário, é facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência, todavia, esse ato vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para continuidade de prestação dos serviços. Nessas situações, a liberdade de preços não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa autorizada ao regime de preços estabelecido pela Agência para as demais outorgas. 86

---

84 BRASIL. Art. 44, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, acrescido pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.

85 Ainda sobre as questões suscitadas quanto à previsibilidade da exploração das atividades, a empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização ou de sua transferência irregular, a ANTAQ poderá extinguir a autorização mediante cassação. - As empresas que, na data da instalação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ eram detentoras de outorgas expedidas por entidades públicas federais do setor dos transportes, tiveram, por meio de novos instrumentos de outorga, seus direitos ratificados e adaptados, mediante novos instrumentos de outorga aplicados aos mesmos objetos das outorgas anteriores e regidos, no que couber, pelas normas de reestruturação dos transportes aquaviário nacional. - BRASIL. Arts. 45 e 31; e arts, 47 e 48, respectivamente, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

i) Regras privadas

319. Autorizada a exploração de terminal privativo de uso misto, os contratos para movimentação de cargas de terceiros passam a ser regidos, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do Poder Público. Não obstante, fica o terminal sujeito à fiscalização da ANTAQ e das autoridades: aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima. 87

320. Relativamente aos contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo celebrados anteriormente à Lei dos Portos, determinou-se que deveriam ser adaptados às novas disposições legais, assegurando-se a seus titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração admitidas, ou seja, a exploração para uso exclusivo ou misto. 88

---

86 BRASIL. Art. 49, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
87 BRASIL. §§ 2° e 3°, do art. 6°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
88 Quanto a essa adaptação, devemos observar que a existência dos terminais de uso privativo é anterior ao Decreto n° 24.511, de 29 de junho de 1934, que juntamente com o Decreto n° 24.447, de 22 de junho de 1934, representaram o marco inicial do processo de organização administrativa do setor portuário nacional. Além desses, os terminais privativos foram também tratados pelo Decreto-Lei n° 6.840, de 2 de maio de 1944, posteriormente ratificado pelo art. 26, do Decreto-Lei n° 5, de 04 de abril de 1966. Por esse último decreto, foram estabelecidas, entre outras medidas, normas para a recuperação dos portos brasileiros, objetivando atender a demanda, reduzir custos operacionais, aumentar as respectivas rendas e incentivar a produtividade individual ou de grupo. Com esses objetivos, permitiu-se, na época, a embarcadouros ou a terceiros interessados a construção ou exploração de instalações portuárias, independentemente da movimentação anual de cargas, desde que a construção não significasse ônus para o Poder Público e que a exploração se fizesse para o uso próprio (art. 26, do Decreto-Lei n° 5, de 4 de abril de 1966), assegurado-se, em qualquer caso, à Administração do Porto a percepção das taxas incidentes sobre a movimentação de cargas no terminal, fixadas atendendo-se às condições de economicidade do empreendimento (parágrafo único, do art. 2°, do Decreto n° 24.511, de 29 de junho de 1934). Entre outras razões, MORAIS SILVA, *Op. cit.*, p. 27, comenta que, tratando-se de zona portuária e marítima, áreas relacionadas à segurança nacional, os terminais de uso privativo sujeitavam-se à supervisão e fiscalização do Poder Concedente (Decreto n° 24.447, de 22 de junho de 1945), inclusive quanto à fixação das tarifas portuárias devidas pelas operações nessas instalações (Decreto n° 83, 26 de dezembro de 1966), o que, contudo, não representava uma expressiva redução de

5.4.5. Arrendamentos Portuários

a) Natureza híbrida

321. O arrendamento, enquanto parceria contratual é modalidade de administração associada de interesses públicos de conteúdo econômico. O arrendamento de áreas e instalações portuárias é um instrumento de natureza jurídica mista, *"ele é em parte, concessão de uso de bem público, em parte, concessão de serviço público, em parte, concessão de obra pública e, em parte, delegação de exercício de poder de polícia, tal como criado pela Lei n° 8.630/93".* 89

322. Diante das disposições contidas na legislação portuária, o arrendamento nelas disciplinado, independentemente da nomenclatura que lhe é atribuída, corresponde a uma forma contratual administrativa mista, híbrida, que conjuga em sua estrutura, a um só tempo, as naturezas jurídicas de *"concessão remunerada de uso de bem público; de concessão de serviço público, pertinente às operações portuárias; de concessão de obra pública,*

---

autonomia operacional e financeira. Continuando, o autor verifica que esses terminais detinham características próprias, como o "vínculo de propriedade com a entidade privada; especialização técnica; capacidade de gestão operacional só limitada pelas exigências administrativas de segurança; e que só poderiam ser construídos para a utilização de cargas próprias de seus exploradores". Sobre a legislação citada, *vide*: DNPVN, Departamento Nacional de portos e Vias Navegáveis. *Legislação portuária e demais atos de interesse do DNPVN (1963-1967)*, Rio de Janeiro: DNPVN, 1968, p. 184. - Inciso II, do art. 2° e art. 48, da 25 de fevereiro de 1993. Pelo citado art. 48, foi fixado o prazo de até cento e oitenta dias, para que os contratos fossem adaptados às novas disposições legais, pelo art. 50, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, os detentores de outorgas, passaram a ter seus direitos ratificados e adaptados, em virtude da instituição da Agência Nacional de Transportes aquaviários – ANTAQ.

89 MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *Mutações do direito administrativo*, Rio de Janeiro: Renovar, 2000, pp. 136 e 137.

de concessão de serviço precedida de obra pública e, em parte, de delegação de exercício de poder de polícia". 90

323. Os arrendatários de instalações portuárias são entes privados executores de administração associada de interesses públicos de natureza econômica por parceria, vinculados mediante contrato de arrendamento com a União ou com uma outra entidade titular da concessão para a exploração do serviço, por esse contrato é assegurado o direito ao arrendatário de construir, reformar, ampliar, melhorar e explorar uma instalação portuária. 91

324. Dentro de um conceito amplo, ao contrário do freqüentemente que se verifica na concessão, o arrendamento não se caracteriza pela demanda de um expressivo investimento inicial por parte do arrendatário; este assume apenas o risco financeiro inerente à exploração e manutenção das instalações.

325. Trata-se de contrato sinalagmático de locação para a obtenção de renda, tendo por objeto bem integrante do domínio portuário, regido pelas normas que disciplinam a utilização dos bens públicos, evidenciando-se como um contrato administrativo, ao qual, suplementarmente, aplica-se as regras do direito privado. 92

---

90 MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. Mutações do direito administrativo, Rio de Janeiro: Renovar, 2000, pp. 136 e 137.

91 Segundo Diogo de Figueiredo Moreira Neto, é possível a previsão contratual do subarrendamento. MOREIRA NETO. Curso... *Op. cit.*, pp. 264 a 264. - Em Portugal a maior parte dos usos privativos do domínio público é titulada por ato administrativo unilateral. Alguns casos há, porém, que são titulados por contrato, como o contrato de arrendamento, condicionado por disposições legais ou cláusulas administrativas tendentes a salvaguardar os interesses públicos em causa. CAETANO, Marcelo. *Manual de direito administrativo*, volume II, 9ª ed.. Coimbra: Almedina, 1983, pp. 941-948.

92 O contrato de arrendamento, também é chamado de *affermage*. SANTOS, António Carlos, GONÇALVES, Maria Eduarda, e MARQUES, Maria Manuel Leitão. *Direito económico*, 4ª ed., Coimbra: Almedina, 2001, p. 188. - CAVALCANTI, Themistocles Brandão. *Curso de direito administrativo.* Rio de Janeiro: Fretas Bastos, 1961, p. 487. - BRASIL. Resolução n° 055-ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002.

b) Base legal

326. O arrendamento como modalidade parceria portuária tem como referência o disposto: a) na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias; b) no Decreto n° 4.391, de 26 de setembro de 2002, que, além de dispor sobre o arrendamento de áreas e instalações portuárias, criou o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, integrante do Plano Geral de Outorgas de Exploração de Infra-Estrutura Aquaviária e Portuária e de Prestação de Serviços de Transporte Aquaviário, visando otimizar a operação portuária e atender ao crescimento da movimentação de cargas nos portos organizados; e c) na Resolução n° 055-ANTAQ, que trata do arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros, e da Resolução n° 517-ANTAQ, que regula a outorga de autorização para terminais privativos.

c) Programa de arrendamento portuário

327. Para a implementação do Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, é atribuída competência às Autoridades Portuárias, dentro do âmbito do respectivo porto organizado, para a realização de certames licitatórios e a celebração dos contratos de

arrendamentos, a fiscalização e o seu gerenciamento, observando-se, para tanto, sua prévia submissão e aprovação pela ANTAQ. [93]

93 BRASIL. §§ 1° e 2°, do Decreto n° 4.391, de 26 de setembro de 2002. - O Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias integra o Plano Geral de Outorgas de Exploração de Infra-Estrutura Aquaviária e Portuária e de Prestação de Serviços de Transporte Aquaviário, sendo apresentado ao Ministério dos Transportes pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, na forma do disposto no art. 27, inciso III, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, devendo a autoridade portuária elaborar sua respectiva proposta de Programa de Arrendamento do porto organizado, submetendo-a à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para análise, consolidação e integração ao Plano Geral de Outorgas.

d) Faculdade de iniciativa

328. Ë facultado aos interessados a iniciativa de requererem à Administração do Porto a abertura de licitação para a construção e exploração de instalação portuária, dentro dos limites da área do porto organizado, cabendo, no caso de indeferimento do pedido, recurso ao Conselho de Autoridade Portuária; e sendo mantido o indeferimento, recurso à ANTAQ.

329. Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada, em terreno dentro na área do porto organizado, revertem à União, observado o disposto na lei que regula o regime de concessão e permissão de serviços públicos. 94

94 Comenta Marcos Juruena Villela Souto, que no caso do arrendamento do Terminal de Contêineres do Porto de Santos, realizado anteriormente à Resolução Resolução n° 055-ANTAQ, optou-se pelo regime de arrendamento da área, com alienação de alguns equipamentos, mediante leilão, prevendo-se a exploração comercial das instalações. Intencionou-se que o grupo vencedor, com no mínimo de três empresas e trinta por cento no máximo do capital votante para cada uma, constituí-se uma sociedade de propósito específico (SPE) para a execução do contrato, cujo prazo foi de vinte anos, com possibilidade de prorrogação. Evitou-se, assim, a concentração econômica. Foi fixado um programa de liberação das tarifas, partindo-se de um teto a ser progressivamente reduzido até o quinto ano, a partir do qual as tarifas seriam livres, estabelecendo-se um ambiente privado propício à competição ditada pelo mercado. SOUTO. Desestatização... *Op. cit.* P. 267. - CASTRO, Newton de. *Privatização do setor de transportes no Brasil. In:* A privatização no Brasil, o caso dos serviços de utilidade pública, editado por PINHEIRO, Armando Castelar e FUKASAKU, Kiichiro. Rio de Janeiro: BNDES, 2000, pp. 227 a 229 e 234 a 239. - BRASIL. Art. 5°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993: *"O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação. 1° Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei. 2° Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente. 3° Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores".*- § 4°, do art. 27, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001; e § 6°, do art. 4°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. *Vide*, também, Resolução n° 055-ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002.

e) Uso público e uso privado

330. Os contratos de arrendamento de bens públicos para o uso público diferenciam-se dos contratos de arrendamento de terminais de uso privativo, desde que estes estejam dentro da área do porto organizado, ou seja, em área integrante do patrimônio público portuário.

331. No arrendamento de bens públicos, para o uso público, é configurada uma delegação de serviço público, ou uma subconcessão de serviço público. No arrendamento de bem públicos, para uso privativo, é verificada a aplicação do conceito clássico de arrendamento, propriamente dito, pois, *"não há uma delegação ou subdelegação de serviço público, mas, apenas mera locação de um imóvel do porto organizado tem o domínio útil, para que ali se implante um terminal privativo",* e dessa locação obtenha renda. Conjugando-se assim os interesses públicos e privados, consoante o plano de desenvolvimento do porto. 95

95 BRASIL. Art. 2°, do Decreto n° 4.391, de 26 de setembro de 2002. - De forma diversa, os arrendatários operacionais são entes privados executores de administração associada de interesses públicos de natureza econômica por parceria, vinculam-se através de um contrato com a Administração Pública, pelo qual lhes é transferida a gestão operativa de uma atividade, ficando a seu cargo a administração dos bens e dos recursos públicos envolvidos, sem que isso importe na transferência da posse direta dos bens, bem como, sem a assunção de responsabilidades extroversas com relação aos serviços administrativos públicos geridos pelo arrendatário. Precedido de previsão legal e de licitação, o contrato de arrendamento operacional estabelece o pagamento que o ente público realizará ao parceiro privado, a "renda", que poderá consistir em valores fixos ou variáveis, calculados tomando-se como base os resultados obtidos pelo arrendatário, mensurados financeiramente. - Além dos arrendatários operacionais, temos ainda outras espécies de entes privados executores de administração associada de interesses públicos de natureza econômica por parceria, são eles: os franqueados, aos quais é delegado a execução de etapas segmentáveis da prestação de serviços públicos; os gerentes privados de entes públicos, que limitam sua parceria apenas à atividades gerenciais de setores operativos, de caráter eminentemente técnico; os compradores de bilheterias, cuja parceria viabiliza economicamente o início, o prosseguimento ou a finalização de obras de obras públicas economicamente exploráveis; e os contratantes de riscos, que colocam à disposição da Administração Pública bens e serviços, que somente serão remunerados quando se verificar efetiva economia de despesas ou aumento de arrecadação pública. Essa modalidade contratual tem sido utilizada para a realização de

f) Contrato

332. O contrato de arrendamento é celebrado: a) no caso de exploração direta, com a União; ou b) com a Autoridade Portuária ou concessionária da exploração dos serviços, quando se tratar de área localizada dentro do porto organizado.

333. A faculdade atribuída à Administração do Porto para arrendar, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, é admissível desde que essa utilização não afete às operações portuárias e que seja precedida de consulta a Administração Aduaneira, observada a esfera de competência da ANTAQ.

g) Restrições para o uso público

334. A exploração de instalações portuárias para uso público é restrita à área do porto organizado, ou seja, intraporto. A Lei dos Portos disciplinou essa exploração estabelecendo o elenco de cláusulas essenciais a serem pactuadas nos contratos de arrendamento, posteriormente estendidas pela Resolução n° 055-ANTAQ, 16 de dezembro de 2002. Devendo ser observado, para tanto, o estabelecido no Plano de Dezenvolvimento e Zoneamento do porto, aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária.

---

iluminação pública, de detecção e de registro de infrações de trânsito e de pesquisas de

h) Cláusulas esenciáis

335. A ANTAQ estabeleceu, também, como essencial, que nos contratos de arrendamento constasse disposição prevendo a reunião das partes, a intervalos de cinco anos, para examinar a eventual ocorrência de externalidades que tenham afetado, de forma permanente e substancial, a operação da arrendatária e, nesta hipótese, renegociar o ajuste de sorte a, conforme o caso, estabelecer condições de viabilidade econômica para exploração das áreas e instalações arrendadas, ou promover a distribuição eqüitativa dos benefícios resultantes entre a arrendatária, a Autoridade Portuária e os usuários, vedada a ampliação do período de vigência.

336. Ainda quanto às cláusulas essenciais, observe-se aquela relativa aos direitos e deveres dos usuários, na qual são estipuladas as obrigações do contratado e suas respectivas sanções, essas aplicáveis somente aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público, não se exigindo a mesma condição nos contratos de exploração para uso privativo.

i) Direitos dos usuários

337. São direitos dos usuários dos serviços prestados pela arrendatária, entre outros: receber serviço adequado; obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha; receber da Autoridade Portuária e da arrendatária informações para defesa de interesses individuais ou coletivos; levar ao conhecimento dos órgãos de fiscalização competentes as irregularidades de que tenham

ligações clandestinas. *Vide*, MOREIRA NETO. *Curso... Op. cit.*, p. 265.

conhecimento, referentes aos arrendamentos contratados; ser atendido com cortesia pelos prepostos da arrendatária e pelos agentes da fiscalização; e receber da arrendatária informações acerca das características dos serviços, incluindo os seus preços.

j) Licitação

338. A licitação para o arrendamento de áreas e instalações portuárias é processada e julgada por Comissão Especial de Licitação, designada pela Autoridade Portuária, sendo vedado admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do procedimento licitatório e a livre concorrência na execução do serviço ou estabeleçam preferências ou distinções entre os licitantes.

l) Prazo

339. O prazo contratual do arrendamento deve ser suficiente para a amortização dos valores a serem investidos, para os quais deve ser prevista proporcional e adequada remuneração. A prorrogação do contrato de arrendamento poderá ser feita, a critério da Autoridade Portuária, mediante pedido da arrendatária, uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prazo total do contrato, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos. A extinção do contrato de arrendamento se dá por: término do prazo; caducidade; anulação; rescisão

administrativa: unilateral, amigável ou judicial; ou falência ou extinção da empresa arrendatária.

m) Contrato administrativo

340. O contrato de arrendamento de áreas e instalações portuárias constitui espécie do gênero contrato administrativo, regulado pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se, supletivamente, as disposições do direito privado, o que confere à Autoridade Portuária a prerrogativa de alterá-lo unilateralmente, bem como, de modificar a forma de prestação dos serviços para melhor adequá-los às finalidades de interesse público, respeitado os direitos da arrendatária, inclusive com relação a indenizações devidas, apuradas em processo administrativo regular.

341. Sendo um contrato administrativo, caracteriza-se pela alterabilidade como regra imanente; demais, por peculiaridade jurídica defluída da Lei n° 8.630/93, tal alterabilidade é característica intensificada nos contratos de arrendamento de instalações portuárias. Não há dúvida quanto ao caráter publicista desses contratos, seja por ser o território do porto, em que se insere o contrato de arrendamento ser bem público, quer, porque, tal bem é afeto à finalidade específica de serviço público, fazendo incidir sobre a atividade uma regulação específica.

n) Transferência de titularidade

342. A transferência do controle societário da arrendatária dependerá de prévia anuência da Autoridade Portuária, devendo essa mutação societária ser comunicada à ANTAQ. A interveniência daquela Autoridade é justificada em razão da sua responsabilidade pela eficiência no serviço prestado e por sua obrigação de zelar por um ambiente de competitividade, cabendo-lhe comunicar à ANTAQ e ao CADE, quando for o caso, as anomalias que comprometam esses objetivos.

o) Exercício arbitral

343. A ANTAQ exerce, no âmbito do arrendamento e na esfera administrativa, a autoridade de árbitro, para dirimir dúvidas ou conflitos de interpretação do contrato, não resolvidos amigavelmente entre a Autoridade Portuária e a arrendatária. O foro para a solução de divergências com relação à execução do contrato de arrendamento, não resolvidas amigavelmente, será o da justiça federal da seção judiciária onde se situar o porto organizado.

344. Esse exercício arbitral é da essência da atividade regulatória. O poder normativo da ANTAQ decorre da deslegalização, pela qual e com autorização legal, a Agência passa a disciplinar de certas matérias que exigem tradução técnica do conceito de eficiência no segmento aquaviário. Além, da sua função executiva, de fiscalizar e atuar sobre o caso concreto, seu poder judicante, de solucionar conflitos, coaduna-se com a singularizarão da sua função regulatória aplicada a uma situação específica,

buscando, com isso, ampliar a eficiência na prestação dos serviços, harmonizando os interesses em tensão ou conflitantes, os solucionado em proveito da coletividade. 96

345. Para o entendimento desse exercício arbitral, devemos considerar que o interessado na exploração de instalações portuárias, ao qualificar-se como arrendatário, adere às normas reguladoras desse segmento econômico, submetendo-se à disciplina de ordem pública a ele inerente, que prevê o poder arbitral da Agência, quando frustradas as fases de conciliação e mediação.

346. Considere-se, também, que a arbitragem administrativa exercida pela ANTAQ não deve ser confundida com a arbitragem comercial, esta decorrente da vontade das partes sobre interesses disponíveis.

347. Embora não seja pacífico esse entendimento, a submissão à arbitragem administrativa decorre do interesse do particular em aderir a um segmento econômico regulado, no nosso caso o da infra-estrutura portuária.

348. A regulação administrativa desse segmento é derivada da relevância dos interesses coletivos a serem tutelados. É a partir disso que se desenvolve o entendimento de que a harmonização dos interesses conflitantes entre as partes contratantes, implica, principalmente, na preservação dos interesses da coletividade na manutenção da prestação dos serviços público regulado.

349. Aplicando-se o princípio da jurisdição una, a arbitragem regulatória, exercida pela ANTAQ, expressa-se como regulação judicante, mediante ato administrativo, passível se submissão ao controle judiciário.

96 SOUTO. Direito... *Op. cit.*, pp. 57-66.

5.4.6. Atribuições da Autoridade Portuária

350. Entre outras atribuições, incumbe à Autoridade Portuária: a) aplicar as penalidades contratuais; b) cumprir e fazer cumprir as disposições da legislação aplicável aos serviços e às cláusulas do contrato de arrendamento; c) manter o acompanhamento e a fiscalização permanente dos contratos de arrendamento; e d) arbitrar, em âmbito administrativo, o preço de serviço não descrito ou preço máximo estipulado, isso quanto acordo não for alcançado entre as partes e o serviço não possa ser realizado por terceiros. Neste caso, a arrendatária prestará o serviço requisitado independente da solução da disputa, depositando o usuário, em conta específica de titularidade da Autoridade Portuária, oitenta por cento do valor pretendido pela arrendatária para garantia do pagamento do preço final arbitrado. [97]

97 BRASIL. Arts. 47 e 44, da Resolução nº 55 - ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002: *"Art. 47: O descumprimento pela arrendatária de qualquer disposição prevista no contrato de arrendamento ensejará a aplicação, pela Autoridade Portuária, das seguintes penalidades contratuais: I - advertência; II - multa; III - caducidade do contrato. § 1º A base de cálculo para as penalidades pecuniárias será o Valor do Arrendamento, de que trata o inciso VII do art. 2º, relativo ao mês anterior ao da aplicação, sendo as multas de, no mínimo, um décimo do Valor do Arrendamento e, no máximo, o dobro do mesmo valor. § 2º O contrato estipulará a forma e o prazo de pagamento de multas pecuniárias. § 3º O pagamento da multa não desobriga a arrendatária de corrigir as faltas praticadas ou falhas verificadas. § 4º A aplicação das penalidades previstas nesta Norma e no contrato de arrendamento dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal da arrendatária. - Art. 48 A Autoridade Portuária, com base no auto de infração lavrado pela fiscalização, após processo em que seja assegurada ampla defesa, aplicará a penalidade cabível, de acordo com a natureza da infração, fazendo-o diretamente ou remetendo o documento por via postal, na modalidade de aviso de recebimento. - Art. 49 Das penalidades impostas à arrendatária caberá recurso à ANTAQ, com efeito suspensivo, no prazo de vinte dias, contados da notificação. Parágrafo único. Quando se tratar de pena pecuniária, o recurso de que trata o caput fica condicionado ao depósito do respectivo valor em conta específica da Autoridade Portuária, o qual será devolvido, no prazo de cinco dias úteis, se provido o recurso.*

5.4.7. Sanções à Autoridade Portuária

351. Quando a fiscalização da ANTAQ verificar a prática de infração cometida pela Autoridade Portuária, deverá ser aplicada penalidade proporcional à gravidade da infração, na forma estabelecida em Regulamento próprio, que estabelecerá os graus de recurso, o prazo e a forma de pagamento para as multas pecuniárias.

352. No caso dos contratos de arrendamento portuário celebrado anteriormente à Resolução nº 55 - ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002, foi determinado que seus termos fossem renegociados entre a Autoridade Portuária e o arrendatário, adequando-os ao disposto naquela Resolução, respeitados os direitos adquiridos e preservado o equilíbrio inicial, desde que o objeto do contrato, as cláusulas penais e o prazo de vigência não fossem alterados. Não repactuados, na forma determinada pela Agência, esses contratos não poderão ter seus prazos de vigência prorrogados. Surgindo situação de impasse nas mudanças contratuais, qualquer das partes poderá solicitar a mediação da ANTAQ. [98]

98 BRASIL. Art. 50 a 53, da Resolução nº 55 - ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002: Art. 52 . *"Os arrendamentos para exploração de áreas e instalações portuárias, firmados antes da vigência da Lei nº 8.630, de 1993, deverão ser licitados quando de seu encerramento, salvo se forem adequados, até 31 de dezembro de 2003, às disposições desta Norma, hipótese em que poderão ser prorrogados pela metade do prazo previsto em suas disposições originais, a critério da Autoridade Portuária". - Art. 53. "Quando for o caso, o edital de licitação poderá impor ao licitante vencedor o encargo de ressarcir a Autoridade Portuária pela indenização ao arrendatário anterior, relativa à parcela não depreciada dos investimentos realizados por este, em bens incorporados ao novo arrendamento, cujo valor e forma de reembolso serão fixados no edital".*

VI. ESTRUTURA DE REGULAÇÃO DA EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA

353. Caracterizados os padrões pelos quais os portos brasileiros foram modelados, cabe, a seguir, tratar da estrutura regulatória da exploração econômica desses serviços. 99

354. Para tanto, abordamos o papel do Estado como formulador de políticas públicas e de implementador de ações reguladoras, partindo das dos conceitos e atribuições relativos ao Sistema Aquaviário Nacional, do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNTI, a Secretaria de Portos da Presidência da República, em fase de instituição, e a ANTAQ, completando a abordagem com comentários sobre a prática regulatória.

355. A regulação dos serviços públicos de infra-estrutura portuária exercida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ resulta de um conjunto de medidas que redefinidoras do papel de atuação do Estado brasileiro contemporâneo.

356. Ao observarmos as inovações introduzidas no aparelho administrativo estatal pela Emenda Constitucional nº 19, de 04 de junho de 1998, é evidenciado o direcionamento do papel interventivo do Estado como sendo aquele que não compense desequilíbrios provocados pelo mercado globalizado, mas, ao contrário, que privilegie a capacitação dos agentes

99 SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. As informações contidas neste item tiveram como base o texto do autor, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, denominado *Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora

econômicos nacionais, em nível internacional, articulando um modelo capaz de trazer para o conjunto da sociedade brasileira a perspectiva de um futuro melhor. 100

357. Um dos aspectos centrais dessas mudanças foi o fortalecimento do Estado na sua ação reguladora da economia, direcionada no sentido da melhoria dos serviços públicos básicos e a ampliação das políticas de cunho social. Nessa direção, objetivou-se criar condições de reconstrução do aparato administrativo público, em bases modernas e racionais, num quadro de acelerada internacionalização econômica.

358. Dentro desse quadro de construção institucional, foram implantadas as agências reguladoras, visando disciplinar as atividades desenvolvidas em setores de infra-estrutura monopolizados, que, mesmo com características mercadológicas diversas, demandavam a implementação de um processo regulatório comum.

359. Note-se que, com a passagem da exploração econômica estatal para a privada cada setor econômico reagiu de forma diversa, o que veio a reforçar a argumentação da necessidade de regulações especializadas setorialmente. Num paradoxo aparente, a desestatização dos setores econômicos de infra-estrutura propiciou condições para uma efetiva regulação particularizada dos serviços públicos brasileiros. 101

360. O modelo institucional das agências reguladoras inseriu-se nos parâmetros de atuação do governo, no qual estão separados os papéis: a)

Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação, notadamente quanto à regulação da infra-estrutura aquaviária.

100 PEREIRA. Da administração... *Op. cit.*, p. 237. - BRASIL. Governo Federal, Presidência da República, Câmara da Reforma do Estado. *Plano diretor da reforma do aparelho do Estado.* Brasília: Presidência da República, 1995.

101 POSNER, Richard A . *Natural monopoly and its regulation*. Washington: The CATO Institute, 1999, p. 53. - GORDILLO, Agustín. *Tratado de derecho administrativo*, tomo 2, La

do Estado, como formulador de políticas públicas; b) das empresas, como agentes provedores de serviços; e c) das próprias agências reguladoras, como entidades controladoras e reguladoras de mercados, mediando os interesses do Estado, como poder concedente, das empresas prestadoras de serviços públicos e dos usuários dos serviços.

6.1. EQUILÍBRIO E CAPTURA

361. Nesse triângulo de forças, percebe-se a possibilidade de um desequilíbrio no polo dos usuários, não só pela pulverização do que seria o interesse público, como pela desarticulação e incapacidade de canalizar institucionalmente as demandas coletivas de forma organizada, sendo esse é um dos grandes desafios a ser enfrentado, que somente a prática cotidiana dos direitos dos usuários poderá trazer respostas e soluções.

362. Quanto aos resultados da interação entre reguladores e regulados, trata-se de questão de difícil previsibilidade, particularmente quanto à captura ou cooptação do regulador. *"Exemplos históricos demonstram situações de captura do regulador, isolamento burocrático e perda de credibilidade, assim como, ao contrário, processos de regulação com resultados efetivos na qualidade do sistema e na construção de uma cultura regulatória. As relações empreendidas nessa rede de interesses dependem do amadurecimento das relações existentes entre os atores envolvidos, que no momento atual ainda estão pouco consolidadas".* [102]

---

defesa del usuario y del administrado. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo, 2000, p. VII-20.

102 ARMSTRONG, Mark, COWAN, Simon and VICKERS, John. *Regulatory reform: economic analysis and british experience*. Cambridge: The MIT Press, 1999, p. 91. - QUEIRÓZ, Alberto Novais e HERBER, Florence. *Institucionalização, autonomia e legitimidade das agências de*

363. Como as relações estabelecidas entre o Poder Concedente, as empresas exploradoras dos serviços e seus usuários muitas vezes são pouco expressivas, as trocas de informações entre as partes envolvidas são limitadas, dificultando o monitoramento das ações dos prestadores de serviços, podendo disso decorrer situações conflituosas entre as partes, sem a necessária contrapartida regulatória.

364. Aspecto a ser considerado é o fato de que alguns prestadores de serviços públicos, com maior capacidade de articulação, possam estabeler relações diretas e mais fortes com outras partes do sistema, obtendo maior centralidade do que as próprias agências reguladoras. Por isto, é fundamental que as agências façam uso de todos os seus instrumentos legais e organizacionais, a fim de desempenharem suas funções com reconhecida eficiência dentro desse sistema regulado.

6.2. SISTEMA ABERTO

365. Como forma de preservar o equilíbrio das relações entre regulador e regulado, é imprescindível a inclusão de procedimentos que proporcionem o envolvimento da sociedade no processo regulatório. Os sistemas regulatórios abertos à participação dos usuários se mostram mais eficientes para enfrentar o problema do exercício do poder discricionário do regulador ou quando este é cooptado pelos regulados, pois, asseguram a contestação das partes que se sintam prejudicadas, obrigando a entidade reguladora a

regulação. Artigo resultante do desenvolvimento de tese de doutorado dos dois autores, apresentado no I Congresso Brasileiro de Regulação de Serviços Públicos Concedidos, Realização do Governo da Bahia, Salvador: Governo da Bahia, 2000. - HUGHES, Owen. *La nueva gestión pós moderna,* mimeo, 1998; e PECI, Alketa. *Novo marco regulatório para o*

buscar informações que forneçam uma pluralidade de visões, proporcionando um melhor tratamento da imprevisibilidade característica desse sistema e a excepcional quantidade de informações e de variáveis presentes nos processos de regulação. 103

366. É fundamental a garantia de que o processo de elaboração normativa das agências reguladoras motive a participação de todas as partes envolvidas na atividade, evitando-se a prevalência de grupos de pressão. Logo, é básico que essas entidades se tornem *"centros de coleta e processamento de informações e escolhas econômicas de toda a sociedade".* 104

367. A lei instituidora da ANTAQ prescreveu que as iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem direitos dos agentes regulados ou de usuários de serviços de transportes devem ser precedidas de audiência pública.

368. Observe-se que essas audiências distinguem-se das consultas públicas; embora com o mesmo espírito, não se equivalem, pois, na consulta a Administração deseja compulsar a opinião pública mediante manifestações firmadas por peças formais, devidamente escritas e juntadas ao processo administrativo. A audiência pública é modalidade de consulta consubstanciada, fundamentalmente, por debates orais em sessão previamente designada para determinada finalidade. 105

Brasil da pós-privatização: o papel das agências reguladoras em questão, mimeo, 1999. *Apud*: QUEIRÓZ e HERBER.

103 ABRANCHES, Sérgio H. H. de. *Reforma regulatória e reforma do estado: conceitos, experiências e recomendações para o Brasil,* mimeo, 1996. *Apud*: QUEIRÓZ e HERBER. *Op. cit*.

104 SALOMÃO FILHO. Regulação... *Op. cit*, p. 62.

105 CARVALHO FILHO, José Santos. *Processo administrativo federal*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 201, p. 186. *Apud* ARAGÃO. AlexandreSantos de. *Agências reguladoras e a evolução do direito administrativo econômico.* Rio de Janeiro: Forense, 2002, pp. 437 a 439.

369. Notadamente quanto aos prestadores de serviços de infra-estrutura portuária, o sistema aberto é condição de êxito da atividade regulatória, quer via audiências públicas ou por outros meios que permitam evitar a assimetria de informações e estimular a participação dos investidores interessados na atividade.

370. Como principal vantagem dessa sistemática tem-se a redução do risco regulatório, que afasta os interessados da prestação dos serviços em razão da possibilidade de ocorrência de ruptura econômica e jurídica dos contratos.

371. As alterações nos contratos existentes devem ser precedidas de amplo debate aberto, para que tais mudanças não representem a quebra dos compromissos entre os setores públicos e privados, vindo a comprometer a sobrevivência financeira do segmento econômico regulado, que no caso portuário demanda elevado volume de investimentos, incapazes de serem realizados unicamente pela iniciativa pública.

372. No estudo da regulação da infra-estrutura portuária nacional devemos considerar a necessidade de compreensão não somente de sua entidade reguladora, a ANTAQ, mas de todos os elementos estruturais que regulam a atividade. Sendo assim, convém observar que a Agência está inserida numa estrutura regulatória bem mais ampla, determinante de sua atuação, que vai desde o estabelecimento de princípios e diretrizes de gestão, formulação e implementação de políticas públicas para os transportes aquaviários, até a própria regulação da exploração dos serviços intra-porto, como disposto na Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

6.3. SISTEMA DE TRANSPORTES

373. A Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, ao dispor sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, conforme previsão constitucional, reorganizou o gerenciamento do Sistema Federal de Viação, disciplinando a prestação de serviços de transportes e criando o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e, posteriormente, com a criação da Secretaria Especial de Portos.

6.3.1. Sistema Nacional de Viação

374. Os portos brasileiros integram o Sistema Nacional de Viação - SNV, que é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. 106

375. Sob a jurisdição da União está a malha viária nacional, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais, estando compreendido no SNV os elementos físicos da infra-estrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente.

106 BRASIL. Art. 3°, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

376. Os objetivos essenciais do SNV são: a) dotar o País de infra-estrutura viária adequada; b) garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens; e c) promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

a) Infra-estrutura viária

377. Como base conceitual para a implementação dos objetivos do SNV é definido como infra-estrutura viária adequada aquela que torna mínimo o custo total do transporte, este entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

b) Operação recional e segura

378. Por operação racional e segura, temos aquela que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais, consequentemente seus fretes e tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte. 107

107 BRASIL. §§ 1° e 2°, do art. 4°, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001. - Afirma MARSHALL, o disposto constitucionalmente é o ponto de partida para o regramento definidor da política econômica, que adote uma maior ou menor presença do Estado na economia, tais como *"os incentivos em maior ou menor escala nos setores da sociedade, quais setores serão fomentados, quais incentivos serão concretizados"*. MARSHALL, Carla C. *Curso de direito constitucional*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000, p. 99. - Nesse sentido, comente GRAU, a Constituição define um modelo econômico de bem-estar, disposto nos seus arts, 1° e 3° e no art. 170, não podendo ser ignorado do Poder Executivo, cuja *"vinculação pelas definições constitucionais de caráter conformador e impositivo é óbvio"*. Assim, os programas

6.3.2. Sistema Aquaviário Nacional

379. Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres do país, compreendendo toda infra-estrutura portuária, existente ou a construir, inclusive o conjunto de atividades e meios operacionais disponibilizados pelo Estado que possibilitem o uso adequado dessas instalações.

a) Classificação

380. A classificação dos portos é feita pelo Poder Executivo, segundo critérios que avaliem e escalonem a importância econômica regional, ou das áreas ou atividades servidas pelos portos, ressalvados os interesses de segurança nacional. 108

b) Sistema hidroviário

381. Sistema Hidroviário Nacional é composto pelas vias navegáveis, abrangendo suas instalações e acessórios complementares e pelo conjunto

---

de governo devem se ajustar à Constituição, pois, a incompatibilidade com o modelo econômico ou de desenvolvimento representaria *"uma situação de inconstitucionalidade, institucional"*. GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*, 6ª ed.. São Paulo: Malheiros, 2001, p.37.

108 BRASIL. Alíneas “d” e “f”, do incisos XII, XX, XXI, do art. 21, da Constituição Federal ; e art. 2°, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.

de atividades e dos meios operacionais estatais, que possibilitem a utilização adequada para fins de navegação ou transporte hidroviário.

c) Serviços portuários

382. Os serviços portuários, por suas características estratégicas, devem ser explorados sob a forma de monopólio estatal, sendo tipificados como serviços públicos de interesse geral, no qual a presença do Estado se expressa pelo exercício da atividade econômica. Por competência constitucional, como dito, cabe à União: a) explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte aquaviário entre os portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; b) os portos marítimos, fluviais e lacustres; c) instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano; e d) estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação.

6.3.3. Princípios e Diretrizes Gerais

383. Entre os princípios gerais que regem o gerenciamento da infra-estrutura e a operação do transporte aquaviário estão os de: a) preservar o interesse nacional, promovendo o desenvolvimento econômico e social, a integração física e operacional do SNV com os sistemas viários dos países limítrofes, assegurando a unidade nacional e a integração regional; b) proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços, assegurando, sempre que possível, que os custos dos serviços sejam fixados em regime de eficiência, garantindo-lhes liberdade de escolha

quanto ao modo e a forma de locomoção; e c) ampliar a competitividade do País no mercado internacional. 109

384. Integram as diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário: a) descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas mediante outorgas de concessão, autorização ou permissão; b) estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda; e c) reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica. 110

---

109 Esses princípios também se aplicam aos transportes terrestres, na forma do art. 11, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, acrescendo-se, no caso dos transportes terrestres o estabelecimento de prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos. - São considerados princípios gerais: 1. preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social; 2. assegurar a unidade nacional e a integração regional; 3. proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados; 4. assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência; 5. compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos; 6. promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos; 7. reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego; 8. assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades; 9. promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes; 10. ampliar a competitividade do País no mercado internacional; e 11. estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

110 Na forma do disposto no inciso XII, do art. 12, da Constituição Federal. - São diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transporte aquaviário: 1. descentralizar as ações110, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão; 2. aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens; 3. dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação; 4. promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes; 5. promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente; 6. estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de

6.3.4. Formulação e Implementação das Políticas de Transporte

a) Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT

385. Com base nesses princípios e diretrizes, compete ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, colegiado vinculado à Presidência da República, a formulação das políticas públicas de transportes aquaviários, propondo ao Chefe do Executivo as políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com: a) as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbana, defesa nacional, meio ambiente, segurança das populações, e de integração física e de objetivos aos sistemas viários e de operações de transporte; b) a promoção da competitividade, redução de custos, tarifas e fretes, e a descentralização para melhoria da qualidade dos serviços prestados; e c) a coordenação de atividades pertinentes ao SNV e aquelas atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

386. No exercício de suas atribuições, cabe ao CONIT: a) propor medidas que propiciem a integração e a harmonização das diversas modalidades de transportes, elaborando proposta ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional sobre as reformulações do SNV que atendam ao interesse nacional; e b) harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios,

---

governo que os imponha ou conceda; e 7. reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

visando à articulação dos órgãos encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos.

c) Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT

387. A implementação das políticas formuladas para a administração da infra-estrutura do SNV é o objetivo do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, a quem cabe, inclusive, implementação das políticas relativas à operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais.

388. A sua esfera de atuação corresponde à infra-estrutura do SNV, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de: a) vias navegáveis; b) ferrovias e rodovias federais; e c) instalações e vias de transbordo e de interface intermodal.

389. Entre as suas atribuições estão a de: a) estabelecer padrões, normas e especificações técnicas, fornecendo ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária; b) administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de vias navegáveis, terminais e instalações portuárias; e c) gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, fluviais e lacustres,

excetuadas as outorgas às companhias Docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e inclusos no Orçamento Geral da União.

390. Além do dever de observar os limites impostos pelas prerrogativas específicas da Autoridade Marítima, estão excluídos da esfera de atuação do DNIT os elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, relativos às vias navegáveis e instalações portuárias.

6.3.5. Políticas públicas

391. Quanto à fixação das políticas públicas para o setor aquaviário, a ANTAQ está adstrita às políticas determinadas pela Constituição Federal, observando as práticas preconizadas legalmente para a sua atividade, devendo atender às políticas governamentais estabelecidas para o setor sob sua regulação.

392. A submissão à política pública traçada pela Administração central, seja pelo próprio Presidente da República, pelo Ministro ou Secretário de Estado ao qual estão vinculadas, ou por Conselho setorial integrado total ou majoritariamente por agentes hierarquicamente subordinados ao Chefe do Poder Executivo, é característica homogênea dos controles das agências reguladoras pela Administração central, prevista nas respectivas leis instituidoras.

6.4. SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS

393. Objetivando priorizar as ações necessárias para uma maior eficiência e eficácia na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor de portos marítimos e promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura portuária marítima e dos portos outorgados às companhias docas, foi instituída a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, pela Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007.

394. Além desses objetivos, cabe a essa Secretaria a participação no planejamento estratégico do setor de portos marítimos e da infra-estrutura portuária marítima, a aprovação dos planos de outorgas e o desenvolvimento da infra-estrutura dos portos sob sua esfera de atuação, visando a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

395. Para tanto, foi observado o marco regulatório do setor, mantidas integralmente as competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

396. As alterações na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, resumiram-se a transferir do Ministério dos Transportes para a Secretaria Especial de Portos as competências básicas relativas à infra-estrutura portuária marítima e aos portos outorgados às companhias docas. Bem como, incluir Secretaria Especial de Portos Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT.

397. Além disso, por alteração do art. 23 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, a Secretaria Especial de Portos foi incluída no Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM.

398. Além de permitir a focalização e a priorização do desenvolvimento da infra-estrutura portuária, essas alterações legais visaram assegurar a integração dos diversos modais de transporte. Nesse sentido, continuou o Ministério dos Transportes responsável pela formulação da política relacionada à Marinha Mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres.

399. Com essas medidas buscou-se dotar o setor portuário de um órgão que tenha foco no seu desenvolvimento, viabilizando a ação governamental, em articulação com a sociedade, para incremento da infra-estrutura portuária marítima e dos portos outorgados às companhias docas, contribuindo para a manutenção e aumento das exportações brasileiras, bem como para a ampliação de sua competitividade, demonstrando assim a necessidade da implementação desse órgão, para produção de efeitos imediatos.

6.4.1. Ministério dos Transportes

400. Com exceção das matérias relacionadas às Companhias Docas, ao Ministério dos Transportes compete as matérias ligadas à política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário; á marinha mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres; e a participação na coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários.

6.4.2. Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM

401. Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, é um órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval.

6.4.3. Principais características da Secretaria de Portos

402. À Secretaria Especial de Portos competirá assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, aos portos secos , bem como dos outorgados às companhias docas, competindo-lhe:

a) a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais;

b) a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos;

c) a aprovação dos planos de outorgas;

d) o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes às suas competências; e

e) o desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e terminais portuários sob sua esfera de atuação, visando à segurança e à eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

6.4.4. Outras alterações

403. Foram transferidas para a Secretaria Especial de Portos as competências relativas a portos marítimos, portos de vias interiores, portos outorgados ou delegados e aos diversos segmentos e modalidades de navegação, estabelecidas em leis gerais ou específicas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT.

404. Além disso, foi transferido para a Secretaria Especial de Portos as funções do órgão de pesquisas hidroviárias de que trata o art. 109 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, juntamente com os respectivos acervos técnicos e bibliográficos, bens e equipamentos utilizados em suas atividades.

405. Devendo a Secretaria Especial de Portos e o Ministério dos Transportes, com interveniência do DNIT, celebrar, obrigatoriamente, instrumento para execução, pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH, das atribuições relativas a pesquisas e estudos sobre portos fluviais e lacustres, transporte aquaviário e hidrovias, demandados pelo DNIT.

6.4.5. Portos Fluviais

406. Dentro desse processo de reestruturação administrativa, foi alterada a Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação (PNV), constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, sendo incluído quarenta e um portos fluviais, localizados nos Estados do Amazonas, Mato Grosso, Pará e Rondônia, em razão da relevância para o desenvolvimento econômico e social de parcela relevante do território nacional, bem assim para o planejamento e desenvolvimento da infra-estrutura portuária interior.

407. Essa inclusão no PNV está em consonância com a prioridade atribuída ao setor aquaviário, uma vez que desde a extinção da PORTOBRÁS, em 1990, esse setor passou por uma fase de desaceleração de investimentos em conseqüência da ausência de políticas específicas, fato que causou uma defasagem operacional em relação à demanda sempre crescente de movimentação de cargas e passageiros, em função da abertura de novas fronteiras agrícolas e industriais.

6.5. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ

408. No caso específico da prestação dos serviços públicos aquaviários podemos afirmar que a desestatização da atividade, com a extinção da Empresa de Portos do Brasil S/A - PORTOBRÁS, e a reorganização das unidades componentes do sistema portuário nacional, desencadeou a emergente necessidade do estabelecimento de uma nova estrutura

regulatória para a atividade, do que resultou a instituição da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. A Agência foi criada para atuar com independência administrativa, observadas contudo, as políticas formuladas pelo CONIT.

409. A ANTAQ foi modelada de modo a que lhe fossem assegurados níveis básicos de autonomia política, normativa e financeira. De fato, ampliou-se a autonomia caracterizadora do modelo autárquico tradicional, resultando disso a atual estrutura funcional da agência.

410. Entre as alterações trazidas por essa modelagem podemos citar, particularmente, as relacionadas: a) ao processo diferenciado de nomeação e exoneração de seus dirigentes, indicados pelo poder Executivo e aprovados pelo Poder Legislativo; b) à autonomia normativa caracterizada por sua competência regulatória, competindo-lhe exercício normativo paraestatal do setor aquaviário, mediante a edição de normas técnicas, consoante os limites impostos pelo ordenamento jurídico; e c) à capacidade que dispõe de vir a compor conflitos ou choques de interesse entre os agentes atuantes no setor, colocando-os em igualdade de condições, aplicando, para tanto, conceitos e padrões técnicos específicos da atividade regulada. 111

411. Reiterando, observe-se que a independência decisional da ANTAQ, de fiscalizar e regular o segmento aquaviário nacional não deve ser confundida com a capacidade de formulação de políticas públicas, que compete exclusivamente a outros núcleos de Poder, submetendo-se a Agência às decisões do CONIT e do DNTI, este, obviamente, dentro dos limites de suas atribuições.

111 Além das alterações elencadas, deve ser citada a autonomia gerencial e financeira, indispensáveis ao desempenho eficiente de suas funções, dispondo como principal fonte de recursos aqueles provenientes da arrecadação de taxa de fiscalização, paga pelos prestadores de serviços públicos aquaviários delegados.

412. Aspecto identificador dessa limitação regulatória, entre outros, é a decisão de locação de recursos públicos em obras ou no aparelhamento dos portos, tomada em consonância com as diretrizes estabelecidas politicamente para o segmento de infra-estrutura aquaviária pelo governo federal.

413. Ainda, sob o ângulo jurídico, a independência decisional da ANTAQ deve ser entendida como relativa, uma vez que nosso sistema jurídico é referenciado pelo princípio da jurisdição una, pelo qual nenhuma lesão ou ameaça de lesão escapará à apreciação do Poder Judiciário.

414. Por esse princípio, qualquer ato da administração pública pode ser questionado perante o Judiciário, não sendo obrigado ao lesado exaurir a esfera administrativa.

415. A ANTAQ é uma entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais. O regime autárquico especial conferido à Agência é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

a) Objetivos

416. São objetivos da ANTAQ: implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT e pelo Ministério dos Transportes; regular ou supervisionar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a garantir a movimentação de pessoas e

bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; e harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, autorizadas, permissionárias e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

417. O objetivo de promoção e preservação da competição é basilar da função reguladora, mediante o estímulo de um ambiente competitivo, mesmo que dentro de um quadro econômico em que estejam presentes fatores adversos à competitividade. Esse objetivo e a forma da sua implementação são determinantes nos padrões de atuação adotados pela ANTAQ, vindo a demonstrar, por conseqüência, a necessidade de diferenciação clara entre função e conteúdo das regras concorrenciais e de regulação.

b) Esfera de atuação

418. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ: a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem, e de longo curso; os portos organizados; os terminais portuários privativos; o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas; e a exploração da infra-estrutura aquaviária federal.

419. Atuando em nível federal, a ANTAQ tem entre suas funções o exercício do Poder Concedente, pelo qual lhe compete estabelecer as condições

mediante as quais seja possível a transferência para a iniciativa privada as atividades relacionadas ao transporte aquaviário.

420. Visando a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens, é disposto que a ANTAQ deve articular-se com as demais agências reguladoras setoriais para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, inclusive, harmonizando sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados e dos Municípios encarregados do gerenciamento das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano. Dentro de sua esfera de atuação, cabe à Agência:

- promover estudos específicos de demanda de serviços portuários e bem como os aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, estabelecendo normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias;
- aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;
- propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às Companhias Docas, e propor à Secretaria Especial de Portos o Plano Geral de Outorgas da infra-estrutura e superestrutua dos portos e terminais marítimos, bem como as outorgados às Companhias Docas;
- elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

- publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados, celebrar os respectivos atos de outorga para a exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos, e celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de apoio portuário, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; e
- autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso.

d) Administrações Portuárias

421. Quanto às administrações portuárias, é de competência da ANTAQ a supervisão e a fiscalização das atividades desenvolvidas pelas mesmas nos portos organizados.

422. Nessa atribuição de competência, incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados pelo Ministério dos Transportes nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. Para tanto, a ANTAQ, no exercício de suas atribuições, deve observar as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuar sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante, que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos

econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

e) Conflitos de competência

423. Não obstante as competências legalmente atribuídas à ANTAQ, diversas situações podem implicar em conflitos de competência entre os Poderes: federal, estadual e municipal, cuja solução dependerá de decisão alheia ao agente regulador.

424. Situação evidente da possibilidade de instalação de conflitos é o caso de monopólios, uma vez que diante dessa situação estaremos na órbita de atuação do Conselho Administrativo de Defesas da Concorrência - CADE. Nesse sentido, no ato de criação da Agência ficou expressa a forma de relacionamento entre essas entidades, sendo estabelecido que as infrações de abuso de poder econômico devem ser comunicados ao CADE pela ANTAQ.

425. No mesmo sentido, é possível o conflito de competência entre a agência e os órgãos de defesa dos usuários de serviços públicos. Em se tratando de conflitos envolvendo entidades dentro da mesma esfera de poder da Federação, a solução reside no âmbito do exercício do poder hierárquico do administrador.

6.6. PRÁTICA REGULATÓRIA

426. Como uma das principais vantagens do crescimento da participação privada no setor portuário temos a ampliação das relações privadas, pois a cada nova relação obrigacional realizada, motivada voluntariamente, há uma melhoria no padrão econômico precedente.

427. Contudo, a prática desse princípio aponta como crítica a natureza ética do mercado como seu ponto vulnerável, pois, muitas vezes, as relações comerciais privadas iniciam-se numa situação de desequilíbrio entre as partes, exigindo uma ação reguladora do Estado. Isso nos conduz a um círculo vicioso em matéria institucional, uma vez que partimos do pressuposto que a regulação estatal é um marco institucional idôneo para corrigir os desequilíbrios do mercado portuário. 112

428. Sobre o tema fica ressaltada a imperfeição tanto das relações obrigacionais privadas como da prática intervencionista estatal via regulação de mercados, pois a intervenção estatal não é de todo capaz de corrigir falhas ou desequilíbrios do mercado.

429. No caso portuário, o mercado é imperfeito e sua imperfeição tem origem na sua própria natureza. Pretender modificar as características de desequilíbrio desse mercado é uma tarefa lenta e difícil.

430. A ilusão regulatória deve ser substituída por um maior realismo sobre as verdadeiras possibilidades de melhoria do funcionamento do segmento econômico dos transportes aquaviários, quando da imposição de novas normas administrativas pela ANTAQ.

---

112 BUSTAMANTE, Jorge Eduardo. *Desregulacion, entre el derecho y la economia.* Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1993, pp. 32-91.

6.6.1. Custo regulatório

431. A percepção dos verdadeiros custos causados pelas regulações, comparando-os com os benefícios obtidos, sempre exigem uma análise rigorosa da sua eficácia. A própria análise institucional do papel da Agência deve ser realizada tomando-se por base o critério custo-benefício, considerando-se que o custo da regulação e sua provável eficácia deve integrar o cálculo prévio da alternativa selecionada.

432. Esse critério é a grande diferença entre o atual processo de regulação da atividade aquaviária nacional e o fenômeno de expansão regulatória das décadas precedentes. No auge da estatização dos serviços públicos portuários, as atenções eram dirigidas, principalmente, para a avaliação dos custos causados pelos desequilíbrios do mercado, desprezando-se ou considerando-se nulos os custos decorrentes das regulações.

433. Assim, a ANTAQ, no exercício do seu papel regulador deve sempre avaliar dois aspectos: o processo de criação de novas normas e o seu impacto sobre a atividade econômica, isso em razão de que toda iniciativa normativa envolve um custo, que será pago pelo setor regulado, pelo Estado para exercer a regulação e pela sociedade como um todo.

6.6.2. Distorções

434. A prática normativa das agências reguladoras pode provocar graves distorções no processo econômico que buscam regular, tais distorções ocorrem quando: a) as regulações de controle impõem custos aos

exploradores ou prestadores de serviços, encarecendo-os; b) as empresas prestadoras dos serviços geram uma rede de interesses que assegura a sua continuidade, mediante grupos de interesse que se opõem ao funcionamento dos mecanismos de um mercado aberto; c) as regulações se constituem incentivos artificiais para o desenvolvimento, passando a representar elementos de bloqueio à atividade produtiva e a competição no mercado, ainda que imperfeito; e d) as regulações de prevenção tendem a proliferar pelo clássico fenômeno da subestimação de custos e sobrevalorização de benefícios. O autor acrescenta, ainda, que a prática normativa das agências reguladoras pode provocar graves distorções no processo econômico quando o consenso político impõe às autoridades um tratamento igualitário à todos, o que provaria a inadequação do processo político para administrar recursos limitados, sujeitos a inflexibilidade da escassez. A instabilidade política é a conseqüência natural da necessidade de satisfazer pretensões de todos os setores quando, de fato, só impulsionam um círculo vicioso resultando em efeitos negativos crescentes na medida que as necessidades e insatisfações se multiplicam. 113

6.6.3. Equilíbrio

435. Há um equilíbrio delicado entre independência, flexibilidade e controle social das agências reguladoras: por um lado, regras rígidas, que limitam as possibilidades de adaptação a condições mutáveis de demanda e de

113 *Ibdem*. Para a prática de uma regulação eficiente, é fundamental que a competição seja ampliada, para o que é requerido: a) regras claras e estáveis, particularmente na fixação das tarifas, atenuando a incerteza dos investidores e incentivando a entrada do capital privado; b) estimulo a competitividade e a eficiência, removendo restrições e assegurando o acesso das novas empresas, além do incentivo para inovações tecnológicas e a economia de custos; e c) redução de custos e o aumento na demanda, incrementando medidas que possam ampliar a competição dentro de um ambiente de monopólio natural, permitindo que a sociedade se beneficie da eficiência produtiva.

custos; e por outro, um excesso de flexibilidade e de poder discricionário dos reguladores que pode conduzir à perda da credibilidade da regulação e inibir o investimento privado, em particular o estrangeiro. Este é certamente um desafio que a sociedade brasileira terá que enfrentar e superar ao longo dos próximos anos.

6.6.4. Segurança jurídica

436. Outro importante aspecto a ser observado é o da segurança jurídica; por esse princípio trata-se da conservação do direito adquirido, do ato perfeito e da coisa julgada, também definido como um princípio específico do processo administrativo.

437. Devemos esclarecer que esse princípio não impede a mudança de legislação ou regulação, sua aplicação é dirigida aos casos em que ocorra a retirada de direitos sem a correspondente indenização. Esse princípio não se presta a cristalizar relações jurídicas e a impedir futuras regulações, acompanhando as mutações sociais. O que se busca prevenir é a expropriação de direitos, ensejando o dever de indenização do lesado.

VII. REGULAÇÃO LOCAL: OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

438. A seguir, apresentamos os mecanismos e agentes que atuam no cenário constituído pelo interior do porto organizado, onde abordamos os limites da autonomia da Administração do Porto, além do Conselho de Autoridade Portuária – CAP, dos operadores portuários e de aspectos ligados à mão-de-obra portuária, para concluirmos com uma síntese prática da regulação, espelhada no regulamento de um porto nacional. 114

7.1. DIVERSIDADE

439. No atual modelo de desenvolvimento do segmento econômico de prestação de serviços públicos de infra-estrutura portuária, duas atuações são evidenciadas: o do setor privado, ampliando sua participação, apropriar-se de parte da renda gerada na prestação dos serviços e fortalecendo-se economicamente; e o setor público, objetivando modernizar a estrutura prestacional do serviço. A mola propulsora desse modelo é a indução de investimentos privados na atividade e estimular práticas competitivas, com a redução das tarifas cobradas pelos serviços, aproximando-a a patamares internacionais. 115

114 SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. As informações contidas neste item tiveram como base o texto do autor, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, denominado *Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação, notadamente quanto ao regime de exploração da infra-estrutura.

115 PORTO, Marcos Maia. *Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In*: Cidades e portos, espaços da globalização, orgs. SILVA, Geraldo e COCCO, Giuseppe. Rio de Janeiro: De Paulo, 1999, pp. 228 e 229.

440. Não existe um modelo geral aplicável, de forma ótima, à diversidade dos portos mundiais. É exatamente a diversidade e a não uniformidade a regra que deve prevalecer.

441. A forma autônoma de administração da exploração portuária é a que tem obtido maior êxito nos principais portos do mundo, onde o desenvolvimento foi alcançado mediante a conciliação de dois elementos: a autonomia das administrações portuárias e estreita coordenação e regulação das atividades exploradas. 116

7.2. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

442. Anteriormente à Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, cada porto organizado dispunha de sua própria estrutura administrativa. Cabia à Administração do Porto, concessionária do serviço, a exploração das atividades de infra-estrutura portuária, mediante remuneração por tarifa, modalidade de preço público, fixada e reajustada pelo Poder Público.

443. Sua competência limitava-se exclusivamente à exploração dos serviços, sendo-lhe vedado licitar os mesmos, admitindo-se, somente, o arrendamento à terceiros de áreas dentro do porto organizado.

444. Com o advento da Lei dos Portos, foram ampliadas as possibilidades de participação da iniciativa privada na exploração dos serviços, inclusive, sendo autorizado ao Poder Público o desmembramento das concessões existentes.

116 NOGORSKI, Bohdan. *Port problems in developing coutries, principles for plannig and organization.* Tokyo: The international association of ports and harbors, 1972. Material traduzido e utilizado em seminário interno, destinado aos empregados da área financeira da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, sob a coordenação de SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira de. Rio de Janeiro: CDRJ, 1990, pp. 29 a 31.

445. A Administração do Porto passou a figurar como Autoridade Portuária, com as características inerentes às autoridades, particularmente o poder de polícia, para o efetivo exercício do controle, fiscalização e coordenação das atividades de exploração dos serviços. Sendo, posteriormente, atribuída competência à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ para regular ou supervisionar essas atividades. [117]

446. A Lei dos Portos, pela expressão genérica de autoridades, trata todas aquelas entidades que dentro do porto organizado exercem, de forma integrada e harmônica, suas respectivas competências, entre elas a portuária, aduaneira, marítima, sanitária, de saúde ou de polícia marítima.

7.2.1. Atribuições

447. Figurando como Autoridade Portuária, a Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado, competindo-lhe, entre outras atribuições:

- cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão; pré-qualificar os operadores portuários; fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária; fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos; organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e

117 Para CASTRO, a Autoridade Portuária deverá permanecer como gestora do patrimônio público, promotora do desenvolvimento e controladora das entidades públicas e privada atuantes na exploração dos serviços portuários. Essa atuação deve ser baseada em princípios comerciais, para tanto, sendo-lhe permitida a necessária flexibilidade operacional para que possa acompanhar as constantes mutações do mercado. CASTRO. Newton de. *Os desafios da regulação do setor de transportes no Brasil. In*: RAP, set./out. 2000, vol. 34, ed. especial: regulação. Rio de Janeiro: FGV, 2000, p p. 124.

segurança do porto; estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

- assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto; fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias; promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto; autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto; suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto; e adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências. 118

448. Compete à Administração do Porto, sob coordenação da autoridade marítima, estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto; delimitar as áreas de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima; estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios; e estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto. Sob coordenação da autoridade aduaneira: delimitar a área de alfandegamento do porto; e organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto. 119

118 BRASIL. Art. 3° e § 1°, do art. 33, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
119 Fundear: ancorar, deitar ferro ou âncora. - Compete à Administração do Porto, sob coordenação da autoridade marítima: a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto; b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas; c) estabelecer

449. Sob coordenação da autoridade aduaneira, cabe à Administração do Porto: delimitar a área de alfandegamento do porto; e organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto. A administração aduaneira é exercida nos portos organizados, a ela se submetendo as operações portuárias de entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, que somente pode ser realizadas em portos ou terminais alfandegados. Para isso, o alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias, importadas ou destinadas à exportação, somente é possível mediante atendimento de uma série de exigências legais. 120

---

e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto (Inciso I, do § 5°, do art. 33). Quanto à atracação de embarcações, a autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto (§ 3°, do art. 33). BRASIL. Inciso II, do § 5°, do art. 33, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

120 Na busca da agilização desse processo, cujo lapso de tempo muitas vezes representa elevação de custos, saliente-se a necessidade da implementação de mecanismos mais eficientes, que agilizem a administração aduaneira, observando-se, no que for possível, os princípios de informalidade, celeridade e eficácia nos processos administrativos, em consonância com os programas nacionais de desregulação. GORDILLO, Augustín. *Cien notas de Agustín, notas asistemáticas de un lustro de jurisprudencia de derecho administrativo*, 1ª ed., Buenos Aires: Fundacion de Derecho Administrativo, 1999, pp. 47 e 48. - Nesse sentido, objetiva-se a articulação com outras funções envolvidas na atividade portuária, de tal forma que, além da autoridade aduaneira, as autoridades marítima, sanitária e de polícia marítima ajustem o despacho das mercadorias e embarcações e a concessão de livre prática às disponibilidades da mão-de-obra inscrita nos órgão de gestão de mão-de-obra (Art. 6°, do Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996). - Para o exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira dispõe de livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal (§ 2°, do art. 36). Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras: a) cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País; b) fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto; c) exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfego de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos; d) arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior; e)

7.2.2. Pré-qualificação

450. A pré-qualificação é condição básica para que uma pessoa jurídica seja considerada operadora portuária, habilitando-se para a prestação dos serviços relacionados às operações portuárias.

451. Compete à Administração do Porto efetuar essa pré-qualificação, adotando procedimentos administrativos compatíveis com o determinado pelo Conselho de Autoridade Portuária - CAP.

452. Em caso de indeferimento do pedido de pré-qualificação, cabe a interposição recurso ao CAP. Não sendo reconhecida a pré-qualificação, a empresa requerente não poderá exercer funções de operador portuário, mesmo enquanto estiver tramitando o recurso administrativo. Entretanto, novo pedido poderá ser formulado a qualquer tempo, bastando que o requerente comprove o atendimento das exigências do processo. [121]

---

proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação; f) apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro; g) proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável; h) autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira; i) administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos; j) assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais; e l) zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

121 BRASIL. Inciso III, do § 1°, do art. 33, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. - SILVA. *Op. cit.*, p. 94. - A pré-qualificação é condição básica para a pessoa jurídica que se proponha a executar serviços de operações portuárias. Ela é efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma específica publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária, expressa por meio de exigências claras e objetivas, obedecendo aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade, dispondo a Administração do Porto do prazo de trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir. BRASIL. Art. 9°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

7.2.3. Responsabilidades

453. A responsabilidade perante o proprietário e consignatário da mercadoria, bem como perante a autoridade aduaneira cabe à Administração do Porto, quando as mercadorias estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, baixado pelo CAP. 122

454. Constitui infração toda a ação ou omissão voluntária ou involuntária, que importe: na realização de operações portuárias com infringência ao disposto na Lei dos Portos ou com inobservância dos regulamentos do porto; na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada; e na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos do porto. 123

455. Compete à Administração do Porto determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, fixando a pena, respeitados os limites legais. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância. 124

122 BRASIL. Art. 13, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
123 BRASIL. Art. 37, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
124 BRASIL. Arts. 39 e 41, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

7.3. CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP

7.3.1. Competências

456. Conselho de Autoridade Portuária – CAP, na forma do que dispõe a Lei dos Portos, é um órgão colegiado deliberativo constituído em cada região onde se encontre localizado um porto organizado ou no âmbito de cada concessão, com competência normativa, cabendo-lhe, dentro de seus limites, apreciar e julgar recursos contra decisões da Administração do Porto, estando entre suas competências: 125

- baixar o regulamento de exploração do porto, homologando seu horário de funcionamento; estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias e homologar os valores das tarifas portuárias; e zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência, estimulando a competitividade.
- promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias, fomentando a ação industrial e comercial, desenvolvendo mecanismos para atração de cargas; e opinar sobre a proposta de orçamentária, manifestando-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária.

457. Entre as matérias de competência do CAP, além das elencadas, está a de publicar a norma reguladora do processo de pré-qualificação dos operadores portuários, com exigências claras e objetivas. Estando os Conselhos limitados ao preceituado na Lei dos Portos, essas normas baixadas nas diversas regiões portuárias brasileiras, apresentam grande similaridade, mesmo que guardando as características próprias e

diferenciadoras, como reflexo das peculiaridades regionais de cada porto organizado. 126

7.3.2.Peculiaridades

458. Como podemos observar o CAP, além da sua competência normativa, caracteriza-se por reunir em seu conjunto de atribuições uma série de finalidades regulatórias das atividades desenvolvidas dentro do respectivo porto organizado.

459. Diante da forma pela qual esse Conselho é constituído, não podemos dizer que suas decisões possam ser entendidas como um exercício regulatório estatal. Contudo, dizer que se trata de um colegiado com autonomia e independência para decidir sobre a regulação das atividades intraportuárias seria uma afirmação incompleta, uma vez que a representação do Poder Público é diferenciada dos demais membros, não por eleição, mas por determinação legal, a presidência do Conselho cabe ao representante do Governo Federal, que dispõe do voto de qualidade.

460. O que se observa é uma estrutura colegiada híbrida que não se pode ser classificada como sendo de uma entidade de regulação estatal e que devido às limitações do processo decisório não deve ser confundida com as entidades privadas.

461. De fato, a criação dos CAP's é anterior, em quase uma década, à instituição da ANTAQ, período de expressivas mudanças no segmento portuário. Os limites regulatórios do CAP, intra-porto, e da ANTAQ, em nível

125 BRASIL. Art. 30, § 1°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
126 BRASIL. Art. 9°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

federal, ainda não foram suficientemente discutidos e consubstanciados em atos que, conceitualmente, delimitem o espaço regulatório de cada uma dessas entidades.

462. Outro aspecto a ser considerado é a evolução da cultura regulatória no setor, que se desenvolve de forma irregular ou confundindo conceitos. Ilustra tal situação a possibilidade legal da indicação de técnicos da ANTAQ para a presidência do CAP, o que evidencia uma persistente falta de sedimentação evolutiva na cultura regulatória portuária, onde, ainda, a figura do regulador se confunde com a do regulado.

7.3.3. Composição

463. O CAP é constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

a) Bloco do Poder Público, composto por três membros, sendo: um representante do Governo Federal, que preside Conselho; um representante do Estado onde se localiza o porto; e um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão. Os membros desse bloco são indicados, respectivamente, pelo ministério competente, pelos Governadores de Estado e pelos Prefeitos Municipais;

b) Bloco dos Operadores Portuários, composto por quatro membros, sendo: um representante da Administração do Porto; um representante dos armadores; um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto; e um

representante dos demais operadores portuários. Os membros desse bloco são indicados pelas respectivas categorias profissionais e econômicas;

c) Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários, composto por quatro membros, sendo: dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos; e dois representantes dos demais trabalhadores portuários. Os membros desse bloco são indicados pelas respectivas categorias profissionais e econômicas; e

d) Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários e Afins, composto por cinco membros, sendo: dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias, indicados pela Associação de Comércio Exterior - AEB; dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias, indicados pelas associações comerciais locais; e um representante dos terminais retroportuários. 127

7.3.4. Deliberações

464. As deliberações do conselho são tomadas de acordo com as seguintes regras: cada bloco tem direito a um voto; o presidente do conselho tem voto de qualidade. As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente. Os membros do conselho são designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, passível de recondução por igual, ou iguais períodos, a eles não se admitindo remuneração, uma vez que seus serviços são considerados de relevante interesse público. A indicação do representante do Governo Federal, no bloco do poder público,

127 BRASIL. Art. 31, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

a quem cabe presidir o CAP, é atribuição da ANTAQ, que o representará em cada porto organizado. 128

7.4. OPERADOR PORTUÁRIO

465. Pela Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, o operador portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operações portuárias, constituídas pela movimentação de passageiros ou a movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes, de transporte aquaviário. 129

466. Anteriormente à Lei dos Portos, as Administrações Portuárias e as agências marítimas, representando os armadores, eram consideradas entidades estivadoras, ou seja, legalmente aptas para a prestação de serviços relacionados às operações portuárias.

467. Em terra esses serviços eram prestados pela Administração do Porto e a bordo das embarcações pelas entidades estivadoras.

468. Para a execução desses serviços as agências e entidades estivadoras, utilizavam a mão-de-obra portuária avulsa, enquanto que as Administrações Portuárias seus próprios empregados, admitindo-se que, além desses, terceiros fossem autorizados ou contratados para a execução de determinados serviços, caso em que se utilizava a mão-de-obra dos

128 BRASIL. Inciso I, §§ 2°, 3° e 4°, do art. 31, e § 3°, do art. 27, da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001.
129 BRASIL. Incisos III e II, do art. 1°, respectivamente, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, alterada pela lei nº 11.314/2006.

arrumadores nos serviços de capatazia e das empresas de bloco para peação de cargas ou outras atividades correlatas. 130

7.4.1. Classificação operacional

469. As atividades que eram executadas pelas extintas entidades estivadoras, podiam ser assim segmentadas: a) as relacionadas apenas com a descarga; b) as relacionadas com a descarga ou com o carregamento; c) as relacionadas com o carregamento; e d) as relacionadas indiretamente com as operações de carga e descarga.

470. A figura do operador portuário, instituída pela Lei dos Portos, veio a ocupar o espaço deixado com a extinção das entidades estivadoras. Os operadores portuários, devidamente pré-qualificados, incluindo nessa qualidade as Administrações dos Portos, passaram a executar as operações portuárias contratadas pelos armadores, importadores e exportadores, utilizando, para tanto, a mão-de-obra portuária avulsa. 131

130 Antes da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, as agências marítimas, representando os armadores, e as Administrações Portuárias, qualificavam-se como entidades estivadoras, na forma das letras "c" e "a", do § 2°, do art. 255, da Consolidação das Leis do Trabalho, respectivamente. Os serviços prestados por essas entidades, bem como os prestados pelos trabalhadores avulsos, eram regulados pelos arts. 254 *usque* 292, da Consolidação das Leis do Trabalho. Esses dispositivos legais e demais atos normativos específicos aplicáveis às entidades estivadoras e aos trabalhadores portuários avulsos, foram revogados por força dos arts. 75 e 76, da Lei dos Portos, em 1993. - SILVA. *Op. cit.*, p. 45.

131 *Idem,* pp. 46-48: 1. Atividades relacionadas apenas com a descarga: a) análise, antes da chegada do navio, do manifesto, do mapa do navio e da carga, com o fim de relacionar, por espécie e por porão, os volumes a serem embarcados; b) entendimentos com a Administração do Porto, para a determinar o local e as condições de atracação, armazém para depositar a carga, interna ou externamente; c) verificação, de acordo com os dados referidos anteriormente, da necessidade de equipamentos a serem solicitados à Administração do Porto, de embarcações auxiliares, a serem fornecidas pela entidade estivadora, de pessoal qualificado (constituído por empregados da entidade estivadora e requisitados ao Sindicato dos Conferentes) para tarefas especializadas, de pessoal para o trabalho braçal, propriamente dito, os consertadores e os operários estivadores; d) obtenção (com vinte e quatro horas de antecedência da chegada da embarcação) da diversas licenças alfandegárias, precedidas dos

7.4.2. Pré-qualificação

471. Na forma preceituada na Lei n° 8.666, de 21 de junho de 1993, que instituiu normas para licitação e contratos com a Administração Pública, e na Lei n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que trata sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, as regras de pré-qualificação não devem criar exigências ou restrições além daquelas contidas no texto da Lei dos Portos, caso contrário, significaria impor barreiras à entrada de novos operadores

---

necessários entendimentos para o preparo da embarcação para a fiscalização aduaneira, informando sobre operações diurnas ou noturnas, com a utilização de chatas, vagões ou se diretamente no cais, ou, ainda, sobre a previsão de entregas diretas ao comércio (despachos sobre água). - 2. Atividades relacionadas com a descarga ou com o carregamento: a) contatos e entendimentos com o comandante do navio ou respectivo preposto, ajustando as condições gerais da operação de estiva ou desestiva; b) operações com lanchas, chatas e rebocadores, quando a descarga ou carga exigirem embarcações ao acostado, freqüentemente necessárias na entrega ou na recepção de volumes; c) contatos com o Sindicato dos Estivadores, para o fornecimento dos trabalhadores necessários à estiva ou desestiva, com o Sindicato dos Conferentes e Consertadores, para a execução dos serviços de conferência de carga ou descarga e de consertos de volumes, e com o Sindicato dos Vigias Portuários, para os serviços de vigilância do navio e da carga; d) superintendência dos serviços do navio e fiscalização dos correlatos no porto; e e) cálculo da tonelagem, cubagem e pagamento dos trabalhadores avulsos. - 3. Atividades relacionadas com o carregamento: a) análise do mapa da embarcação e da carga (conforme a situação do porto precedente); b) ajustes com a Administração do Porto, que executará os serviços indispensáveis ao carregamento, referentes à atracação e à desatracação da embarcação e à utilização de equipamentos e armazéns; c) determinação (previamente, de acordo com as instruções do comandante do navio) da estrutura da arrumação dos volumes, visando evitar avarias na embarcação, manter sua estabilidade e garantir a segurança da navegação; d) exame dos volumes a serem carregados, visando determinar sua disposição dentro da embarcação, considerando a ordem de sua descarga nos próximos portos, evitando avarias nos volumes e a manutenção do perfeito estado sua composição mercadológica; e) orientação, de acordo com o plano de carga da embarcação e da carga; e f) elaboração, após o carregamento, do plano de carga do navio e o plano da carga. - 4. Atividades relacionadas indiretamente com as operações de carga e descarga: a) administração de embarcações auxiliares e sua operação nos intervalos das atividades diretas de estiva; b) manutenção e conservação de equipamentos e aparelhagens de estiva, compreendendo a fiscalização dos serviços contratados com os estaleiros para o conserto da embarcações auxiliares; c) diligenciamento de providências, relacionadas com avarias nas cargas ou no navio, atribuíveis à estiva, ou avarias nas embarcações auxiliares ou nos volumes nelas operados; d) serviços administrativos ou de outra natureza, relacionados às atividades de

portuários, dificultando o exercício da livre iniciativa e limitando a concorrência nesse mercado.

472. A única exceção a esse procedimento de pré-qualificação refere-se à Administração do Porto, que como tradicional prestadora de serviços portuários, foi considerada pela Lei dos Portos como pré-qualificada para o exercício das funções de operadora portuária. 132

7.4.3. Trabalhadores

473. Atendida a pré-qualificação, é permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, devidamente registrados, que se estabeleçam como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado, desde que formadas por trabalhadores portuários avulsos, devidamente registrados junto ao órgão gestor de mão-de-obra. 133

7.4.4. Regras gerais

474. O exercício das atividades de operador portuário submete-se às normas regulamentares do porto onde os serviços são prestados, bem como, submetem-se às demais normas legais referentes ao transporte marítimo,

---

empresas comerciais em geral; e e) supervisão e assistência técnica nas atividades relacionadas diretamente com a carga e a descarga.
132 BRASIL. § 3°, do art. 9°, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
133 BRASIL. Art. 17, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil. 134

7.4.5. Comandante ou prepostos

475. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar. Não obstante, o serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem. 135

476. O comandante do navio detém a direção e o controle da operação de bordo, da forma que entender de melhor conveniência à segurança da embarcação que comanda, evitando, assim, acidentes durante a estadia no porto ou durante a viagem.

---

134 BRASIL. Arts. 10, 11 e 14, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Responde o operador perante: a) a Administração do Porto pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda; b) o proprietário e consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas; c) o armador: pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte; d) o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos; e) o órgão gestor de mão-de-obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas; f) os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e g) a autoridade aduaneira: pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar (art. 12).

135 BRASIL. Arts. 16 e 15, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Francisco Carlos de Morais Silva, comenta que ao *"ao comandante é dado o poder de despedir o operador portuário que não atenda ao seu comando, substituindo-o por outro. Essas operações sempre se deram dessa forma, não traduzindo nenhuma novidade a quem conhece as atividades da orla portuária"*. *Op. cit.*, p. 56.

7.4.6. Dispensa do operador

477. A dispensa da intervenção do operador portuário somente é admitida nos seguintes casos, previstos na Lei dos Portos:

- Métodos de Manipulação: quando por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, a operação não requeira a utilização de mão-de-obra ou possa ser executada exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

- Finalidade: quando a embarcação empregada tiver como finalidade a execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros; o transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal; a navegação interior e auxiliar; o transporte de mercadorias líquidas a granel; e o transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de rechego, quando necessários. 136

- Movimentação: quando da movimentação de cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar; de materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval; de peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e das relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

- Note-se que no caso da dispensa da intervenção do operador portuário, na realização das operações não deve ser cogitada a contratação de mão-de-obra de trabalhadores portuários avulsos, sem vínculo

empregatício, nem tão pouco de trabalhadores portuários, empregados da Administração do Porto, com vínculo empregatício. Mesmo sendo dispensáveis os serviços do operador portuário, caso o transportador entenda necessária a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações, deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra, salvo disposição em contrário pactuada em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho.

7.5. ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA - OGMO

7.5.1. EXCLUSIVIDADE

478. A principal característica dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso - OGMO's é a exclusividade que dispõem no fornecimento e administração da mão-de-obra do trabalho portuário, salvo disposição em contrário pactuada em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho, cabendo aos operadores portuários a iniciativa da instituição desses órgãos, um em cada porto organizado, sendo que, enquanto não constituídos, suas competências devem ser exercidas pela respectiva Administração do Porto. [137]

479. Como sabemos, a representação social dos trabalhadores portuários se expressa por intermédio de diversas entidades sindicais, que agrupam

136 Rechego: lugar retirado.
137 BRASIL. Art. 1°, do Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996 e art. 1°, da Lei n° 9.719, de 27 de novembro de 1998. - Arts. 18 e 47, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Pelo citado art. 47, foi fixado o prazo de noventa dias contados da publicação da Lei dos Portos para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

várias categorias profissionais especializadas. No passado, quando era necessária a contratação dessa mão-de-obra, a entidade estivadora ou a Administração do Porto, antecipadamente, procedia a sua requisição aos respectivos sindicatos que, por sistema de rodízio, escalavam os trabalhadores portuários avulsos. Concluídos os serviços, o respectivo pagamento deveria ser realizado em quarenta e oito horas.

480. A partir da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, as funções das extintas entidades estivadoras passaram a ser exercidas pelos órgãos de gestão da mão-de-obra, que passaram a responder pelo fornecimento da mão-de-obra portuária. Essas mudanças, de cunho estrutural, entre outros objetivos, buscaram agilizar procedimentos e racionalizar recursos, reduzindo os custos portuários, representando o término de um modelo de fornecimento de mão-de-obra ultrapassado e distorcido pelo acúmulo de privilégios.

7.5.2. Finalidades

481. As finalidades dos OGMO's são as seguintes:

- administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

- estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e
- arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários. 138

482. Em razão da multiplicidade de funções atribuídas ao órgão gestor de mão-de-obra, notadamente quanto à sua instalação e manutenção, demandando a utilização de profissionais especializados em operações portuárias, decorre a necessidade de financiamento de seus custos operacionais. Assim, para fazer frente a essas despesas operacionais, foi prevista na Lei dos Portos a criação de contribuições a serem pagas pelos operadores portuários para o financiamento dessa atividade.

483. Inevitavelmente, a cobrança dessas contribuições desdobra-se no repasse ou na elevação dos custos dos serviços portuários, arcados por todos os partícipes do transporte marítimo, entre eles, além dos operadores portuários, a própria Administração do Porto, os armadores, os exportadores e importadores, os titulares de instalações portuárias dentro da área do porto organizado, e todos os demais integrantes do sistema que dependam dos serviços prestados pelo órgão gestor de mão-de-obra.

138 BRASIL. Art. 18, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

7.5.3. Estrutura

484. A Lei dos Portos dispõe que a estrutura organizacional do OGMO deva ser constituída, obrigatoriamente, por um Conselho de Supervisão e por uma Diretoria Executiva.

485. O Conselho de Supervisão é composto por três membros titulares e respectivos suplentes, indicados e representando individualmente, o bloco dos operadores portuários, o bloco da classe dos trabalhadores portuários e o bloco dos usuários dos serviços portuários e afins. Competindo a esse colegiado: a) deliberar sobre o número de vagas, forma e periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso; b) baixar normas referentes à seleção e o registro do trabalhador portuário avulso; e c) fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

486. A Diretoria Executiva deve ser composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários, cujo prazo de gestão não deve ser superior a três anos, permitida a redesignação, sendo admitido que os membros do Conselho de Supervisão sejam designados para cargos de diretor, no limite máximo de 1/3 (um terço), cabendo, no silêncio do estatuto ou contrato social, a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

7.5.4. Utilidade pública

487. O OGMO é reputado de utilidade pública, não podendo ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra. 139

7.5.5. Competências

488. Compete-lhe, entre outras matérias:

- promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário; e zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;
- submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto; e
- aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar.

489. Não obstante a determinação da criação de órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, a própria Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, dispõe que no caso de vir a ser celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, esses instrumentos passam a preceder o órgão gestor de mão-de-obra, dispensando a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. Ao contrário, na ausência desses instrumentos, a Lei dos

139 BRASIL. Arts. 25 e 19, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Portos previu a quase imediata criação do órgão gestor, dispondo que enquanto esses órgãos não fossem constituídos, suas competências seriam exercidas pela respectiva Administração do Porto.

490. Evidenciando o princípio da subsidiariedade, esses dispositivos estabelecem padrões, mediante os quais o Poder Público indica os limites de atuação do órgão gestor de mão-de-obra, estimulando a reorganização sistêmica e privilegiando sua auto-regulação, ao dar prevalência aos contratos, acordos ou convenções coletivas de trabalho.

491. No âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, deve ser constituída Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes do exercício da competência atribuída pela Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Essa comissão não integra a estrutura do órgão gestor de mão-de-obra. Embora constituída no seu âmbito, trata-se de organismo conciliatório, nos casos das possíveis divergências surgidas entre os convenentes, estando esses litígios limitados às situações previstas nos próprios dispositivos da Lei dos Portos. No caso de impasse, as partes deverão recorrer à arbitragem de ofertas finais. Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes. Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, devendo o laudo arbitral proferido para solução da pendência, possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

7.5.6. Vínculo empregatício

492. O exercício das atribuições do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso não implica no estabelecimento de vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso, podendo o órgão, inclusive,

ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente ao operador portuário, observadas as normas existentes em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. 140

493. Do conjunto de funções pertinentes ao órgão gestor, verifica-se que, da criação de uma forma original da supervisão do trabalho avulso prestado a cada operador, resultou a ausência de vínculos empregatícios com quaisquer das partes envolvidas nas atividades, pois, embora cada operador exerça supervisão sob os serviços, todos dela participam em conjunto, através do órgão gestor de mão-de-obra, substituto parcial dos ex-sindicatos de mão-de-obra. 141

7.5.7. Responsabilidades

494. Relativamente aos prejuízos causados aos tomadores dos serviços, o órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

7.5.8. Trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos

495. Ainda, com a finalidade de fixar os conceitos expressos na Lei dos Portos quanto aos mecanismos de gestão da mão-de-obra portuária, importante diferenciação deve ser observada quanto à terminologia adotada, que diferencia a mão-de-obra portuária, classificando-a com a

140 BRASIL. § 1°, do art. 19 e arts. 20 a 22, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.
141 CATHARINO. *Op. cit.*, p. 15

utilização dos termos: trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos:

a) Trabalhador portuário

496. Pelo chamado, simplesmente, trabalhador portuário, tem-se o trabalhador contratado com vínculo empregatício a prazo indeterminado pela Administração do Porto, pelos operadores portuários ou pelos titulares de instalações portuárias privativa. Instalada a relação de emprego, esta se sujeita à legislação trabalhista ordinária, observadas as disposições contidas na Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; e

b) Trabalhador portuário avulso

497. Por trabalhador portuário avulso, tem-se o trabalhador que presta seus serviços sem vínculo empregatício, quando requisitados para a execução de operações portuárias temporárias. Diversamente dos trabalhadores eventuais ou autônomos, entende-se por trabalhadores portuários avulsos aqueles que prestam seus serviços na orla marítima, sem vínculo empregatício, para diversas empresas ou tomadores de serviços, cujos serviços são requisitados à entidade fornecedora de mão-de-obra. Instalada a relação de emprego, a legislação trabalhista ordinária somente se aplica

como fonte subsidiária, observadas as disposições contidas na Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. 142

7.6. SÍNTESE DA REGULAÇÃO LOCAL

498. O modelo de exploração econômica das atividades portuárias nacionais implica em importante atuação do chamado "regulador local", no caso, a Autoridade Portuária, expressa pela atuação da Administração do Porto.

499. O instrumento básico da regulação local é o Regulamento de Exploração do Porto, que tem como objetivo regular as atividades, disciplinando e organizando o uso das instalações, a cobranças de taxas e tarifas, a prestação de serviços e demais atividades do porto organizado.

500. Por esse regulamento é estabelecida a utilização das instalações públicas aquaviárias e terrestres, nos limites da área do porto organizado, observada a legislação pertinente, ficando todas as embarcações sujeitas a esse regulamento, durante o tempo em que permanecerem nas áreas de fundeio, no canal de acesso, na bacia de evolução ou atracadas.

501. Os casos não previstos no regulamento do porto são deliberados pela Autoridade Portuária "*ad referendum*" do Conselho de Autoridade Portuária – CAP, que poderá, a qualquer tempo, promover alterações alterar no regulamento, desde que proposto por um dos blocos que o compõe.

142 MARANHÃO, Délio. *Direito do Trabalho*, Rio de Janeiro: FGV, 1981, pp. 54-55. - CATHARINO. *Op. cit.*, p. 18.

502. Algumas das principais características e regras para a exploração dos serviços de operações portuárias, dentro da área do porto organizado, estão a seguir exemplificadas.

7.6.1. Remuneração, fiscalização e responsabilidades

a) Remuneração dos serviços e facilidades: a utilização das instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, é autorizada pela Administração Portuária à vista de requisição do tomador de serviços e remunerada com o pagamento das taxas e tarifas portuárias homologadas pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

b) Fiscalização: cabe à Autoridade Portuária, nos limites da área do porto organizado, exercer a fiscalização das operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança, conservação do meio-ambiente e preservação da saúde humana, atendimento às suas normas, aos instrumentos coletivos de trabalho, ao Convênio de Delegação e legislação pertinente.

c) Responsabilidade dos arrendatários: nas instalações portuárias privadas, de uso exclusivo ou misto e instalações arrendadas, localizadas dentro da área do porto organizado, a movimentação de mercadorias é realizada sob a responsabilidade dos proprietários ou arrendatários das instalações, na forma e condições de exploração constantes do contrato de arrendamento, ou Contrato de Adesão.

7.6.2. Fundeio, acostagem e calado

a) Fundeio e acostagem: cabe à Administração Portuária a autorização para fundeio e para atracação no cais público, bem como a definição das prioridades, devendo a autorização para fundeio deve ser submetida à ratificação da Autoridade Marítima.

b) Calado máximo: o calado máximo de operação das embarcações no canal de acesso, áreas de fundeio e nos berços de atracação é estabelecido e divulgado pela Autoridade Portuária e sob coordenação da Capitania dos Portos nas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos. Ainda, cabendo à Administração Portuária fiscalizar as condições de atracação das embarcações, especialmente no sentido de proteger as instalações e equipamentos portuários, tais como: murada de cais, cabeços de amarração, guindaste de cais e demais instalações, responsabilizando aquele que der causa a quebras, avarias ou obstrução.

c) Áreas de fundeio: as áreas destinadas à espera dos navios que aguardam autorização para atracação no porto são as previstas nas Normas Permanentes da Capitania dos Portos (NPCP), sendo as operações de transbordo serão efetuadas nas áreas de fundeio autorizadas.

7.6.3. Programação dos navios

503. A programação da chegada de navios, com as datas estimadas e operações de carga e/ou descargas presvistas deve ser comunicada à Administração Portuária com antecedência, confirmando o dia e hora de

chegada e anexando manifesto, relação de embarcadores, características do navio tais como: comprimento, tonelada de porte bruto, tonelada de registro líquida, calado, passageiros a embarcar ou desembarcar se houver, plano de carga e pedido de prioridade de atracação, declarando as justificativas e os berços possíveis de operar, face à necessidade de disponibilização de equipamentos e pessoal.

504. A atracação nas instalações de acostagem no porto organizado é realizada sob a responsabilidade do armador ou seu preposto, quando atracadas no cais cumprirão prontamente as ordens emanadas pela Autoridade Portuária, sempre que ocorrerem situações de anormalidade, que comprometam a segurança de pessoas, instalações e das próprias embarcações ou prejudiquem o bom funcionamento do porto.

505. Para efeito da programação de atracação e planejamento dos serviços, os responsáveis pela embarcação e/ou execução dos serviços fornecerão as seguintes informações à Administração do Porto: nome da embarcação; agente consignatário da embarcação; operador portuário; natureza e quantidade de mercadoria a movimentar (de ou para armazéns ou pátios do porto, de carga ou descarga direta, de transbordo); número de ternos e porões; existência de carga perigosa; cópia do manifesto de carga de importação; tempo estimado para operação; aparelhamento ou equipamento que pretenda utilizar; serviços conexos ou acessórios da Administração Portuária que pretenda requisitar; outras informações de interesse.

7.6.4. Serviços e utilização das instalações

506. Os serviços portuários devem ser requisitados, previamente, na forma estabelecida pela Autoridade Portuária, sendo o fornecimento de água, energia elétrica, telefone, bem como a recepção de lixo às embarcações no cais, entre outras, poderá ser efetuado, sempre que tecnicamente possível, mediante requisição à Administração Portuária.

507. Utilização das instalações: as operações de carga e descarga devem ocorrer na forma programada evitando-se dilatação do prazo de permanência do navio no cais sem justa causa, devendo o navio desatracar imediatamente após o término da operação, quando houver necessidade de uso do berço.

7.6.5. Operações portuárias

508. A operação portuária na área do porto organizado é realizada por operadores portuários qualificados pela Autoridade Portuária.

509. Na área do porto organizado, a mão de obra é requisitada pelos tomadores de serviços junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO, nos termos da legislação vigente. Exceto no caso de arribada forçada, nenhum serviço será autorizado e executado sem prévia requisição.

7.6.6. Movimentação de mercadorias

510. A operação de carga ou descarga de mercadorias somente é iniciada na presença das entidades interessadas ou seus prepostos e, quando for o caso, da Autoridade Aduaneira.

511. A movimentação de mercadorias é realizada por trabalhadores habilitados, devidamente protegidos, sendo proibida a presença de pessoas estranhas à operação nas proximidades da embarcação.

512. A movimentação de mercadorias perigosas, radioativas, explosivas e bélicas somente será liberada pela Administração Portuária, mediante prévia autorização da autoridade competente, obtida pelos responsáveis pela carga.

7.6.7. Operador portuário

513. O operador portuário é a pessoa jurídica qualificada junto à Administração do Porto, na forma da norma estabelecida pelo Conselho de Autoridade Portuária, para a execução das operações portuárias na área do porto organizado.

514. O operador portuário e/ou tomador de serviços é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar, inclusive responsabilizando-se por danos, perdas e avarias perante a Autoridade Portuária e o dono da mercadoria.

7.6.8. Operações nos terminais privados de uso público

513. Os terminais em áreas arrendadas subordinam-se às diretrizes e determinações do regulamento do porto.

7.6.9. Armazenagem e mercadoria em trânsito

514. Serviço de armazenagem, o serviço de armazenagem é a fiel guarda e conservação das mercadorias nas instalações portuárias

515. A responsabilidade do depositário sobre as cargas começa com o recebimento da mercadoria e cessa com a entrega efetiva ao operador portuário e/ou tomador de serviço, respondendo o depositário por faltas ou avarias nas cargas recebidas sem ressalvas ou protesto, assim como pelos danos causados nas operações internas de carga, descarga e empilhamento, ou por contaminação, mistura ou deterioração provocada por descuido ou negligência.

516. Mercadoria em trânsito: é considerada mercadoria em trânsito: a descarregada em porto que não o manifestado, para posterior embarque; a descarregada em porto que não o manifestado, para posterior transporte por via terrestre ou aquaviário.

7.6.9. Equipamentos, facilidades ou serviços

517. Utilização de equipamentos: os equipamentos ou aparelhamentos utilizados nas operações portuárias podem ser fornecidos pela Administração Portuária ou pelos operadores portuários.

518. A Autoridade Portuária pode autorizar o uso de equipamentos de terceiros dentro da área do porto organizado, não isentando as responsabilidades do tomador do serviço.

519. Facilidades ou serviços acessórios: serviços acessórios são serviços considerados especiais, conexos aos definidos na operação portuária, que sejam do interesse do comércio e da navegação e que a Administração Portuária possa prestar como acréscimo às facilidades e benefícios oferecidos pelo porto.

520. São considerados serviços acessórios aqueles discriminados no regulamento do porto, quando não compreendidos na operação portuária, tais como: pesagem de mercadorias avulsas; abertura e remoção de volumes, carregamento e descarga em veículos de terceiros, transilagem nos armazéns graneleiros ou silo vertical, lavagem e desinfecção de vagões, caminhões e contêineres, aluguel de rebocadores e outros não especificados, poderão ser prestados dentro das disponibilidades, mediante requisição.

7.6.10. Segurança e vigilância

521. A segurança e vigilância das instalações portuárias compreendem a fiscalização da entrada, permanência e saída de pessoas, de veículos, de equipamentos e de mercadorias na área do porto organizado.

522. O serviço de vigilância e de segurança das instalações portuárias na área do porto organizado é exercido pela Guarda Portuária, com pessoal próprio ou empresa contratada.

VIII. TARIFAS PORTUÁRIAS

518. Seqüencialmente, abordamos a questão das tarifas portuárias, considerando, para isso, os aspectos legais e os parâmetros indicados pela ANTAQ para a formulação de propostas nesse sentido. Apresentamos o rol de informações necessárias para a demonstração das despesas operacionais e a incorporação de receitas.

519. Deve ser observado o termo “equilíbrio econômico-financeiro da tarifa portuária”, empregado pela ANTAQ, de fato, refere-se ao equilíbrio do valor da tarifa, a partir da atualização, reajuste ou revisão, dos seus itens de custo.

520. Buscando permitir uma visão prática do tarifário portuário, exemplificamos o tema, apresentando uma síntese da tabela utilizada pela companhia Docas do Estado de são Paulo – CODESP, escolhida em razão da sua amplitude e complexidade.

521. Em seguida comentamos a utilização do termo “taxa” no sentido de tarifa portuária, tratando de diferenciá-los e identificamos os adicionais tarifários cobrados.

522. Para propiciar uma melhor compreensão da formação dos custos portuários, utilizamos os Termos Internacionais de Comércio para exemplificar os componentes dos preços das mercadorias no mercado interno e aqueles integrantes da composição do preço nas exportações. Complementarmente, indicamos fonte de informação sobre as tarifas praticadas no país, bem como informações relacionadas ao desempenho do setor portuário nacional. Concluindo com um demonstrativo da experiência internacional, no reajuste das tarifas portuárias.

8.1. REAJUSTES TARIFÁRIOS

523. Um dos pressupostos básicos para a prestação dos serviços públicos consiste no equilíbrio econômico-financeiro das tarifas que o remuneram. Por sua vez, a obtenção desse equilíbrio passa pela definição de procedimentos de fixação e de alteração do valor das tarifas, refletindo de modo adequado todos os reais custos associados à prestação dos serviços.

524. Os dispositivos contratuais relativos às questões tarifárias assumem grande relevância na medida em que contribuem para a estabilidade e transparência necessárias ao atendimento das seguintes expectativas: eficiência, pelo Poder Público; equilíbrio econômico-financeiro, pelas empresas prestadoras do serviço público; e modicidade da tarifa, por parte dos usuários.

525. Freqüente causa de conflitos entre as empresas prestadoras de serviços e os órgãos reguladores e de controle é a inconsistência das planilhas de custos, apresentadas momento das solicitações de reajuste ou de alteração no valor das tarifas. De fato, ainda predomina uma abordagem superficial e pouco transparente nos aspectos relacionados com a fixação e a alteração desses valores, sendo comum a falta de explicitação das metodologias empregadas.

526. Essa ausência é crítica, pois ocultam da sociedade os critérios de decisão e os procedimentos de cálculo, restringindo as possibilidades de acompanhamento e controle social dos valores cobrados dos usuários.

527. Itens essenciais como a base de remuneração de ativos e custo de capital são tratados de forma vaga e imprecisa, particularmente, quanto aos impactos do valor das tarifas sobre o equilíbrio econômico-financeiro da

Autoridade Portuária ao se isolar o valor da tarifa portuária do seu contexto empresarial, sem dúvida, muito mais amplo.

528. É dentro desse quadro que se situam a regulação das tarifas portuárias no país. Para uma adequada avaliação é conveniente conhecer os principais aspectos que permeiam a fixação dos seus valores, bem como sua aplicação prática.

529. As propostas de reajuste das tarifas, feitas pelas Administrações Portuárias, são implementadas mediante proposta submetida à ANTAQ, segundo critérios uniformizadores estabelecidos pelo próprio órgão regulador, dando-se conhecimento ao Ministério da Fazenda, para posteriormente serem submetidas ao Conselho de Administração Portuária CAP, para homologação.

8.1.1. Competência legal

530. A competência para aprovação, homologação e fixação de reajustes e revisões das tarifas portuárias está estabelecida nos seguintes dispositivos legais.

a) Lei n^{o} Lei nº 8.630, de 25/02/1993, artigo 33, parágrafo 1º, inciso IV: compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto, fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária.

b) Lei nº 9.069, de 29/06/1995, artigo 70: a partir de 1º de julho de 1994, o reajuste e a revisão dos preços públicos e das tarifas de serviços públicos far-se-ão: I – conforme atos, normas e critérios a serem fixados pelo Ministro da Fazenda; II – anualmente.

c) Lei nº 10.233, de 05/06/2001, artigo 27, inciso VII: compete à ANTAQ aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda.

d) Decreto nº 4.122, de 13/02/2002, artigo 3º, inciso VIII: compete à ANTAQ aprovar as propostas de revisão e reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após comunicação ao Ministério da Fazenda, com antecedência mínima de quinze dias.

8.1.2. Critérios básicos

531. Os requisitos mínimos exigidos, em termos de apresentação de dados e informações, para a análise das propostas de reajuste tarifário, observam o contido na Portaria nº 118, de 17/05/2002, do Ministro de Estado da Fazenda, que determina os critérios a serem observados para os reajustes e as revisões das tarifas dos serviços públicos regulados pela ANTAQ.

532. A partir desse quadro regulatório é que são enfocados os diversos aspectos relativos ao reajuste das tarifas portuárias, incluindo a competência legal, os procedimentos a adotar e, também, as exigências para a elaboração de propostas, enfatizando:

a) a demonstração das alterações dos custos operacionais e da evolução de índices de preços;

b) a incorporação de receitas de outras fontes para fins de modicidade tarifária; e

c) a transferência aos usuários de ganhos de eficiência das empresas.

533. A metodologia utilizada ainda é considerada como provisória pela ANTAQ. Sendo assim, os dados e informações fornecidos, nos termos instruídos pela Agência, servem de embasamento para a análise de pleitos de reajuste tarifário das Administrações Portuárias, até que seja editada norma definitiva por parte da ANTAQ.

8.2. PROCEDIMENTOS

534. As propostas de reajuste tarifário devem ser elaboradas pelas Administrações Portuárias e encaminhadas para análise e aprovação da ANTAQ, observando periodicidade mínima anual, bem como as seguintes etapas:

1ª) A ANTAQ recebe as solicitações das Administrações Portuárias para aprovação das propostas de reajuste tarifário.

2ª) Iniciada a análise, a Agência poderá interromper esse processo para solicitar informações e esclarecimentos adicionais que julgar necessários.

3ª) Concluído o processo de análise, e havendo aprovação dos pleitos, os reajustes tarifários serão comunicados pela ANTAQ: a) às Administrações Portuárias; e b) ao Ministério da Fazenda.

4ª) As comunicações de aprovação dos reajustes devem ser feitos com antecedência mínima de 15 dias da data de início de sua vigência.

5ª) As Administrações Portuárias devem submeter os reajustes aprovados pela ANTAQ aos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP's, para a necessária homologação.

6ª) As Administrações Portuárias aplicarão os reajustes tarifários nas condições em que forem homologados pelos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP's.

8.2.1. Formulação das propostas

535. A formulação das propostas de reajuste das tarifas portuárias, encaminhadas pelas Administrações dos Portos para aprovação da ANTAQ, deve justificar os acréscimos ou variações de custos ou despesas que não podem ser absorvidos por aumentos de produtividade ou de eficiência operacional e que, assim, necessitam ser repassados aos usuários das facilidades oferecidas ou dos serviços prestados.

a) Amplitude das informações

536. As propostas podem ser elaboradas de forma a reunir todas as informações e esclarecimentos considerados relevantes pelas Administrações Portuárias, mas deverão apresentar, no mínimo, alguns dados e demonstrações consideradas essenciais pela ANTAQ.

b) Informações essenciais

537. A ANTAQ considera como sendo essenciais na formulação das propostas de reajustes tarifários, um conjunto de informações capaz de

demonstrar as alterações dos custos operacionais e a evolução de índices de preços ou tarifas de serviços públicos, regionais ou nacionais.

538. A evolução de índices, de preços ou tarifas, é utilizada como referência para situar o reajuste tarifário no contexto da variação de outros preços públicos.

539. Para tanto, é exigida a apresentação de, no mínimo, as seguintes informações referentes ao período decorrido após o último reajuste da tarifa portuária:

a) reajuste salarial dos empregados da Administração do Porto;

b) reajuste da tarifa de energia elétrica;

c) reajuste da tarifa de telefonia fixa;

d) reajuste da tarifa de água e esgoto;

e) reajuste da tarifa de outros serviços públicos regionais;

f) reajuste dos contratos de prestação de serviços de terceiros firmados pela Administração do Porto;

g) reajuste de preços dos combustíveis;

h) variação acumulada do INPC/IBGE;

i) variação acumulada do IPCA/IBGE;

j) variação acumulada do IGP-DI/FGV;

l) variação acumulada do Dólar Comercial.

8.3. DESPESAS OPERACIONAIS

540. As alterações dos custos ou das despesas operacionais também são acompanhadas como referência para análise e como indicador a ser considerado, entre outros, na avaliação do pleito de reajuste tarifário.

541. Nesse caso, devem ser apresentados os principais itens de custo ou despesa da Administração do Porto, indicando a sua participação no custo ou despesa total, a variação acumulada no período decorrido após o último reajuste tarifário, bem como seu reflexo na variação do custo ou despesa total.

542. A demonstração da variação desses custos ou despesas é analisada segundo um conjunto de informações indicadas pela ANTAQ, onde o período considerado é aquele compreendido entre a data da aplicação do último reajuste tarifário autorizado até o mês anterior ao da elaboração da proposta.

543. Entretanto, a apresentação do elenco dos itens de custo ou despesa a considerar ou relacionar, permanecem a critério da Administração do Porto, não precisando coincidir, necessariamente, com os indicados no modelo apresentado pela Agência, mas devendo constituir um parâmetro específico para aferimento das suas alterações propostas.

8.3.1. Composição do custo ou despesa total

544. Observada essa elasticidade, a ANTAQ solicita o preenchimento de um quadro demonstrativo específico, como a seguir:

Quadro 3 – Demonstrativo da composição do custo ou despesa total

DEMONSTRATIVO DA COMPOSIÇÃO DO CUSTO OU DESPESA TOTAL CÁLCULO DAS ALTERAÇÕES OCORRIDAS NO PERÍODO			
Itens de custo ou despesa	Participação (%)	Variação (%)	Reflexo (%)
	A	B	C = (A/100) x B
1. Pessoal e encargos socais			
2. Combustíveis			
3. Outros materiais de consumo			
4. Energia elétrica			
5. Dragagem de manutenção			
6. Outros serviços de terceiros			
7. Depreciação			
8. Outras despesas			
Total	100,00	-	

Fonte: ANTAQ

545. Na elaboração desse quadro demonstrativo, a participação percentual (coluna “a”), que indica a representatividade de cada item de custo ou despesa, deve ser retirada do último demonstrativo contábil ou financeiro da Administração do Porto.

546. A variação percentual (coluna “b”) deve retratar a evolução acumulada dos reajustes de valores, preços ou tarifas correspondentes aos itens de custo ou despesa, no período considerado.

547. No caso de qualquer item de custo ou despesa representar mais de 10% de participação no custo ou despesa total, é necessário discriminar ou detalhar em separado essa variação.

8.4. INCORPORAÇÃO DE RECEITAS

548. Visando só repassar para o usuário os acréscimos de custo ou despesa que não puderem ser absorvidos, devem ser incorporadas, sempre que possível, as parcelas de receitas não tarifárias para obtenção do equilíbrio econômico-financeiro da Administração do Porto, sem reajustar excessivamente a tarifa portuária.

549. A demonstração da incorporação de receitas de outras fontes para fins de modicidade das tarifas pode ser feita mediante o confronto de todas as receitas da Administração do Porto contra todas as suas despesas, de forma a determinar o resultado que, quando negativo, deverá ser compensado pela aplicação de reajuste tarifário.

550. Nessa demonstração, são considerados:

a) receitas da Administração do Porto: operacionais, financeiras, patrimoniais e outras receitas.

b) despesas da Administração do Porto de: pessoal e encargos sociais, materiais de consumo, serviços de terceiros, depreciação, investimento com recursos próprios e outras despesas.

551. A ANTAQ indica modelos de quadros que podem ser adotados para a essa demonstração, bem como para o cálculo das necessidades de reajuste tarifário, onde o período considerado é aquele compreendido entre a data da aplicação do último reajuste tarifário autorizado até o mês anterior ao da elaboração da proposta.

8.4.1 Situação econômico-financeira

552. A ANTAQ indica o preenchimento de quadro demonstrativo específico, com diferenciação de períodos, ou seja, um para o período compreendido entre os anos de 1995 e 2006; e outro para o período de 2007 a 2011.

553. Para o período compreendido entre os anos de 1995 e 2006, o demonstrativo é o seguinte:

Quadro 4 – Demonstrativo da situação econômico-financeira - Tarifa: deficiência ou excesso de reajuste

DEMONSTRATIVO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA CÁLCULO DA DEFICIÊNCIA OU DO EXCESSO DE REAJUSTE TARIFÁRIO *(valores em R$ 1,00)*				
DESCRIÇÃO	**1995 (*)**	**1996**	**(...)**	**2006**
1.0 RECEITAS				
1.1. Receita tarifária reajustável (**)				
1.2. Outras receitas tarifárias				
1.3. Receita patrimonial				
1.4 Receita Financeira				
1.5 Outras receitas				
DESCRIÇÃO	**1995 (*)**	**1996**	**(...)**	**2006**
2.0. DESPESAS				
2.1 Pessoal e encargos sociais				
2.2 Materiais de consumo				
2.3 Manutenção de infra-estrutura portuária				
2.4 Gestão ambiental				
2.5 Tecnologia da informação				
2.6 Outros serviços de terceiros				
2.7 Outras despesas				
3.0 RESULTADO PARCIAL (1 -2)				
4.0 REAJUSTE PARCIAL % (3 ÷ 1.1 x 100)				
5.0 Depreciação				
6.0 Variações monetárias ativas				
7.0 Variações monetárias passivas				
8.0 Investimento com recursos próprios				
9.0 RESULTADO FINAL (3 - 5 + 6 - 7 - 8)				
10.0 REAJUSTE FINAL % (9 ÷ 1.1 x 100)				
11.0 MOVIMENTO DE MERCADORIAS				
11.1 No cais				
11.2 Fora do cais				

(*) dados a partir do mês subseqüente ao da aplicação do último reajuste tarifário.
(**) parcela da receita sobre a qual incidirá o reajuste tarifário.
Fonte: ANTAQ

554. Observe-se que para o preenchimento desse quadro, os valores informados podem ser obtidos por reclassificação das contas de receita e despesa, mas devem estar em conformidade com os documentos contábeis oficiais da Administração do Porto.

555. Além disso, é necessário discriminar ou detalhar em separado, sempre que possível, a composição de qualquer item de custo ou despesa com mais de 10% de participação no custo ou despesa total.

556. Para o período compreendido entre os anos de 2007 a 2011, o demonstrativo é o seguinte:

Quadro 8 – Demonstrativo da situação econômico-financeira – Tarifa: necessidade de reajuste tarifário

DEMONSTRATIVO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA CÁLCULO DA NECESSIDADE DE REAJUSTE TARIFÁRIO *(valores em R$ 1,00)*				
DESCRIÇÃO	**2007**	**2008**	**(...)**	**2011**
1.0 RECEITAS				
1.1. Receita tarifária reajustável (**)				
1.2. Outras receitas tarifárias				
1.3. Receita patrimonial				
1.4 Receita Financeira				
1.5 Outras receitas				
2.0. DESPESAS				
2.1 Pessoal e encargos sociais				
2.2 Materiais de consumo				
2.3 Manutenção de infra-estrutura portuária				
2.4 Gestão ambiental				
2.5 Tecnologia da informação				
2.6 Outros serviços de terceiros				
2.7 Outras despesas				
3.0 RESULTADO PARCIAL (1 -2)				
4.0 REAJUSTE PARCIAL % (3 ÷ 1.1 x 100)				
5.0 Depreciação				
6.0 Variações monetárias ativas				
7.0 Variações monetárias passivas				
8.0 Investimento com recursos próprios				
9.0 RESULTADO FINAL (3 - 5 + 6 - 7 - 8)				
10.0 REAJUSTE FINAL % (9 ÷ 1.1 x 100)				
11.0 MOVIMENTO DE MERCADORIAS				
11.1 No cais				
11.2 Fora do cais				

(*) parcela da receita sobre a qual indicará o reajuste tarifário.
Fonte: ANTAQ

557. Observe-se que para o preenchimento desse quadro, para o ano de 2007, devem ser informados dados reais até o mês anterior ao da elaboração da proposta, completando-se o ano (e informando-se os anos de 2008 a 2011) com valores de receita, despesa e o movimento de mercadorias projetado.

558. As projeções da “receita tarifária reajustável” devem ser feitas sem considerar a aplicação de qualquer reajuste, mas apenas a variação do movimento de mercadorias.

559. As projeções das demais receitas e despesas devem levar em conta, quando for o caso, a expectativa da ocorrência de eventos de conhecimento da Administração do Porto, bem como a variação do movimento de mercadorias.

560. Todos os parâmetros adotados para a projeção de valores de receita e despesa, bem como do movimento de mercadorias, devem ser informados em notas explicativas que acompanhem os quadros, ou em anexo, para poderem ser confirmados durante o processo de análise da proposta.

561. É necessário discriminar ou detalhar em separado, sempre que possível, a composição de qualquer item de custo ou despesa com mais de 10% de participação no custo ou despesa total.

8.5 GANHOS DE EFICIÊNCIA

562. A demonstração da transferência aos usuários de parcela dos ganhos de eficiência da Administração do Porto pode ser feita segundo parâmetros definidos pela própria Administração do Porto, mas deverá indicar as principais ações empreendidas e os correspondentes resultados alcançados em termos de ganhos de eficiência, quantificando os benefícios diretos e relacionando os benefícios indiretos, que foram transferidos aos usuários.

8.6 COMPLEMENTOS

563. Nos pedidos de reajuste tarifário, as Administrações Portuárias devem instruir suas propostas anexando as seguintes informações ou documentos:

a) a tarifa em vigor da Administração do Porto.

b) o comparativo das principais taxas da tarifa da Administração do Porto com as taxas correspondentes da tarifa de portos da mesma região ou de idêntica expressão econômica.

c) o demonstrativo dos passivos acumulados ou débitos pendentes, atualizados monetariamente até o mês anterior ao da formulação da proposta.

d) os Balanços Patrimoniais e Demonstrações de Resultados da Administração do Porto, auditados e aprovados pelos órgãos competentes, desde o exercício em que houve a aplicação do último reajuste tarifário autorizado até o exercício de 2006.

8.7. TABELA TARIFÁRIA

564. Em razão de sua amplitude e complexidade, podemos ilustrar os itens de composção de uma tabela de tarifas portuárias, usando como exemplo a utilizada pela Administração do Porto de Santos / SP, a Companhia docas do Estado de São Paulo – CODESP.

565. Deve ser considerada que pela competência atribuída à Autoridade Portuária, por homologação do seu Conselho de Autoridade Portuária – CAP, sobre os valores da tabela podem ser aplicados descontos, linearmente ou não.

8.7.1. Tabela de utilização da infra-estrutura portuária

566. Taxas devidas pelos requisitantes em função do movimento realizado pela embarcação (por tonelada ou por carga); ou por metro linear ocupado por embarcação atracada e por período de 6 horas ou fração (de acordo com a área do porto)

a) Abrangência: as taxas da tabela remuneram além das obrigações da Administração do Porto, a utilização das infra-estruturas de acesso aquaviário, de acostagem e da faixa de cais, por ela mantidas, e que os requisitantes encontram para acesso e execução de suas operações no porto, abrangendo:

- profundidades adequadas às embarcações no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem;
- balizamento do canal de acesso, desde a entrada do estuário, na baía de Santos, até as instalações de acostagem;
- cais, píeres e pontes de atracação que permitam a execução segura da movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros;
- instalações, redes e sistemas, localizados na faixa de cais, para iluminação, água, esgoto, energia elétrica, telecomunicações, combate a

incêndio, proteção ambiental, segurança do trabalho, sanitários e estacionamento, bem como vigilância dessas dependências portuárias.

b) Isenções - estão parcialmente isentos:

- os gêneros de pequena lavoura, os produtos de pesca exercida por pescadores em pequenas embarcações e usando aparelhagem individual de pesca, bem como outros artigos movimentados em locais determinados pela Administração do Porto, destinados ao abastecimento do mercado local em que se situam as referidas instalações e que venham a ser descarregadas por conta dos donos dessas mercadorias; o combustível, a água e as vitualhas destinados exclusivamente ao consumo de bordo; os navios de guerra, quando não em operação comercial; os contêineres vazios; as embarcações auxiliares, quando atracadas aos navios em operação no cais; os navios de guerra, quando não em operação comercial; as embarcações do tráfego interno do porto, quando atracarem, exclusivamente, para se abastecerem de combustível e água, para consumo próprio.

c) Observações apresentadas na tabela:

- a remuneração da infra-estrutura utilizada pelas instalações de uso privativo será definida no respectivo contrato.

- determinadas taxas aplicam-se uma só vez, integralmente, na baldeação de mercadorias, através de embarcação auxiliar ou com passagem pelo cais, e às mercadorias descarregadas para livrar o convés ou porão do navio; não incidem sobre a tara do veículo transportador, na movimentação de mercadorias pelo sistema “roll-on-roll-off”; aplicam-se

ao peso bruto das mercadorias, de acordo com alguns casos.

- na aplicação algumas taxas consideram que o período de atracação começa com a acostagem da embarcação e vence após completadas 6 horas, concedendo-se, na desatracação, a franquia de 30 (trinta) minutos; a embarcação será considerada acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que o primeiro cabo for passado ao cais ou à outra embarcação; e desacostada, no instante em que for largado o último cabo; consideram excetuadas da regra estabelecida na alínea anterior, para o início de contagem do período, as atracações efetuadas após as 15 (quinze) horas de domingos e feriados, e depois das 22 (vinte e duas) horas de qualquer dia, com o único objetivo de antecipar o aprontamento das embarcações para operarem no primeiro turno diurno imediato, quando então o período começará no início desse turno, desde que tenha havido requisição de serviço para o mesmo; aplicam-se, também, às embarcações que, autorizadas pela Administração do Porto, operem a contrabordo de outras atracadas ao cais; são multiplicadas por dois, sempre que a embarcação permanecer atracada, sem operar, por motivo alheio à Administração do Porto; consideram excetuadas da regra estabelecida na alínea anterior, quando a embarcação estiver atracada para reparos ou quando a desatracação for impedida por fenômenos da natureza, bem como por manobras de navios de guerra. incluem a despesa de mão-de-obra (inclusive encargos), empregada na atracação, desatracação e deslocamentos da embarcação ao longo do local de acostagem. consideram que todos os berços de atracação são de operação de 24 horas ininterruptas em todos os dias da semana.

8.7.2. Tabela de utilização da infra-estrutura terrestre

567. Taxas devidas pelos requisitantes, por período de 6 horas ou fração e por berço de atracação, para movimentação de carga geral solta ou unitizada; pata movimentação de sólidos e graneis; para movimentação de líquidos a granel; e para movimentação de contêineres (de acordo com o local no porto).

568. Taxas devidas pelos arrendatários, por m^2 ou fração de área por mês (de acordo com o local do porto, tipo do serviço ou movimentação de cargas).

a) Abrangência: as taxas da tabela remuneram a utilização da infra-estrutura terrestre, mantida pela Administração do Porto, que os requisitantes e / ou arrendatários encontram para acesso e execução de suas operações no porto, abrangendo:

- arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos rodo ou ferroviários, dutos e instalações de combate a incêndio, redes de água, esgoto, energia elétrica e telecomunicação, instalações sanitárias, áreas de estacionamento, sistema de proteção ao meio ambiente e de segurança do trabalho, vigilância das dependências portuárias, bem como os demais recursos necessários para que a Administração do Porto exerça suas atribuições.

b) Isenções - estão isentos:

- as IPUPE's (Instalação Portuária de Uso Público Especial, localizada dentro do porto organizado, sob a gestão da Administração do Porto, utilizável por todos os operadores portuários, indistintamente); a movimentação de tampões de porão ocorrida durante o período de 15

(quinze) horas de domingos e feriados, e depois das 22 (vinte e duas) horas de qualquer dia, até às 7(sete) horas do turno diurno imediato, desde que previamente autorizada pela Administração do Porto.

569. Estão parcialmente isentos:

- as movimentações de consumo de bordo ocorridas em determinados períodos; as movimentações de consumo de bordo ocorridas pelas embarcações quando a serviço exclusivo da Administração do Porto.

c) Observações apresentadas na tabela

- algumas são cobradas por períodos de 6 horas, considerando os turnos de trabalho oficiais do porto**.** Os berços nelas referidos correspondem à extensão do cais ocupado pela embarcação a ele atracada, medida entre as verticais que passam pelos pontos extremos da proa e da popa e abrange, ainda, a faixa de cais contígua.

- havendo operações de diferentes naturezas de cargas em um mesmo local requisitado, a aplicação das taxas do item 1 desta tabela dar-se-á de acordo com a tonelagem movimentada por natureza de carga.

- havendo operação no período em que atracar, a contagem da utilização da infra-estrutura terrestre inicia-se na primeira hora desse período, caso contrário, a embarcação obriga-se a operar no primeiro período subseqüente. Não operando nesse segundo período, a cobrança será efetuada retroativa ao primeiro, salvo se formalizado, em tempo hábil, o "corte" da utilização da infra-estrutura terrestre junto à Administração do Porto, situação em que a cobrança desse item fica suspensa e a embarcação será considerada como inoperante;

- consideram excetuadas da regra estabelecida anteriormente, para o início de contagem do período de infra-estrutura terrestre, as atracações efetuadas a partir das 15 (quinze) horas de domingos e feriados, ou a partir das 22 (vinte e duas) horas de qualquer outro dia, com o único objetivo de antecipar o aprontamento das embarcações para operarem no primeiro turno diurno imediato, quando então o período começará no início desse turno, desde que tenha sido formalizado o início dos serviços para o mesmo; caso contrário, a contagem obedecerá ao disposto na alínea anterior.

- caso a embarcação seja programada para atracar e tal procedimento não se verifique por estar o berço ocupado por outra embarcação ou por motivos alheios à Administração do Porto, o requisitante deverá efetuar o“corte”de infra-estrutura terrestre em tempo hábil, sob pena de ser cobrado um período.

- caso o último período de operação da embarcação seja fracionado, sua cobrança dar-se-á “pro-rata tempore”, em base horária, com os preços acrescidos de 8,6%.

- para os navios de turismo e recreio, aplicar-se-ão as taxas específicas da tabela, sendo que a contagem do período inicia-se na primeira hora do período em que atracar e termina na hora da desatracação.

- algumas taxas incidem à base de 33%**,** quando: aplicadas a requisitante que opere nas condições de dispensa de operador portuário; aplicadas a requisitante que seja arrendatário de área contígua ao cais, independentemente do meio que conduza a carga à embarcação e vice-versa, e desde que, a embarcação esteja atracado em berço situado defronte à respectiva área arrendada, e as cargas estejam armazenadas na respectiva instalação de primeira linha, ou se destinem a

armazenamento na mesma; as cargas forem movimentadas por esteiras instaladas em área arrendada e que conectem diretamente essa área ao costado da embarcação.

- determinadas taxas aplicam-se às movimentações através de embarcações pertencentes a linhas regulares que operem, exclusivamente, entre os portos brasileiros (Cabotagem) ou entre os portos brasileiros e quaisquer outros localizados nos países membros do MERCOSUL (Grande Cabotagem);

- as taxas são devidas a partir do início efetivo da operação na área arrendada, considerando-se para fins de aplicação:_retro-área remota (ao cais): instalação portuária de/para a qual a carga, para acesso, requer necessariamente pelo menos um transbordo, utilizando-se de meio rodoviário, ferroviário ou aquaviário local; retro-área contígua (ao cais): instalação portuária de/para a qual a carga é acessada ao cais através de equipamentos portuários; IPUPE incluindo cais: aquela cujo cais seja parte integrante do objeto do contrato de arrendamento.

- as taxas incidirão sobre embarcação de qualquer tipo ou tamanho, inclusive do tráfego interno; à base de 40%, quando se tratar de combustíveis líquidos a granel e água.

- nas movimentações de consumo de bordo, o usuário poderá optar por pagar as taxas do item 1 ou do item 4 desta tabela, sendo que para gozar desse direito deverá formalizar a opção de acordo com as regras estabelecidas pela Administração do Porto.

- o recebimento ou a entrega de mercadorias deve ser efetuado sempre, dentro de áreas arrendadas; quando ocorrer fora dessas áreas ou em leitos carroçáveis

- a Administração do Porto assumirá a execução de serviços incluídos na tabela, que porventura venham sendo realizados por arrendatários. Transitoriamente, serão negociadas com eles compensações por tais despesas.

- a taxa convencional desta Tabela será fixada pela Administração do Porto, em cada requisição.

8.7.3. Tabela de serviços gerais

570. Constam como serviços gerais:

- fornecimento de água por metro cúbico (por canalização, para embarcação atracada ao cais ou píer do porto; e a usuário instalado no porto)

- fornecimento de energia de baixa e alta tensão (por quilowatt de potência instalada em embarcação, por dia ou fração; e por quilowatt-hora de energia fornecida a medidor, a consumidor instalado nas dependências portuárias)

- diversos (cópias xerox; pela separação de taxas usualmente cobradas em conjunto, por fatura; por unidade de certificado, referente a cada partida de carga ou pelo serviço de processamento de ordens parceladas para entrega de lotes ou fracionamento do conhecimento de mercadorias de importação, sempre que a requisição de entrega, documentação de importação ou reembarque dividir o lote ou conhecimento, por requisição, excetuada a última, referente ao saldo do lote; pelo serviço de recolhimento de produtos inservíveis deixados no cais, por hora ou fração; aluguel de flutuante para atracação de navios,

por dia ou fração; pela permanência de até 10 dias ou fração de mercadoria depositada em área não arrendada da Administração do Porto por: tonelada de mercadoria não conteinerizada, unidade de contêiner com carga, unidade de contêiner vazio, unidade de veículo montado.

a) Abrangência: as taxas da tabela remuneram o fornecimento de água e de energia elétrica e de serviços de natureza diversa.

b) Isenções: não há.

c) Observações apresentadas na tabela

- salvo expressa menção em contrário, aplicam-se ao peso bruto das mercadorias e remuneram os serviços realizados em qualquer horário.
- as taxas referentes ao fornecimento de água prestados pela Administração do Porto são acrescidas do preço da água fornecida pela fornecedora, vigente também naquela oportunidade;
- as taxas são aplicadas na data do fornecimento para áreas locadas ou embarcações, e na data do desligamento da energia dos contêineres frigrificados;
- os valores não incluem o reboque, o qual deverá ser providenciado pelo usuário. O tempo de utilização dos flutuantes é contado desde a colocação dos mesmos à disposição do requisitante até o momento em que este os dispensar definitivamente em local designado pela

Administração do Porto.

- o uso de instalações da Administração do Porto, devendo ser formalizado o pedido pelo usuário que somente será aceito pela Administração do Porto se houver disponibilidade de área. Não está incluído pessoal que, se necessário, será de responsabilidade do requisitante**.**

- a Administração do Porto não assume qualquer responsabilidade sobre a fidelidade dos dados que fornece com base em documentos emitidos por terceiros.

- a prestação de serviço não previsto na tabela será cobrada pela Administração do Porto com base nos custos verificados.

8.7.4. Imposto sobre serviços - ISS

571. É aplicado sobre as taxas da tarifa, segundo alíquotas estabelecidas pelos respectivos municípios.

8.7.5. Reajustes da tarifa

572. É informado que os valores do tarifário terão seus valores reajustados mediante os seguintes critérios:

- Tabela de utilização da infra-estrutura portuária: o reajuste deve ser aplicado tomando como base a data de atracação da embarcação.

- Tabela de utilização da infra-estrutura terrestre: dependendo do item

tarifário, o reajuste deve ser aplicado tomando como base a data de atracação da embarcação; ou, deverão ser considerados, respectivamente, os valores vigentes até o dia anterior ao do reajuste e, a partir deste, os valores majorados .

573. Tabela de serviços gerais: deverão ser considerados, respectivamente, os valores vigentes até o dia anterior ao do reajuste e, a partir deste, os valores majorados.

574. Em todos os casos, o arredondamento obedecerá ao critério aritmético convencional, isto é, de 5 (cinco) milésimos ou mais de Real, para a unidade imediatamente superior (centavo), desprezando-se as frações menores.

8.8. TAXAS, TARIFAS E ADICIONAIS

575. Cabe comentar a diferença entre taxas e tarifas. As taxas são cobradas em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ou postos a sua disposição, podendo ser classificadas em taxas cobradas pela prestação de serviços públicos e taxas cobradas em razão do exercício do poder de polícia.

576. A questão pode ser analisada pelo critério da natureza do serviço e não apenas pelo da compulsoriedade dele. Quando o serviço público é divisível, específico e compulsório for prestado diretamente pelo Poder Público, ele é remunerado por taxa. E por tarifa (ou preço público), se delegável e for prestado por concessionária, mesmo que obrigatória a adesão do usuário.

577. Tarifa é denominação da remuneração paga ao Poder Público ou, se delegável, à concessionária quando ele presta um serviço. A qualificação jurídica da cobrança como tarifa tem em vista a tutela de interesses diversos, relacionados com a intangibilidade da equação econômico-financeira do contrato de concessão.

578. No caso do segmento de prestação de serviços portuários, usualmente, o termo taxa é empregado no sentido de tarifa. Contudo, os serviços prestados decorrentes da prestação de serviços portuários são, caracterizadamente, remunerados pela modalidade de preço denominada tarifa, conforme as respectivas tabelas de serviços.

8.8.1. Adicionais portuários

579. Excluindo-se os tributos de competência federal, estadual e municipal, próprios da atividade de produção e circulação de mercadorias, ou a prestação de serviços, no setor portuário temos a figura da cobrança dos adicionais.

a) Adicional de Tarifa Portuária – ATP

580. Desde 1996 foi extinta a cobrança do Adicional de Tarifa Portuária – ATP, que se destinava a prover inverstimentos para melhoramento, reaparelhamento, reforma e expansão de instalações portuárias nacionais. Esse era fixado em 50% sobre as operações realizadas com mercadorias

importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

b) Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP

581. 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

582. 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 industria de construção e reparação naval brasileiras.

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

584. As alíquotas são ad valorem, da ordem de: a) 25% na navegação de longo curso; b) 10% na navegação de cabotagem; e c) 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

8.9. TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO – INCOTERMS

585. Os chamados *Incoterms - International Commercial Terms, ou* Termos Internacionais de Comércio servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos, do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto-padrão de definições e determinando regras e práticas neutras, como por exemplo: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro.

586. Os Incoterms têm esse objetivo, uma vez que se trata de regras internacionais imparciais de caráter uniformizador, que constituem toda a base dos negócios internacionais.

587. De fato, não impõem e sim propõem o entendimento entre vendedor e comprador, quanto às tarefas necessárias para deslocamento da mercadoria do local onde é elaborada até o local de destino final, ou zona de consumo, tais como: embalagem, transportes internos, licenças de

exportação e de importação, movimentação em terminais, transporte e seguro internacionais etc.

588. Com siglas representadas por três letras, os termos internacionais de comércio simplificam os contratos de compra e venda internacional, ao contemplarem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador quanto às tarefas adicionais ao processo de elaboração do produto. Por isso, são também denominadas "cláusulas de preço", pelo fato de cada termo determinar os elementos que compõem o preço da mercadoria, adicionais aos custos de produção.

8.9.1. Categorias de Incoterms

Quadro 9 - Categorias de Incoterms

GRUPO	SUBGRUPO	DESCRIÇÃO
E de Ex *(Partida - Mínima obrigação para o exportador)*	EXW - Ex Works	Mercadoria entregue ao comprador no estabelecimento do vendedor.
F de Free *(Transporte Principal não Pago Pelo Exportador)*	FCA - Free Carrier FAS - Free Alongside Ship FOB - Free on Board	Mercadoria entregue a um transportador internacional indicado pelo comprador.
C de Cost ou Carriage *(Transporte Principal Pago Pelo Exportador)*	CFR - Cost and Freight CIF - Cost, Insurance and Freight CPT - Carriage Paid To CIP - Carriage and Insurance Paid to	O vendedor contrata o transporte, sem assumir riscos por perdas ou danos às mercadorias ou custos adicionais decorrentes de eventos ocorridos após o embarque e despacho.
D de Delivery *(Chegada - Máxima obrigação para o exportador)*	DAF - Delivered At Frontier DES - Delivered Ex-Ship DEQ - Delivered Ex-Quay DDU - Delivered Duty Unpaid DDP - Delivered Duty Paid	O vendedor se responsabiliza por todos os custos e riscos para colocar a mercadoria no local de destino.

Legenda:
EXW - Na Origem
FCA - Livre do Transportador
FAS - Livre ao Lado do Navio
FOB - Livre a Bordo
CFR - Custo e Frete
CIF - Custo, Seguro e Frete
CPT - Trasnporte Pago Até
DAF - Entregue na Fronteira
DES - Entregue no Navio
DEQ - Entregue no Cais
DDU - Entregue com Direitos Não Pagos
DDP - Entregue com Direitos Pagos

8.9.2. Componentes do preço

589. A partir dessa estrutura praticada no mercado internacional podemos ilustrar os componentes do preço, como exemplificado a seguir:

Quadro 10 - Exemplo: Componentes do preço - Ex Works, CFR

EXW - Ex Works *Na Origem* *Mercadoria entregue ao comprador no estabelecimento do vendedor*	
Componentes do preço no Mercado Interno	Componentes do preço na Exportação
ICMS COFINS PIS Outros Tributos Embalagem de Mercado Interno Comissão de vendedor no mercado interno Despesas de propaganda no mercado interno Despesas de distribuição de mercado interno Outras despesas que não incidirão no mercado externo	Embalagens Carregamento Transporte Interno Desembaraço aduaneiro na exportação Despesas portuárias Outras despesas
CFR - Cost and Freight *Custo e Frete* *O vendedor contrata o transporte, sem assumir riscos por perdas ou danos às mercadorias ou custos adicionais decorrentes de eventos ocorridos após o embarque e despacho.*	
Componentes do preço no Mercado Interno	Componentes do preço na Exportação
ICMS COFINS PIS Outros Tributos Embalagem de Mercado Interno Comissão de vendedor no mercado interno Despesas de propaganda no mercado interno Despesas de distribuição de mercado interno Outras despesas que não incidirão no mercado externo	Embalagens Carregamento Transporte Interno Desembaraço aduaneiro na exportação Despesas portuárias Despesas aeroportuárias Aluguel do container Transporte e seguro do container até o costado do navio Carga, descarga e estadia do container Capatazia e taxas portuárias Frete internacional Outras despesas

8.10. INFORMAÇÕES SOBRE TARIFAS E CUSTOS PORTUÁRIOS

590. A ANTAQ disponibiliza em seu site na internet informações atualizadas sobre as tarifas praticadas nos portos nacionais. Além disso, dá acesso às informações constantes do Relatório de Desempenho Portuário, do ano de 2006, que mesmo não cobrindo a totalidades dos portos, permite a aferição de diversas informações sobre o desempenho do setor, entre elas: custo médio de taxas portuárias, de mão-de-obra e de utilização de terminal; despesa média de entrada e saída de navios, por unidade movimentada; eficiência dos serviços de liberação aduaneira, portuária, controle de exportações, etc; e outros indicadores de desempenho.

8.11. MECANISMOS DE REAJUSTE TARIFÁRIO: EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

Quadro 11 - Mecanismos de Reajuste Tarifário: Experiência Internacional

Mecanismos de Reajuste Tarifário Experiência Internacional	
País	Tarifas
Alemanha	São fixadas por regulação das Administrações Portuárias. Não existe correspondência entre os níveis tarifários e os custos. Os operadores privados fixam livremente suas tarifas.
Dinamarca	São fixadas pelos Conselhos Portuários e se submetem ao controle do mInistério dos Transportes, com o objetivo de evitar concorrência desleal.
Espanha	O Ministério aprova a estrutura tarifária e estabelece parâmetros de atuação das Autoridades Portuárias de acordo com os resultados e suas políticas comerciais.
Finlândia	São fixadas pelos conselhos de Administração e as Autoridades Portuárias.
França	Os Portos Autônomos decidem a tarifa por meio de seus conselhos, podendo ser vetadas pelo Governo.
Grécia	As tarifas são fixadas pelo governo.
Irlanda	As tarifas são aprovadas por cada autoridade Portuária.
Itália	As tarifas são aprovadas por cada autoridade Portuária.
Portugal	As Autoridades Portuárias estabelecem uma estrutura tarifária com base numa proposta do Governo.

IX. COMPETIÇÃO: INFLUÊNCIAS

591. Ao iniciarmos a abordagem da competição no segmento econômico portuário, mais precisamente, dentro do porto organizado, é importante observar que essa abordagem não pode ser feita de modo isolado, pois, a figura de um porto é o resultado da existência de embarcações e de cargas, representando as instalações portuárias um elo na cadeia logística dos meios de transportes de mercadorias. 143

592. O porto é um importante agente econômico, é partícipe de uma seqüência comercial, sendo sua atuação capaz de alterar o valor das mercadorias operadas, refletindo sua eficiência operacional.

593. Nessa abordagem, deparamo-nos com o cenário do monopólio, natural e legal, emoldurando questões sobre a implantação de mecanismos regulatórios capazes de estimular a competição entre os prestadores de serviços de infra-estrutura portuária, com vistas ao aumento da eficiência distributiva, alocativa e produtiva, num terreno com bases isonômicas.

594. Considerando o conjunto das informações, anteriormente apresentadas, cabe comentar como os atores da atividade de exploração econômica dos serviços portuários manifestam seus interesses, influenciando a fixação do valor das tarifas.

595. Tratamos da regulação para a competição, das restrições existentes nesse mercado e seus desdobramentos sobre os valores praticados, e

143 SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. As informações contidas neste item tiveram como base o texto do autor, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, denominado *Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação, notadamente quanto à competição intraporto.

abordamos a aspectos relacionados à experiência internacional do regime de fixação do valor do serviço pelo custo e do regime de preço pelo serviço.

596. Além disso, ao tratarmos da competição, fazemos observar a importância do papel desempenhado pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP e questões ligadas à utilização da mão-de-obra portuária, dos serviços de praticagem, e a atuação das empresas de navegação nesse mercado.

9.1. REGULAÇÃO E COMPETIÇÃO

597. As inovações tecnológicas e o desenvolvimento das estruturas regulatórias têm ampliado as possibilidades de competição na prestação de serviços públicos. Esse fenômeno mundial vai desde a exploração privada desses serviços ao estímulo orientado para o aumento da competição, passando pelo incremento dos investimentos da iniciativa privada em setores de serviços de infra-estrutura.

598. Nesse sentido, a ampliação da participação privada na exploração dos serviços de infra-estrutura portuária, via de regra vem demandando a reorganização das antigas estruturas estatais prestacionais, de modo a tornar mais atrativo ao mercado privado a exploração dos serviços, independentemente da estrutura organizacional estatal a que estavam ou que se mantenham vinculados. 144

144 RIGOLON, Francisco José Zagari. *Regulação da Infra-Estrutura: A Experiência Recente no Brasil.* O artigo é uma versão revista e atualizada da Nota Técnica AP/Depec nº 29/96, de 29.10.96. Rio de Janeiro: BNDES, 2000.

599. Via de regra esse processo reorganizativo leva à fragmentação de diversas atividades ou unidades prestacionais, antes exploradas em regime de monopólio por empresas estatais, como o segmento de infra-estrutura portuária.

600. Esse processo é norteado pela separação dos serviços nos quais a economia de escala não é um atrativo ao particular daqueles que são potencialmente competitivos, a ponto de despertar o interesse dos empresários na sua exploração.

601. Por conseqüência dessa reorganização, surge um novo mercado de prestação de serviços, caracterizado pela individualização das atividades, segmentadas por especialização.

602. Assim, contando com o interesse da iniciativa privada, busca-se criar condições que propiciem o estímulo ao desenvolvimento de alternativas de competição, identificáveis, dentro dos mercados, pelos mercados, por substituição e pela transferência de ativos.

603. No Brasil, a competição dentro do mercado de infra-estrutura é uma experiência recente, sua visibilidade é maior em determinadas atividades, como os serviços públicos de telecomunicações, energia elétrica e outros, que apresentam alto potencial competitivo. Embora a meta do Poder Concedente seja a universalização desses serviços, a lógica empresarial toma sentido diverso, objetivando a rentabilidade do capital investido.

604. Com esse objetivo, os prestadores de serviços públicos sempre visarão a capacidade de pagamento dos usuários, disso resultam dois fenômenos irremediavelmente articulados: a disputa ou a aliança empresarial pela dominação de zonas mais rentáveis e a exclusão de usuários com menor capacidade de pagamento.

605. O processo de disputa entre empresas pela dominação de zonas mais rentáveis, inclusive com estratégias de alianças entre elas, é verificável, do ponto de vista espacial, em zonas que se beneficiam de tarifas preferenciais e de prioridades em matéria de inovações tecnológicas, em contraposição às outras pouco atrativas para os investidores.

606. Quanto ao processo de exclusão de usuários de menor capacidade de pagamento dos elevados custos tarifários verificamos que mesmo não sendo grandes usuários dos serviços nem utilizadores de tecnologias sofisticadas, eles se vêem pressionados a pagar valores tarifários elevados ou são excluídos do acesso. 145

607. A competição pelos mercados de infra-estrutura compreende, principalmente, os processos de transferência para a iniciativa privada da exploração de serviços públicos.

608. Esse estágio competitivo é verificado anteriormente à celebração dos contratos e no período de suas renovações. A competição pelo mercado consiste somente na disputa durante o processo licitatório, uma vez que a concessão, permissão ou autorização para a exploração do serviço será feita sob o regime de monopólio legal, limitando a prestação do serviço a uma determinada área. 146

145 Por *chery picking* temos a disputa entre as empresas pela dominação de zonas mais rentáveis e as estratégias de alianças entre elas. Por *social dumping*, temos a exclusão de usuários de menor capacidade de arcar com elevados custos tarifários. - GRAHAN, Stephen; MARVIN, Simon. *Cherry pickink and social dumping: utilities in 1990's.* Utilities Policy, mimeo, 1995. *In:* QUEIRÓZ e HERBER. *Op. cit.* - ANDRADE, Thompson A. *Aspectos distribuitivos na determinação de preços públicos.* Rio de Janeiro: IPEA, 1998, pp. 197-208. O autor aborda a reestruturação da infra-estrutura de serviços públicos, enfatizando o papel regulador do Estado, e os aspectos sociais da determinação das tarifas.

146 Observe-se que nesse processo competitivo, diferenciam-se, financeiramente, a concessão do arrendamento, no primeiro o concessionário assume a obrigação de patrocinar investimento, ao contrário do segundo, no arrendamento nem sempre há a assunção dessa obrigação.

609. Quando, por conveniência administrativa, o Poder Concedente transfere para a iniciativa privada a exploração de um serviço público sob monopólio legal, é reservado o direito da fixação das condições para a sua prestação e o valor das tarifas que poderão ser cobradas pelo particular.

610. Dessa forma, o Poder Público visa compensar a inexistência de mecanismos naturais de ajustes de preços, inerentes ao regime de livre concorrência dos mercados.

611. O contrato que regula a exploração de um serviço público é um instrumento que busca a maximização do bem-estar do usuário, condicionada a um retorno atrativo para o investidor.

612. O contrato compreende diversos elementos interdependentes e articuláveis, como o valor e prazo, regras de fixação das tarifas, condições de financiamento, e os direitos e as obrigações durante a sua vigência e ao seu termo final, a elaboração adequada desses elementos *"é importante para minimizar os riscos de retorno muito elevado ou muito baixo para o investidor, de provisão ineficiente dos serviços e de manutenção inadequada dos ativos".* 147

9.1.1. Substitutos

613. A competição de substitutos é relevante em alguns setores, quando existe a possibilidade de substituição do insumo ou do equipamento.

147 Algumas cláusulas são características desses contratos, tais como a do prazo de vigência relacionado à vida útil do ativo relevante e as que vinculam esse período à obrigação de investimentos. Em alguns países, concluído o prazo da concessão e realizado os investimentos contratados, entende-se que a empresa estará apta para enfrentar a competição, assim, abre-se o mercado, permitindo-se a entrada de novas empresas concorrentes. RIGOLON. *Op. cit.*

Exemplificando, o transporte ferroviário como alternativa ao rodoviário ou o aquaviário.

614. Contudo, é muito restrita a possibilidade da instalação de um ambiente competitivo por substituição do setor aquaviário, visto que isso dificilmente significaria a redução de custos ou o aumento da eficiência das operações, devido às características peculiares de cada modal de transporte. De fato, a prática regulatória via competição de substitutos mostra-se insuficiente quando o objetivo é aumentar a eficiência da prestação do serviço.

9.1.2. Capacidade financeira privada

615. Nos processos de desestatização, a transferência da exploração de serviços ou a transferência de ativos é amplamente utilizada como instrumento de aumento da competitividade entre as empresas prestadoras de serviços de infra-estrutura, desde que exista capacidade financeira da iniciativa privada para fazer frente à aquisição dos ativos e aos investimentos requeridos para o exercício da atividade.

616. No segmento dos serviços públicos de infra-estrutura portuária, o sucesso de sua reestruturação depende, principalmente, da implementação de uma prática regulatória adequada, que objetive: a) o estabelecimento de regras estáveis que possam reduzir as incertezas dos investidores e incentivar o ingresso do capital privado; b) o estimulo à competitividade e à eficiência das empresas prestadoras de serviços, removendo, progressivamente, possíveis à entrada de novos competidores; e c) a fixação de tarifas que incentivem inovações tecnológicas e economia de custos operacionais.

9.1.3. Credibilidade do regulador

617. A respeito da atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, determinados aspectos expressam o equilíbrio delicado da regulação do setor de infra-estrutura portuária, pois, enquanto a dilatação de sua independência e flexibilidade isso pode levar à perda da credibilidade dessa forma de regulação, inibindo o investimento privado; a rigidez de sua normas restritivas pode reduzir as possibilidades de adaptação das empresas às condições mutáveis de demanda e de custos.

9.1.4. Restrições de volume, mobilidade e incentivos

618. Ainda, visando o estímulo da competitividade, devemos considerar a utilização de determinados instrumentos regulatórios relacionados com eventuais restrições ao volume dos serviços, à mobilidade e aos incentivos.

619. A restrição ao volume de serviços prestados pode ser imposta com diferentes objetivos, entre eles, evitar a concentração de empresas em mercados mais lucrativos e minorar a redução dos lucros do prestador dos serviços na presença de excesso de oferta. Para isso, os reguladores podem influenciar na determinação de tarifas especiais para a prestação de serviços em determinadas regiões ou portos ou impor quotas de prestação de serviços.

620. Outro aspecto a ser considerado é o da restrição à entrada e à saída das empresas prestadoras de serviços é aspecto relevante para a estrutura regulatória de um mercado. No segmento aquaviário essa restrição assume

características especiais, em virtude da figura do Conselho de Autoridade Portuária - CAP, a quem cabe baixar normas de pré-qualificação para a entrada de novos operadores portuários, competidores intraporto.

621. Isso torna muito importante as decisões desse colegiado, pois delas depende a ampliação ou a restrição ao acesso a novos competidores no mercado e prestação de serviços intra-portuáruios.

622. Quanto ao incentivo às empresas se tornarem mais eficientes mediante a adoção de padrões de desempenho, isso, também, representa efetivo instrumento de regulação.

623. Em alguns países, como a França e o Reúno Unido, os contratos que transferem para a iniciativa privada a exploração de certos serviços públicos prevêem requisitos de qualidade e de custos compatíveis com os praticados em outras regiões do país.

624. Em outros, como o Chile, as empresas são classificadas em grupos e suas tarifas fixadas de acordo com um custo-padrão, a partir daí são incentivadas a oferecer serviços com preços inferiores à tarifa média de seu grupo.

9.2. TARIFAS

625. A escolha de técnicas adequadas para a fixação das tarifas é condição básica para uma regulação eficiente. Na fixação das tarifas, internacionalmente, dois métodos são bastante conhecidos: o regime de serviço pelo custo ou taxa de retorno e o regime de serviço pelo preço ou *price-caps*.

626. O regime de serviço pelo custo ou método da taxa de retorno, é amplamente utilizado na regulação dos serviços de interesse público nos Estados Unidos. Neste país, de acordo com o nível dos investimentos, custos e condições da demanda, a agência reguladora fixa uma estrutura de preços que assegure à empresa prestadora de serviços públicos uma taxa de retorno adequada à remuneração do capital investido.

627. Para o acompanhamento e execução dessa metodologia, as agências consomem seus recursos e grande parte do seu tempo estimando e projetando o comportamento dessa taxa, aplicando seus resultados na execução dos contratos.

628. O regime de serviço pelo custo é severamente questionado, uma vez que sua prática não incentiva a redução de custos. De fato, as empresas ao reduzirem seus custos não se apropriam dessa poupança, pois as tarifas são reduzidas ao novo nível de custos, mantendo-se constante a taxa de retorno.

629. Alguns autores discordam, uma vez que esse regime permitiria ao Poder Concedente questionar a qualidade da gestão dos prestadores de serviços públicos, impedindo que aumentos injustificados de custos fossem transferidos para as tarifas, tornando-as abusivas para os usuários dos serviços. 148

630. O regime de preço pelo serviço é considerado precário e de difícil execução prática, pois, exige que o Poder Concedente esteja preparado

148 *"Na verdade, na presença de defasagens no reajuste das tarifas, as firmas teriam um incentivo para reduzir seus custos a fim de aumentar os lucros enquanto durasse a defasagem. Por outro lado, a agência reguladora poderia desconsiderar certos custos e investimentos no cálculo da taxa de retorno, usando este expediente para superestimar a taxa de retorno e, indiretamente, incentivar a economia de custos. Há evidências de que estes procedimentos foram bastante usados nos Estados Unidos. Observe-se, entretanto, que eles ampliam os riscos de falsificação de informações e de captura da agência reguladora por grupos de interesse".* RIGOLON. *Op. cit*

para estabelecer complexos e permanentes regimes de acompanhamento da gestão das empresas prestadoras de serviços, enfrentando, periodicamente, negociações sobre justificativas de aumentos de preços junto às equipes técnicas das empresas. 149

631. Em face disso, por meio desse regime, o Poder Concedente tem conseguido, no máximo, evitar abusos evidentes por parte dos prestadores de serviços públicos, sem, entretanto, conseguir estabelecer um regime permanente e justo que promova a melhoria da eficiência das empresas.

632. O método ou regime de serviço pelo preço, *price-caps*, tem grande aceitação pelos órgãos reguladores. Por esse método, é determinado que o reajuste máximo das tarifas seja igual à variação de um índice geral de preços, ajustado pelo crescimento esperado na produtividade.

633. Essa regra não só incentiva à redução de custos, como também possibilita que os usuários se apropriem de parte dos ganhos de produtividade. A lei brasileira de concessões estabelece a adoção desse regime na outorga de concessões, dispondo que no caso de desestatização de concessionárias existentes, em vez da prorrogação dos contratos, deverão ser outorgadas novas concessões dentro desses parâmetros remuneratórios.

634. Nesses contratos, o regime de serviço pelo preço leva ao entendimento que, uma vez estabelecido o valor inicial das tarifas, só poderá haver revisão em razão da ocorrência de fatos exógenos à administração da empresa prestadora dos serviços, desde que provoquem alteração no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. 150

149 GOMES e MONNERAT. *Op. cit.*
150 Conforme esclarece GOMES e MONNERAT, analisando o contrato de concessão de uma empresa do setor elétrico, no primeiro período: *"a tarifa é reajustada anualmente, utilizando-se um indexador inflacionário que é subtraído ou acrescido de um determinado percentual fixado*

635. O objetivo desse regime é o de criar um mecanismo automático de incentivo o aumento da produtividade das empresas prestadoras de serviços públicos, permitindo que elas se apropriem dos valores decorrentes dos ganhos verificados nos intervalos entre as revisões tarifárias.

636. Não obstante, a regulação deve coibir revisões tarifárias nas quais somente as empresas sejam beneficiadas, criando-se condições para a transferência para o usuário das vantagens decorrentes dos aumentos de produtividade, reduzindo-se as tarifas por ocasião da sua revisão.

637. Uma das principais vantagens da instituição de uma regra automática de reajuste é a simplicidade de sua aplicação, tornando mais efetiva a atuação do órgão regulador, que não fica obrigado a se envolver em contínuos e complexos processos de negociação com as empresas, sem com isso perder sua capacidade de intervenção em situações excepcionais.

638. Questão importante a ser observada é a relativa aos contratos de longo prazo, alguns de até trinta anos, nos quais devem estar claramente previstos e articulados fatos que possam alterar o equilíbrio econômico-financeiro desses instrumentos.

---

pelo poder concedente, válido para aquele período. A subtração do indexador prevalece quando é possível prever que aumentos de produtividade propiciarão uma redução nos valores reais das tarifas. Em contrapartida, o indexador sofre um acréscimo quando se identifica uma defasagem na tarifa inicial que não será compensada por aumentos futuros de produtividade. A avaliação quanto às expectativas dos aumentos de produtividade relativamente às tarifas fica a critério do poder concedente". - "Durante o prazo inicial, todos os acréscimos de produtividade que ocorrerem são inteiramente apropriados pela concessionária. Em compensação, eventuais aumentos reais de custos durante este prazo não são repassados ao consumidor, a não ser em situações excepcionais, tais como aumentos significativos nos preços de compra de energia ou alterações nos tributos e encargos legais da concessionária - situações em que ela não é claramente responsável pelo aumento dos custos. Em contrapartida, caso estas alterações exógenas à concessionária provoquem redução de custos, o poder concedente pode determinar a redução das tarifas e, decorrido o prazo inicial, tem a prerrogativa de realizar uma revisão dos valores das tarifas a cada determinado número de anos. Nos intervalos entre as revisões, prevalecem os mesmos mecanismos de reajuste antes descritos". Op. cit.

639. A conjugação de fatores como flutuações inflacionárias, avanços tecnológicos, mudanças na estrutura do mercado, e alterações nas normas de qualidade do serviço e de proteção ambiental, tendem a modificar tão significativamente a estrutura dos custos da empresa prestadora de serviços públicos, que o valor inicial das tarifas pode deixar de ser considerado como referência para reajustes, levando a entidade reguladora a voltar a utilizar o regime de serviço pelo custo, frustrando-se a forma de seu relacionamento com a empresa. Disso, a importância de revisões periódicas das bases contratadas, como forma de se evitar a compensação de desequilíbrios mediante a aplicação de freqüentes reajustes tarifários.

640. Reiterando, além da fixação dos critérios relativos às revisões e reajustes do valor das tarifas, outro aspecto a merecer atenção refere-se ao estabelecimento da forma pela qual serão tratadas as reduções de custos decorrentes de aumentos de produtividade, uma vez que pode ser empregados tanto para a redução dos níveis tarifários reais como para a melhoria dos resultados da empresa, para isso é determinante as características dos serviços e do mercado, como balizamento para a decisão do regulador.

641. Ainda, a partir de um enfoque macroeconômico, podemos dizer que o método de reajuste do regime de serviço por preço não se contrapõe à políticas monetárias governamentais, na medida que os valores tarifários cobrados pela utilização dos serviços públicos de infra-estrutura portuária submetem-se ao próprio regime do monopólio legal portuário.

642. Assim, ao contrário dos preços sujeitos à livre concorrência o valor dessas tarifas devem ser necessariamente fiscalizados e controlados pelo Poder Concedente, aplicando-se regras claras de revisão e de reajuste, que preservem os interesses dos usuários e que, concomitantemente, assegurem uma taxa de retorno atrativa e justa para os investidores.

9.2.1. Tarifas portuárias

643. A exploração dos serviços de infra-estrutura portuária se dá mediante remuneração por tarifa, cujo valor deve ser referenciado pela modicidade e a composição dos custos que justificam seu valor, preferencialmente, regulado.

644. Anteriormente à Lei dos Portos, discutiu-se sobre a natureza dos serviços portuários, se remunerados por tarifa ou por taxa, sendo evidenciado que esses serviços são de natureza pública, remunerados mediante tarifa. Trata-se de modalidade de serviço público, facultativo, de origem contratual, não sendo coercitivo o seu pagamento pelos particulares, que somente se obrigam ao seu pagamento quando da sua utilização.

645. Naquele período, as tarifas remuneratórias dos serviços de infra-estrutura portuária eram cobradas nos portos de uso público, empregando-se doze modalidades diferentes de itens tarifários, relativos à: a) utilização do porto; b) atracação; c) capatazia; d) armazenagem interna; e) armazenagem externa; f) armazenagem em armazéns gerais; h) transportes; i) estiva de embarcações; j) suprimento do aparelhamento portuário; k) reboques; l) suprimento de água às embarcações; e m) serviços acessórios. Nos terminais de uso privativo, mesmo que fora da área do porto organizado, duas eram as tabelas tarifárias aplicadas pela Administração do Porto: a) utilização do porto e n) movimentação de mercadorias. [151]

151 Além da remuneraçõ das diferentes modalidades de utilização das instalações e dos serviços de infra-estrutura portuária, o art. 6°, do Decreto n° 24.511/34, previa uma contribuição pelos serviços colocasdos à disposição dos usuários, indempendentemente da sua utilização. GROTTI. *Op. cit.*, p. 189. - SILVA, Francisco. *Op. cit.*, p. 95.

646. Com a Lei dos Portos, os terminais de uso privativo, localizados fora do porto organizado, deixaram de sofrer a incidência das tarifas cobradas pela Administração do Porto.

647. O mesmo se dá quanto aos terminais de uso privativo misto, desde que também localizados fora daquela área, aos quais foi permitida determinação dos valores a serem cobrados pela prestação de seus serviços a terceiros, mediante contratos regidos pelas normas civis.

648. Quanto aos terminais de uso privativo, localizados dentro da área do porto organizado, esses continuaram a sofrer a incidência das tarifas portuárias praticas pela Administração do Porto.

649. A competência das Administrações Portuárias para a fixação dos valores e a arrecadação das tarifas portuárias está expressa na Lei dos Portos, que ainda previu que essas Administrações procedessem à substituição do modelo tarifário, estabelecido pelo no Decreto n° 24.508, de 29 de junho de 1934 e suas alterações, e passassem a adotar em seu lugar estruturas tarifárias adequadas aos seus respectivos sistemas operacionais, observada a necessária apreciação pelos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária - CAP's. [152]

650. Com isso, transferiu-se do Ministério dos Transportes para as Administrações Portuárias a atribuição para fixação do valor das tarifas e seus respectivos reajustes, bastando para tanto a necessária homologação de seus valores pelos CAP's, sem a qual não podem ser exigidas dos usuários, observada a competência da ANTAQ e outros órgãos governamentais de controle.

152 BRASIL. § 1°, do art. 33 e art. 51, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Pelo art. 51, foi estabelecido que as novas estruturas tarifárias deveriam ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias, a contar da publicação da Lei dos Portos.

9.3. COMPETIÇÃO ENTRE PORTOS

651. Mesmo sendo um mercado monopolizado, por esses mecanismos de fixação dos valores tarifários, teve-se como expectativa o incentivo a uma maior variação dos valores praticados entre os portos nacionais, cobrados pela prestação dos serviços de infra-estrutura portuária.

652. Essa diferenciação entre valores tarifários, associada às condições infra-estruturais e de agilidade operacional, seja nas importações ou nas exportações de mercadorias, pode permitir ampliar o leque de opções de escolha do usuário, estimulando, assim, a competição no segmento econômico portuário, aliando-se nessa meta a capacidade que dispõem as Administrações Portuárias de negociarem contratos operacionais com seus usuários, praticando valores tarifários mais atraentes, em virtude dos volumes e características das operações portuárias realizadas dentro da área do porto organizado.

653. Sem dúvida, a fixação dos valores tarifários afigura-se como um importante instrumento regulatório para a garantia do funcionamento eficiente do mercado, especialmente, quando existirem barreiras à entrada de novos competidores.

654. Nesse sentido o acompanhamento dos valores praticados pelos portos nacionais pela ANTAQ é imprescindível para a manutenção de um ambiente competitivo, além, obviamente, da própria qualidade e eficiência dos serviços oferecidos, dentro de uma relação preço-desempenho fundamental para a atração da clientela. [153]

153 PIRES, Jose Claudio Linhares e PICCININI, Maurício Serrão**.** *A regulação dos setores de infra-estrutura no Brasil*. *In*: A economia brasileira nos anos 90, organizadores: GIAMBIAGI, Fabio e MOREIRA, Maurício Mesquita, Rio de Janeiro: BNDES, 1999, p. 277. - Na Europa,

655. A questão da competitividade no mercado de prestação de serviços públicos de infra-estrutura portuária não se limita à disputa da clientela entre os portos; é importante observar que a possibilidade dos usuários buscarem melhores ofertas de preço e de serviços deve ser estimulada dentro dos portos organizados, ou seja, intra-porto.

656. Entre outras atribuições, cabe à ANTAQ implementar a competição segmento aquaviário, implementando políticas concorrenciais, compatibilizando as características próprias desse mercado com os dispositivos legais relacionados com o sistema de defesa da concorrência. [154]

657. Essa competência deve ser exercida no sentido de ser estimulado o mercado regulado, para que se desenvolva dentro de um ambiente competitivo, esse dever-função da Agência é tão mais efetivo quanto maior for a coesão e articulação com as autoridades de defesa da concorrência.

658. Mesmo diante das peculiaridades da atividade portuária, que não permite a instauração de um regime concorrencial pleno, devido a uma estrutura de mercado concentrada, é essa a realidade que permeia o desafio de se desenvolver em estrutura regulatória confiável, que atenda às expectativas de todos os agentes econômicos envolvidos.

---

historicamente, a prestação de serviços portuários tem se assentado em direitos exclusivos e ou em monopólios, de direito ou de fato, de natureza pública ou privada. Entretanto *"le systèmes traditionnels se désagrègent et que des changements considérables se produisent dans tous les États membres".* CCE, Commission des Communautés Européennes, *Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe,* Bruxelles: CCE, 2001, p. 2.

154 NUSDEO, Ana Maria de Oliveira**.** *A regulação e o direito da concorrência, agências reguladoras e concorrência, in*, Direito Administrativo Econômico, Coordenador: Carlos Ari Sundfeld, São Paulo: Malheiros, 2000, pp. 179, 183 e 185. - Quanto à interação da agência perante outros órgãos reguladores, entendemos que o posicionamento dos órgãos de defesa da concorrência deve ser o de uma instância revisora das decisões ou omissões da agência, corrigindo as eventuais distorções causadas pela influência dos agentes econômicos do setor regulado.

659. A competição entre os portos brasileiros é delineada pela complexidade. Enquanto entre os terminais a concorrência se dá em torno de cargas específicas, entre os portos brasileiros, os elementos concorrenciais são mais complexos e diversos, tais como fatores físicos, geográficos, gerenciais, administrativos etc.

660. De fato, a concorrência entre os portos brasileiros já está estabelecida, de acordo com a região geográfica e a carga movimentada, refletindo a própria capacidade produtiva nacional. 155

9.4. COMPETIÇÃO DENTRO DO PORTO ORGANIZADO

662. Partindo-se da concepção de competição no setor de serviços como sendo o processo pelo qual empresas ofertantes buscam maximizar seus lucros, interagindo com uma clientela demandante de serviços que busca maximizar as suas próprias utilidades, conforme suas disponibilidades monetárias, isso dentro de um ambiente de liberdade de mercado, podemos dizer que para a vitalidade da competição é essencial para que não ocorra dominação de mercado, nem externalidades negativas provocadas por seus agentes. 156

155 GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. *A reforma portuária brasileira*. Brasília: GEIPOT, 2001. pp. 45-48.
156 BENJÓ. *Op. cit.*, p. 67.

9.4.1. Poder de mercado

663. A análise do domínio e do poder de mercado por seus agentes nos leva à verificação de duas situações: a de um mercado perfeitamente competitivo e a outra, de monopólio natural.

664. Na primeira situação, ilusoriamente, há equilíbrio de poder, observa-se a plena competição e o objetivo constante das empresas é o de reduzir custos e preços, aprimorando serviços, otimizando os recursos disponíveis, tendendo o preço dos serviços a se igualar aos custos.

665. Na segunda situação não se estabelece a competição, pois apenas uma empresa, ou um número mínimo de empresas, presta um determinado serviço, isso em razão da improbabilidade de existirem interessados na exploração dos serviços de forma competitiva, uma vez que esse ingresso enseja a utilização de expressivas economias de escala ou de escopo. 157

666. O monopólio natural, no qual a falta de competitividade pode provocar o desequilíbrio das relações entre usuários e os prestadores de serviços é possível ser verificada a incidência de casos de abuso do poder de mercado, expressos pela redução de quantidades, aumento de preços e desestímulo ao desenvolvimento de novos e melhores serviços.

667. Logo, quando num mercado são demandadas economias de escala ou de escopo, que justifiquem a existência de apenas uma empresa ou de um

157 SANTACRUZ, Ruy. *Fundamentos econômicos da regulação pública dos mercados.* Rio de Janeiro: Revista Arché Interdisciplinar, vol. 10, nº 29, 2001, p. 87 e 98. - Esclarece SANTACRUZ, que *"ocorrem economias de escala quando a empresa é capaz de duplicar sua produção sem duplicar seus custos. Assim, quanto maior a capacidade produtiva, menores os custos,, impedindo a entrada de pequenos concorrentes no mercado. Ocorrem economias de escopo quando o custo de produção de dois produtos diferentes numa única empresa é menor do que o custo de produção de cada um desses produtos em duas empresas diferentes. Ou seja, é mais eficiente produzir os dois produtos juntos numa mesma empresa"*.

monopólio natural, cabe ao Poder Público exercer seu poder regulador, restringindo o comportamento maximizador de lucros do empresário em favor dos resultados sociais desejados.

668. A defesa da concorrência tem como função garantir ao usuário de serviços públicos o esclarecimento e a racionalidade nas suas decisões, sem que esteja pressionado pelo poder econômico dos monopólios. Quanto a isso, embora a desestatização do setor portuário tenha se dado com relativo sucesso, inclusive quanto à concorrência entre os portos brasileiros, o mesmo êxito não pode ser observado em alguns segmentos operacionais da atividade. 158

669. No caso da concorrência entre os portos, as peculiares características geográficas do país, com seu extenso litoral e a grande distância entre as instalações portuárias, fazem com que a concorrência seja imperfeita, permitindo a manutenção da uma tendência constante de aumento dos preços dos serviços.

670. Seria superficial buscar soluções para a questão dos custos dos serviços portuários, restringindo a análise somente a aspectos ligados ao estímulo à concorrência entre os portos, uma vez que a formação do custo final desse serviço está condicionada ao efetivo nível de concorrência dos diversos agentes econômicos que atuam em cada porto organizado. Assim é que o estudo do tema ramifica-se em outras questões particulares, típicas da atividade regulada. 159

158 MONCADA. *Op. cit.*, p. 316.
159 OLIVEIRA, Gesner e MATTOS, César. *Defesa da concorrência e modernização dos portos*, Textos para Discussão nº 7, Fórum Permanente da Concorrência - FPC, Brasília: Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência - CADE, 1997, p. 2.

9.4.2. Fatores concorrênciais

a) Barreiras de ingresso

671. Entre essas questões, relativamente ao ingresso de novos concorrentes nos diversos segmentos da atividade, podemos dizer que os principais fatores inibidores são o desinteresse dos investidores e os obstáculos criados pelos prestadores de serviços que atuam nesse mercado. É nesse último aspecto que a aplicação da legislação de defesa da concorrência pode evitar a manutenção de privilégios e a criação de bloqueios à entrada de novos competidores no setor portuário nacional.

b) Custos operacionais

672. Como sabemos, os custos portuários são repassados para diversos setores econômicos, influenciando diretamente a competitividade internacional de nossos produtos. Diante disso, ao analisarmos as normas que regulam a atividade portuária brasileira, verificamos que, embora existam avanços modernizadores, elas ainda apresentam lacunas, ficando o estudo do tema inevitavelmente ligado à legislação de defesa da concorrência, como instrumento adequado de abordagem.

c) Concentração regional

673. Anteriormente à desestatização do sistema portuário brasileiro, era quase que impossível se estabelecer um ambiente competitivo entre os portos e no interior deles, uma vez que as Administrações Portuárias tinham seu controle centralizado numa empresa estatal, *holding* do Sistema, a Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobrás.

674. Com a extinção dessa empresa *holding*, o processo de descentralização e estímulo à concorrência passou a ser implementado inicialmente pelo Ministério dos Transportes e posteriormente pela ANTAQ, e pelas próprias Administrações Portuárias, sem, contudo, alterar o quadro concorrencial entre os portos, verificável pela inevitável concentração de movimentação de cargas no Porto de Santos, localizado na região onde se concentra a maior parte da atividade econômica brasileira. [160]

d) Operadores portuários

675. Além da competição entre portos, devemos tomar em conta a importância da concorrência intra-porto, possível de ser estimulada entre os

160 Segundo PORTO, independentemente das transformações verificada no Sistema Portuário Nacional, desde a extinção da Empresa de Portos do Brasil - PORTOBRÁS, em 1990, passando pela publicação da Lei n° 8.630, em 1993, a movimentação nos portos públicos apresenta expressivo crescimento no total de carga movimentada, demonstrando a inquestionável importância do porto público como elemento indispensável ao desenvolvimento econômico nacional, independentemente das transformações estruturais nele processadas. Conforme o autor, entre 1990 e 1995, a movimentação nos portos públicos apresentou crescimento de 38%. PORTO, Marcos Maia*. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro*. *In*: Cidades e portos, espaços da globalização, orgs. SILVA, Geraldo e COCCO, Giuseppe. Rio de Janeiro: De Paulo, 1999.

operadores portuários atuantes dentro de um determinado porto organizado, como um instrumento viável para a redução dos custos e o aumento da eficiência portuária. 161

676. De certo, que características estruturais dificultam a existência dessa competição, devido às imperfeições típicas desse mercado. Para entendermos como se dá a concorrência intra-porto ou dentro do porto organizado, devemos abordar, inicialmente, o CAP, para em seguida tratar dos demais agentes econômicos que interagem no mercado de serviços de infra-estrutura portuária.

9.4.3. Decisões do CAP

677. O CAP é um colegiado superior, integrado à estrutura organizacional do porto organizado, competindo-lhe, entre outras atividades, fomentar a ação comercial do porto, zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência e estimular a competitividade.

678. O Conselho é composto por quatro blocos de membros titulares, representando o poder público, os operadores portuários, os trabalhadores portuários e os usuários dos serviços portuários e afins. Suas deliberações são baixadas por ato de seu presidente, tomando como regra que cada bloco de membros tem direito a um voto e o presidente o voto de qualidade. 162

679. Como em cada bloco de membros há pelo menos dois representantes de grupos diferentes, o consenso é indispensável para a definição do voto

161 OLIVEIRA e MATTOS. *Op.cit*, p. 4.
162 BRASIL. Arts. 30, 31, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

do bloco. Expresso o voto de cada bloco e havendo empate, o voto de qualidade é proferido pela presidência do Conselho, ou seja, o bloco de membros do Poder Público, indicado pela ANTAQ. 163

680. Dentro desse quadro de representação de interesses, deve ser considerada a atuação de cada membro ou bloco em determinadas situações.

681. Exemplificando, quando os interesses dos representantes municipais ou estaduais se identificarem com os interesses dos operadores ou dos trabalhadores portuários, isso poderá vir a influenciar o sistema, reduzindo o nível de concorrência dentro das instalações portuárias. Nessa hipótese, a representatividade dos usuários permitiria tão somente o empate, que seria decidido pelo voto de qualidade do presidente do Conselho, representante do governo federal, que, em tese, favoreceria os usuários.

163 O bloco do poder público é constituído por um representante do Governo Federal, que preside o Conselho, um representante do Estado onde o porto se localiza, e um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos abrangidos pela concessão, sendo cada representante indicado, respectivamente, pelo ministério competente, pelos Governadores de Estado e pelos Prefeitos Municipais. - O bloco dos operadores portuários é composto por um representante da administração do porto, um representante dos armadores, um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto, e um representante dos demais operadores portuários. - O bloco da classe dos trabalhadores portuários é formado por dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos, e dois representantes dos demais trabalhadores portuários. No caso desses blocos, os membros são indicados pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas. - O bloco dos usuários dos serviços portuários e afins é constituído por dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias, dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias, e um representante dos terminais retroportuários, indicados

9.4.4. Operações portuárias

682. Cabe aos operadores portuários a realização dos serviços previstos em lei. Para isso, é exigida a pré-qualificação do operador junto à Administração do Porto, na forma estabelecida pelo CAP.

683. É o Conselho o responsável pela regulação do acesso a esse mercado, ficando a concorrência entre os operadores portuários condicionada às barreiras institucionais estabelecidas pelo colegiado e aplicadas pelas Administrações Portuárias.

684. Como resultado das deliberações do CAP, a regulação da pré-qualificação reflete a abertura desse mercado conforme os interesses envolvidos. Assim é que blocos mais organizados, como o dos operadores portuários, podem vir a buscar regras mais restritivas, maximizando as barreiras à entrada para os que ainda não estão qualificados para o exercício da atividade, mantendo os operadores livres das pressões concorrenciais. 164

685. Quanto ao bloco da classe dos trabalhadores portuários, este poderá negociar seu apoio aos operadores portuários mediante a contrapartida de melhores condições de trabalho ou de remuneração, uma vez que a própria legislação prevê tal negociação. A viabilização desse acordo ocorrerá, via de regra, quando houver a possibilidade de repasse aos usuários dos custos dessas negociações.

---

pela Associação de Comércio Exterior - AEB, pelas associações comerciais locais, e a representativa dos terminais retroportuários, respectivamente.

164 BRASIL. Arts.8º e 9°, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. - Segundo OLIVEIRA e MATTOS: *"Tais normas serão mais ou menos restritivas em relação à entrada de operadores portuários a depender dos resultados das votações do CAP e da bos vontade de implementação das mesmas pelas Cias. Docas"*. *Op.cit*, p. 6.

686. A restrição ao processo concorrencial também pode ocorrer em razão da exigência de que o operador portuário disponha de uma quantidade mínima de capital fixo, expresso por equipamentos de movimentação de cargas, para que seja considerado apto a operar adequadamente, *"a verificação de elevados custos fixos tende a gerar economias de escala no curto prazo que limita, naturalmente, o número de entrantes".* 165

687. Outro aspecto a ser ponderado é o de que um excessivo número de operadores sobrecarregaria a capacidade administrativa do porto, ampliando a possibilidade de assimetria de informações do usuário, o que dificultaria a avaliação do usuário quanto à qualidade dos serviços prestados pelos operadores portuários. Considerando essa dificuldade, a pré-qualificação, como limitação regulatória, pode vir a se justificar, quando o objetivo for a eficiência administrativa e a preservação da liberdade de escolha do usuário. 166

688. Quanto à dispensa legal da intervenção dos operadores portuários nas operações em que não seja requerida a utilização de mão-de-obra portuária ou que possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações, em determinadas circunstâncias, tornou-se possível ao usuário utilizar procedimentos próprios de embarque ou desembarque, quando esses forem mais econômicos que os ofertados pelos operadores portuários.

689. Entretanto, o texto legal não estabelece a quem compete definir se uma determinada operação se enquadra nas características previstas em lei e o grau de liberdade do interessado em utilizar mão-de-obra complementar. 167

---

165 Como portraines, guindastres, etc. - OLIVEIRA e MATTOS. *Op. cit.*, p. 7.
166 *Ibdem*. - BRASIL. Art. 10, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993: *"A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto".*
167 BRASIL. §§ 1º e 2°, do art. 8º, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993: *"É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias: I - que, por seus métodos de*

690. Essa assimetria de informações do usuário, particularmente quanto aos passos da operação portuária faz destacar a importância do papel do operador portuário na redução dos custos da transação, evitando que o usuário seja levado a lidar diretamente com as diversas fases de um complexo processo operacional, tais como aduana, armazenamento, contratação de mão-de-obra. Certamente é difícil em vários casos vislumbrar a possibilidade da dispensa do operador. 168

691. Em face dessa assimetria de informações, devemos considerar que, mesmo sendo possível ao usuário dispensar os serviços dos operadores, as dificuldades do processo manterão o usuário dependente daqueles serviços. Por via de conseqüência, essa dependência pode levar o operador a assumir uma posição de independência e indiferença, enfraquecendo o poder de barganha do usuário. 169

9.4.5. Mão-de-obra

692. Com a atual legislação, abriu-se a possibilidade dos serviços de capatazia, operações em terra, e os serviços de estivagem, operações a bordo, ser realizado por qualquer operador portuário, que passou a

---

manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações; II - de embarcações empregadas: a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros; b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal; c) na navegação interior e auxiliar; d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de rechego, quando necessários; III - relativas à movimentação de: a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar; b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval; c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação".

168 OLIVEIRA e MATTOS. *Op.cit*, p. 8.

169 FORGIONI. *Op. cit.*, p. 293.

requisitar ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO os trabalhadores necessários à execução dos serviços.

693. Todas as prerrogativas dos sindicatos foram transferidas para os OGMO's, constituídos pelos operadores portuários em cada porto organizado, composto, obrigatoriamente, por um Conselho de Supervisão e de uma Diretoria Executiva. É dentro dessa estrutura que as condições de trabalho são negociadas, principalmente quanto à remuneração e a definição de funções. Buscou-se com isso estimular a concorrência entre os portos, não se confundindo com a concorrência intraportos. 170

694. Os operadores portuários passaram, também, a dispor da liberdade de requisitar aos OGMO's o número de trabalhadores considerado adequado, estimulando-se, em tese, a concorrência entre esses trabalhadores. O que é factível, desde que não se verifique a associação de interesses entre operadores e trabalhadores que não privilegiem o critério da eficiência, reduzindo a concorrência intra-porto, em detrimento dos usuários.

695. Na verdade, com a competência atribuída aos Órgãos Gestores, este veio a substituir a figura dos sindicatos na gestão da mão-de-obra avulsa, transferindo-se o monopólio da mão-de-obra de uma entidade para outra.

---

170 LIMA, E. T. e VELASCO, L. M., *O sistema portuário brasileiro.* Revista do BNDES, Dezembro.96, Rio de Janeiro: BNDES, 1996, p.16. Anteriormente à edição da Lei dos Portos, os serviços de capatazia, operações em terra, eram realizados exclusivamente pelas Administrações Portuárias e os serviços de estivagem, operações a bordo, realizadas por agentes ou entidades estivadoras, contratadas diretamente pelos armadores nos sindicatos. Os parâmetros de remuneração, definição de funções e demais condições de trabalho eram objeto de determinação do governo federal, inexistindo qualquer tipo de competição entre esses grupos de trabalhadores, sendo comum os tratamento diferenciado dado a determinados trabalhadores em detrimento de outros na atribuição dos serviços. - BRASIL. Arts. 18 e 23 a 25, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. O Conselho de Supervisão é composto por representantes dos operadores portuários, dos usuários, e dos trabalhadores; e a Diretoria Executiva composta por diretores designados pelo bloco dos operadores ou prestadores de serviços portuários

696. Observe-se, que como o preenchimento das vagas da Diretoria Executiva desse Órgão é feito por designação dos operadores portuários, a diretoria representando esse grupo de interesses pode não ter, necessariamente, seus objetivos identificados com os interesses dos usuários, particularmente quanto aos valores cobrados pelos serviços.

697. Mesmo assim, tal estrutura apresenta aperfeiçoamentos comparativamente à situação anterior, na qual o usuário não dispunha de qualquer representação na supervisão do fornecimento da mão-de-obra, ficando a atividade totalmente monopolizada pelos sindicatos. 171

698. A implantação definitiva desse modelo de fornecimento de mão-de-obra se desenvolve de forma heterogênea. Em alguns casos o usuário ainda não tem plena liberdade para definir o número de trabalhadores que necessita, obrigando-se a uma tabela que lhe é imposta, onde é fixado o número de trabalhadores a serem contratados, eliminando-se, dessa forma, uma importante possibilidade de redução dos custos com mão-de-obra. Essa questão ainda é visível, em portos onde os sindicatos encontram-se melhor organizados e há um excessivo número de trabalhadores.

699. Em face disso, e considerando os trabalhadores portuários avulsos como uma categoria profissional sem base regular, poderíamos indagar sobre a razão pela qual a competição entre a mão-de-obra portuária não se dar individualmente ou por meio de cooperativas. A esse respeito e diante das peculiaridades das organizações sindicais, o modelo dos Órgãos Gestores parece ser o mais adequado.

700. O modelo do OGMO não é o melhor, contudo, é o mais adequado para o atual estágio da realidade portuária brasileira. O que deve ser mantido e ampliado é a lógica concorrencial, que estará condicionada aos seguintes

171 BRASIL. Incisos IV e V, do art. 18, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

objetivos: a) redução do número de trabalhadores; b) ampliação das exceções de obrigatoriedade de contratação com os órgãos gestores; c) a eventual convergência de interesses entre operadores e sindicatos, o que caracterizaria a mera substituição no monopólio das contratações; d) a função do órgão gestor como indutor da redução dos custos, tanto para operadores como para usuários; e e) a introdução da multifuncionalidade no trabalho portuário, reduzindo a segmentação da atividade, elevando a qualificação dos trabalhadores, a sua forma de contratação e a redução do número de agentes intermediários envolvidos.

9.4.6. Praticagem

701. Os serviços de praticagem não se subordinam ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra. Esses serviços se caracterizam por um conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante da embarcação, requeridos por força de peculiaridades locais, garantindo a livre e segura movimentação da embarcação, e são regulados, basicamente, pela legislação que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas de jurisdição nacional e pelas normas da Autoridade Marítima. 172

702. A prestação do serviço é realizada pelo prático, sua lancha e da estação de praticagem. A estação de praticagem é a estrutura operacional e administrativa com a capacidade de prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do prático aos navios, dentro de uma área geográfica delimitada pelo Representante Nacional da Autoridade Marítima, nas manobras de entrada e saída de portos e terminais, possibilitando a

172 BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. - Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha: Portaria nº 0009, de 11 de fevereiro de 2000, aprova as "Normas da Autoridade Marítima para o Serviço

disponibilidade ininterrupta e o desempenho eficiente do serviço de praticagem. 173

703. O número de práticos por zona de praticagem é estabelecido pelo Representante Nacional da Autoridade Marítima, considerando a média histórica mensal de navios nos últimos três anos, combinado com o tempo despendido na manobra, seu grau de dificuldade e carga máxima de trabalho do prático, de acordo com o que estabelece a legislação trabalhista.

704. O número mínimo estabelecido corresponde à lotação necessária para que o serviço de praticagem possa estar permanentemente disponível (24 h/dia) no pico máximo de movimento de navios na zona de praticagem. O número máximo é o necessário para garantir o mínimo de manobras por prático, capaz de manter a sua habilitação.

---

de Praticagem", alterada pelas Portarias nº 0055, de 11 de dezembro de 2000; 0027, de 08 de maio de 2001; 0045, de 12 de julho de 2001; e 0054, de 14 de setembro de 2001.

173 Estação de praticagem: atalaia. - Compete ao Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil, como Representante Nacional da Autoridade Marítima, regular o serviço de praticagem, estabelecendo as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatório ou facultativo e especificar as embarcações dispensadas do serviço. - As praticagens são organizadas por estados, ou por regiões a critério do Representante Nacional da Autoridade Marítima, em função de particularidades de cada área, considerado-se: o tempo de praticagem; a freqüência de navios; a sua tonelagem; o tipo das embarcações praticadas e a localização dos portos e terminais, entre outros aspectos vinculados à segurança da navegação. Quando organizada por Estados, a entidade representativa de praticagem estadual terá representatividade junto ao Representante Regional da Autoridade Marítima e será responsável pelo rodízio, pela manutenção dos mínimos de práticos qualificados em cada zona de praticagem e pela coordenação da formação dos praticantes. As lotações são fixadas para cada Estado, ou região, podendo ser estabelecido, ainda, a critério do Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil um número mínimo de práticos habilitados por zona de praticagem, dentro do quadro da praticagem estadual ou regional. O prático é o profissional aquaviário não-tripulante que presta serviço de praticagem embarcado, exercendo um conjunto de ações e manobras (faina de praticagem), que exigem perfeito conhecimento das peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações. Para o exercício dessa atividade é exigido a certificação de habilidade do prático, expedido pelo Representante Nacional da Autoridade Marítima, que confere o direito ao exercício da profissão, exclusivamente, numa determinada zona de praticagem.

705. Não obstante, o Representante Nacional da Autoridade Marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de uma zona de praticagem, específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

706. Entre as áreas geográficas delimitadas como zonas de praticagem, com seus respectivos limites geográficos estabelecidos de acordo com as características hidrográficas e peculiaridades inerentes a cada porto e terminal brasileiro, a Autoridade Marítima estabelece as áreas nas quais o serviço de praticagem serão obrigatórios, como garantia de preservação da segurança da navegação, e as áreas onde a praticagem é facultativa.

707. Os fatores condicionantes para o estabelecimento da obrigatoriedade do serviço de praticagem são: as características hidrográficas e condições peculiares de cada porto e terminais brasileiro; a segurança física dos portos e terminais marítimos e suas instalações; e a necessidade de minimizar o custo operacional da navegação de cabotagem, trata-se de exemplo claro de regulação técnica, sem a instituição de uma agência reguladora setorial.

708. No caso de embarcação de bandeira brasileira e tripulada por aquaviários brasileiros, classificada para operar na navegação interior, é dispensado da contratação do serviço de praticagem. A utilização dos serviços de práticos para manobras de alar ao cais, para mudança do local de atracação de navios nacionais ou estrangeiros, é facultativa.

709. O preço pelos serviços de praticagem corresponde à remuneração do conjunto das atividades compostas pelo prático, sua lancha e da estação de praticagem. O valor cobrado por esses serviços é acordado entre as partes. Caso não haja acordo, o Represente Nacional da Autoridade Marítima

estabelece o referido valor, de forma a garantir a prestação do serviço de praticagem.

710. O ONP - Órgão Nacional de Praticagem, exercendo função tipicamente judicante, deverá auxiliar seus afiliados nas negociações dos acordos referentes ao preço do serviço de praticagem, atuando como elemento moderador.

711. De forma geral, os serviços de praticagem são pagos pelos armadores, o preço desses serviços não interfere diretamente na formação dos custos de transbordo e do processamento de cargas, interferindo somente na formação do frete marítimo, mas não na composição dos custos portuários.

712. O aumento do preço dos serviços de praticagem eleva os custos dos armadores que os repassam a seus usuários, variando a absorção desse ônus de acordo com a elasticidade de demanda e oferta pelos serviços de frete marítimo. Logo, numa situação de demanda absolutamente inelástica, o aumento desses custos seria repassado pelo armador para os proprietários das cargas, onerando o custo dos produtos transportados.

713. A questão dos custos desses serviços leva-nos a indagar sobre o rigor da regulação imposta pelo Ministério da Marinha, ao estabelecer o número de profissionais por zonas de praticagem.

714. Contudo, a simples iniciativa de aumentar o número de práticos não ampliaria a concorrência na oferta do serviço, pois, esse aumento faria somente com que os ganhos individuais de cada profissional fosse reduzido mantendo-se igual o dispêndio total, não se alcançando a redução dos custos do armador e, por conseguinte, para o usuário. Assim, não basta o aumento do número de práticos se tal incremento não for acompanhado da

descentralização da prestação dos serviços, mediante o crescimento da quantidade de empresas ou entidades ofertantes do serviço. 174

715. A legislação que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas de jurisdição nacional, bem como as normas baixadas pela Autoridade Marítima para o serviço de praticagem, buscam fomentar soluções para a questão, ampliando a concorrência no serviço de praticagem, entretanto, o desenvolvimento da atividade ainda requer o aperfeiçoamento de sua modelagem. 175

9.4.7. Terminais Privativos

a) Mão-de-obra

716. É facultada aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observada a proporcionalidade entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos. No caso dos trabalhadores por tempo determinado, ou seja, da mão-de-obra do trabalho portuário avulso, sua requisição só poderá ser realizada aos OGMO's.

---

174 Tradicionalmente, o caráter associativo dos profissionais que exercem a praticagem leva à instituição de entidades que organizem a defesa de seus interesses, como no passado, sob a forma jurídica de uma cooperativa ou, no presente, sob a forma de uma empresa prestadora de serviços. - No Rio de Janeiro existia a Cooperativa de Trabalho de Práticos dos Portos do estado do Rio de Janeiro - COPRARJ, fundada em 1963, posteriormente, 1997, essa entidade foi substituída por uma empresa prestadora de serviços de praticagem no Estado do Rio de Janeiro. - OLIVEIRA e MATTOS. *Op. cit.*, p. 11.

175 BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. - NORMAM 12/2000, da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha.

717. O descumprimento dessa determinação pelos exploradores dos serviços públicos de infra-estrutura dos portos marítimos, fluviais e lacustres, e titulares de instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área dos portos organizados, que utilizam a mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, caracteriza infringência às normas contratuais de exploração dos serviços, acarretando a aplicação das diversas penalidades. 176

718. Essa faculdade de contratação deve ser entendida dentro de um contexto de interação operacional. Exemplificando, no caso de graneis líquidos ocorre uma interdependência entre os terminais privativos, no tocante à mão-de-obra e a estrutura do porto organizado, incluindo a armazenagem e todo o serviço de movimentação de carga. Quanto aos graneis sólidos, principalmente carga geral, a dependência ainda é maior em relação ao porto organizado. 177

719. Mesmo com as restrições para a contratação de mão-de-obra, que obriga que seja mantida a proporcionalidade entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos, bem como, que os avulsos só possam ser requisitados ao órgão gestor, o regime trabalhista nos terminais privativos ainda se mostra bastante flexível.

b) Uso do terminal

720. A exploração de instalação portuária, sob a forma de terminal de uso privativo é possível mediante as modalidades de uso exclusivo, para

176 BRASIL. Art. 56, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; e arts. 1º e 2º, do Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996.

movimentação de carga própria, ou misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

721. A possibilidade de movimentação de carga de terceiros em terminais privativos e de turismo, para a movimentação de passageiros e de cargas, significou importante passo no processo de desestatização do sistema portuário brasileiro, objetivando reduzir as dificuldades suportadas pelo comércio marítimo em decorrência da precariedade dos portos estatais.

722. Entretanto, os benefícios dessa medida são limitados, uma vez que, entre outras razões, os terminais privativos apresentam elevado grau de especialização em graneis sólidos, minerais e líquidos, o que pode levar ao desinteresse de seus titulares em movimentar cargas de seus concorrentes. [178]

723. A exploração de terminais portuários demanda considerações sobre seus desdobramentos concorrenciais, notadamente quanto aos terminais privativos, que apresentam elevado grau de especialização por tipo de carga.

724. No caso de um terminal especializado, em que o grupo controlador importa o produto por meio de seu terminal e, ao mesmo tempo, é responsável por toda a produção nacional do insumo, supondo-se que a única porta de entrada de importações da mercadoria seja aquele terminal, a desestatização poderia causar problemas de acesso às demais empresas concorrentes. No mesmo sentido, um reduzido número de terminais de

177 No caso do porto santista, podemos exemplificar as operações de embarque e desembarque de petróleo e seus derivados e de produtos químicos em geral. OLIVEIRA e MATTOS. *Op. cit.*, p. 12.

178 A Lei dos Portos assegurou aos interessados o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, para fins constituição de terminais de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado (art. 4º, da Lei

carga geral pode ocasionar a mesma situação, inclusive, podendo gerar o bloqueio ao acesso de eventuais concorrentes do controlador do terminal aos mercados do produto.

725. Assim, revestem-se de especial importância as cláusulas que tratam da questão concorrencial nos contratos para a exploração dos terminais portuários, tais como as que estabeleçam o não bloqueio da movimentação de carga de concorrentes em instalações especializados e as que impeçam a concentração empresarial nos terminais.

726. Quanto a isso, deve ser estabelecido contratualmente o nível de concentração adequado ou aceitável na atividade, diferenciando-se o uso do abuso da exploração comercial dos terminais, já que, a finalidade de se permitir a concentração é a de se aumentar a especialização da função técnica, agrupando empresas especializadas anteriormente dispersas. 179

9.4.8. Empresas de Navegação

727. Suplementarmente, quanto às empresas de navegação, estas atuam cartelizadamente no plano internacional, impondo fretes segundo suas estratégias empresariais, especialmente em países não desenvolvidos. Os exportadores e importadores contam com seus serviços de linhas marítimas regulares e não regulares ou eventuais. As regulares, que apresentam trajetos fixos, dividindo-se entre as linhas conferenciadas e não conferenciadas. 180

---

nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993). - Inciso II, § 2º do art. 4º, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. – *Vide* Lei nº 11.314/2006.

179 BULGARELLI, Waldirio. **O direito dos grupos e a concentração de empresas**. São Paulo: Universitária de Direito, 1995, p. 15. - FORGIONI. *Op. cit.*, p. 302.

180 Conferenciadas e não conferenciadas: *tramp and outsiders*.

728. As "conferências de linhas" são acordos tarifários estabelecidos entre os armadores que operam uma mesma rota, determinado preços independentemente do estado da demanda. Os serviços regulares de linha não conferenciados, por serem oferecidos por armadores independentes, oferecem tarifas mais baixas, concorrendo com os armadores conferenciados.

729. Mesmo havendo concorrência, o poder de mercado das empresas conferenciadas acaba por servir de parâmetro efetivo para as tarifas praticadas. A razão para isso é que o aumento da oferta de serviços de transporte marítimo não superou o incremento do fluxo de comércio marítimo e a maior segurança do serviço prestado pelas linhas conferenciadas. 181

730. De fato, os grandes grupamentos de armadores dominam o mercado marítimo internacional. Sendo a navegação e os terminais portuários indispensáveis na ligação dos mercados, a convergência de interesses comerciais e financeiros fizeram com que nas últimas décadas se estabelecesse uma tendência internacional de unificação ou associação dessas atividades. 182

731. Essas associações permitem que os grandes armadores consorciados utilizem seus sofisticados equipamentos de última geração em modernos e

181 Informa OLIVEIRA e MATTOS que as linhas conferenciadas são, de fato, acordos que visam eliminar a concorrência na navegação marítima, por meio de acordos que determinam preços independentemente do estado da demanda. *Op. cit.*, p. 14. - A posição brasileira é modesta relativamente ao comércio mundial, representando cerca de 1% do mercado internacional.

182 OLIVEIRA, Carlos Tavares. *Marinha mercante e portos: globalização privada,* Revista Portos e Navios, Port & Export, ed. 482, março, 2001, p. 46. - Segundo Carlos Tavares de Oliveira, os dois maiores e mais importantes grupos de armadores, no lado ocidental, operam basicamente o oceano Atlântico, cobrindo os portos da Europa e da costa da América (Estados Unidos e Canadá), estes grupos são seguidos por outro, com base no Pacífico, abrangendo as nações asiáticas e a costa oeste americana. Observa, ainda, o autor que a partir da década do século XX, com o crescimento econômico da China, a movimentação de carga marítima americana, do lado do Pacífico, superou a do Atlântico.

eficientes terminais privados associados, na maioria automatizados, com número reduzido de pessoal, mas altamente especializado, evitando, assim, as dificuldades dos ineficientes portos públicos.

732. A associação dos grupos de navegação com os terminais privativos não se limita às operações em terminais privados existentes. Por meio dessa associação os grandes grupos passam a construir novos terminais para seu uso exclusivo, em alguns casos, edificando portos independentes e completamente equipados.

733. Essa tendência, a princípio, representa um retorno ao antigo sistema em que as principais empresas de navegação eram donas de seus armazéns, docas, portos ou até mesmo trapiches, conseguindo, assim, dispor de preços e serviços mais competitivos.

734. Essa estrutura operativa volta e se implantar no transporte marítimo internacional, reunindo a cadeia logística da marinha mercante com portos e terminais privados. O que difere é que na atualidade as grandes empresas de navegação, antes acirradas concorrentes, estão agora associadas não só para explorar o tráfego marítimo como os terminais de carga, alguns deles, na realidade, verdadeiros portos.

735. Como o comércio internacional tem crescido a taxas superiores às da produção industrial, em vários casos, o comércio marítimo transformou-se em agente dinamizador do desenvolvimento nacional, razão pela qual diversos países vêm priorizando a melhoria de seus portos, assegurando a inserção de seus países no mercado internacional.

736. Em breve, as rotas e escalas marítimas passarão a serem definidas em função da otimização dos portos, avaliados não só por suas características

técnicas, mas pelas possibilidades de otimizar rotas e serviços globais, disponibilizados para embarcações de grande porte. 183

183 VELASCO, Luciano Otávio Marquesde e LIMA, Eriksom Teixeira. *As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos.* Revista do BNDES, jul./99, n° 11. Rio de Janeiro: BNDES, 1999, pp. 168-170; e 173-175.

X. CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES

10.1. O uso da expressão “equilíbrio econômico-financeiro das tarifas”

737. Inicialmente, devemos observar a inadequação terminológica empregada pela ANTAQ quando usa a expressão “equilíbrio econômico-financeiro das tarifas”, o que pode ter várias abordagens, inclusive a decorrente da tradução de outros idiomas.

738. Entre as abordagens possíveis, podemos cogitar que o uso da expressão vise isolar os elementos que compõem a tarifa portuária daqueles relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro da Autoridade Portuária, a Cia. Docas, cujos eventuais desequilíbrios não devam influir, preponderantemente, no valor das tarifas. – Sem dúvida algo de difícil compreensão.

739. Melhor seria a utilização de outra terminologia para identificar a prática de valores tarifários capazes de garantir a adequada remuneração dos valores investidos na exploração comercial dos serviços, ou seja, a implementação equilibrada daquilo que foi contratado.

740. Logo, preliminarmente, deve ser acentuado que todo o procedimento atualmente aplicado pela ANTAQ para o reajuste das tarifas, a partir da apresentação de custos, despesas e receitas da autoridade portuária não garante o equilíbrio das Autoridades Portuárias e, em conseqüência, prejudica qualquer conclusão acerca da modicidade e correição das tarifas aplicadas.

10.2. O Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002

741. Ao tomarmos como base o conteúdo do Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002, que dispõe sobre o arrendamento de áreas e instalações portuárias, criando o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, podemos observar que, ao regulamentar os procedimentos necessários à celebração dos contratos de arrendamento, no âmbito do porto organizado, foi estabelecido que, na elaboração do Programa de Arrendamento a Autoridade Portuária, deveria observar diversas diretrizes, entre elas: a) o aumento do desempenho operacional e a melhoria da qualidade dos serviços portuários; b) a redução dos custos portuários objetivando a redução dos preços dos serviços praticados no porto; e c) a implantação de ambiente de competitividade, em bases isonômicas, na operação e exploração portuária.

742. Para tanto, devendo o arrendamento de áreas e instalações portuárias ser precedido da elaboração de estudos visando a avaliação do empreendimento, compreendendo: a) a análise econômico-financeira; b) o valor mínimo da remuneração do bem a ser arrendado; e c) a análise da rentabilidade do empreendimento.

743. Os estudos devem ser consubstanciados em relatório que contenha os dados e premissas detalhados, utilizadas como embasamento para a fixação do valor mínimo do arrendamento, contendo análise, dentre outros, dos seguintes aspectos: a) cenário macro-econômico utilizado para projeção da movimentação de cargas durante o período do arrendamento; b) critérios utilizados para a composição do valor a ser estabelecido para o arrendamento; c) preços e tarifas devidamente justificados com as respectivas memórias de cálculo, para as cargas a serem movimentadas; e

d) valor correspondente aos investimentos a serem realizados pelo arrendatário nas instalações.

744. Além disso: a) descrição das áreas e instalações a serem arrendadas e respectivos equipamentos; b) principais responsabilidades do arrendatário, em especial quanto a investimentos e proteção ao meio ambiente; c) condições operacionais das instalações; e d) previsão de eventuais expansões da instalação arrendada.

745. Como expresso no citado Decreto, até este ponto é regulada a questão da viabilidade do empreendimento, ou seja, o arrendamento. Somente a partir dessa etapa, complementarmente, é abordada a questão do equilíbrio econômico-financeiro da Autoridade Portuária, exclusivamente sob o enfoque dos impactos causados pelo arrendamento.

746. Nesse sentido, foi disposto que, além do relatório dos estudos, deverão ser elaborados: a) o termo de referência, o edital e a minuta do contrato e demais peças necessárias à licitação das áreas e instalações; e b) o impacto dos arrendamentos das áreas e instalações sobre o equilíbrio econômico-financeiro da Autoridade Portuária.

747. Note-se que o Decreto aborda o equilíbrio econômico-financeiro da Autoridade Portuária de forma estrita às repercussões do contrato de arrendamento, sendo mantida a autonomia de iniciativa da Autoridade Portuária, que previamente à licitação, deverá tornar esses dados conhecidos pela ANTAQ.

748. Após a análise da ANTAQ, a etapa seguinte consiste em encaminhar ao Tribunal de Contas da União - TCU, para seu conhecimento, somente: a) o relatório que deu origem à fixação do valor mínimo da remuneração do arrendamento; b) a avaliação preliminar do eventual impacto ambiental do

empreendimento, quando for o caso; e c) edital e minuta do futuro contrato de arrendamento.

749. Como podemos observar o tratamento dado ao equilíbrio econômico-financeiro da Autoridade Portuária é bastante limitado, relacionando-o unicamente ao arrendamento proposto. A ANTAQ limita sua análise a um enfoque específico para cada acaso proposto, enquanto que o TCU toma conhecimento somente sobre a origem do preço mínimo; o impacto ambiental, se houver; e, as peças da licitação.

10.3. O Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998

750. A Lei dos Portos, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, assegurou aos interessados o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária dependendo da celebração de contrato de arrendamento, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado.

751. Nesses contratos são consideradas cláusulas essenciais, entre outras, as relativas: a) ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário; e b) aquela referente à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro.

752. A Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, ao dispor sobre o Programa Nacional de Desestatização - PND, estabeleceu que poderiam ser objeto de desestatização, os serviços públicos objeto de concessão, permissão ou

autorização; e os bens móveis e imóveis da União, entre outras possibilidades.

753. Por esse diploma legal, as desestatizações podem ser executadas mediante arrendamento, locação, comodato ou cessão de bens e instalações; concessão, permissão ou autorização de serviços públicos; e a permuta, cessão, concessão de direito real de uso resolúvel.

754. Até este ponto a legislação pouco inovou quanto aos arrendamentos portuários, que sempre foram praticados, mesmo que em menor escala.

755. O aprimoramento regulatório dessa prática veio com o Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998, que ao regulamentar a Lei nº 9.491/1997, determinou que o preço mínimo dos ativos incluídos no PND, mediante arrendamento, deveriam levar em consideração os estudos elaborados com base na análise detalhada das condições de mercado, da situação econômico-financeira e das perspectivas de rentabilidade da sociedade.

756. Não adentrando no sentido legal ou etimológico dos termos empresa e empreendimento, entendemos que o legislador buscou evidenciar, com clareza, o valor praticado nos processos de desestatizações.

757. Logo, os arrendamentos portuários devem receber tratamento legal idêntico às alienações de ativos, quanto à apuração do seu valor econômico. Considerando-se, para isso, como sendo valor econômico do arrendamento, a projeção do fluxo de caixa operacional do empreendimento ajustado, quando for o caso.

758. Diante do disposto nos Decretos nº 4.391/2002 e nº 2.594/1998, entendemos que suas exigências se aplicam aos serviços públicos portuários explorados por empresas privadas. Sendo razoável a exigência de uma adequada demonstração das premissas e dos impactos dos

empreendimentos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da Autoridade Portuária e da sociedade como um todo.

10.4. A qualidade das informações

759. Como dito, o controle realizado pela ANTAQ sobre a mutação do valor das tarifas se estrutura num mínimo de dados necessários para dar feição formal ao controle, sendo praticado por meio da compilação de informações mínimas sobre os custos portuários.

760. Tradicionalmente, as Autoridades Portuárias, Cias. Docas, nunca dispuseram de serviços eficientes de apuração e acompanhamento de seus custos. A razão dessa falta de empenho na busca de solução pode ser vista segundo diversos pontos de vista.

761. Durante longo tempo o controle e a fixação do valor das tarifas portuárias foi determinado por órgãos governamentais de controle de preços, segundo a política monetária adotada na época, que buscava o controle inflacionário pelo condicionamento do valor da tarifa portuária às metas de exportação e à geração de saldos positivos em moeda estrangeira, para atender ao pagamento da dívida externa brasileira.

762. Em face desse rigoroso tratamento aplicado aos reajustes tarifários, as Autoridades Portuárias perderam a capacidade de recompor suas receitas operacionais, passando os dados espelhados pelo aumento de seus custos operacionais a figurar como elemento secundário, muitas vezes desprezado em face do imperioso controle inflacionário e à necessidade do contínuo estímulo às exportações.

763. Se antes eram ineficientes os serviços de apuração e controle de custos, ou seus resultados eram utilizados de forma secundária, com a intensificação da participação privada na prestação dos serviços portuários tal situação pouco foi alterada. Atualmente, persiste essa situação e dificilmente podemos dizer que os dados ou informações apresentadas pelas Autoridades Portuárias sejam confiáveis.

764. Essa persistência pode ser entendida como o somatório de diversos fatores, típicos do segmento portuário, entre eles: a) a falta de capacitação profissional das equipes técnicas responsáveis pelo acompanhamento dos custos em cada unidade portuária; e b) o desinteresse na alteração da atual sistemática, estimulado pelos atores desse mercado, que, no decorrer do tempo, estruturaram mecanismos de cooptação, exercendo forte capacidade de influência o valor final das tarifas.

765. Além disso, a ausência de padrões técnicos de maior consistência e simetria, associada à autonomia gerencial das Autoridades Portuárias, propiciaram que os atuais critérios de avaliação de custos se mantenham caracterizados pela falta de transparência e uniformidade.

766. Acrescido à questão da fidedignidade das demonstrações sobre os custos portuários, temos o problema da inconsistência das informações constantes nos Balanços e nas Demonstrações Financeiras das Cias. Docas, que, via de regra, não refletem a realidade empresarial dessas entidades.

767. Em quase sua totalidade, esses documentos omitem riscos de expressiva relevância, constituídos, preponderantemente, por questões judiciais, de ordem fiscal, trabalhista, previdenciária e civil.

768. Não é de difícil aferição que o passivo das Cias. Docas é impagável por meio da geração de receitas próprias decorrentes de tarifas ou de

arrendamentos. Nem mesmo a alienação imobiliária é capaz de equilibrar tal situação, pois, grande parte dos imóveis com maior liquidez já se encontra indisponível judicialmente.

769. Não cabe, neste trabalho, analisar a origem desse endividamento, mas o que observamos é que durante mais de uma década importantes decisões foram adiadas enquanto a situação se deteriorava. A partir de 1990, com a extinção da Portobrás o quadro geral foi agravado, restando para as Cias. somente a administração restrita e emergencial de seus fluxos de caixa.

770. Mesmo com os recursos advindos do arrendamento de áreas e de serviços, as Cias. Docas foram incapazes de implementar programas de saneamento financeiro, reestruturação organizacional e tão pouco melhorar e ampliar a oferta de seus serviços.

771. De forma geral, os recursos obtidos com os arrendamentos foram utilizados, em quase toda a sua totalidade, no pagamento de compromissos emergenciais, como o cumprimento de ordens judiciais.

772. Desse processo resultou a transferência para a iniciativa privadas de grande número de atividades que antes eram geradoras de receitas operacionais, sendo que as fontes de receitas foram expressivamente reduzidas enquanto que as despesas não apresentaram a mesma redução.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Thompson A. Aspectos distribuitivos na determinação de preços públicos. Rio de Janeiro: IPEA, 1998.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. Agências reguladoras, Rio de Janeiro: Forense, 2002, p. 437-439.

ARMSTRONG, Mark, COWAN, Simon and VICKERS, John. Regulatory reform: economic analysis and british experience. Cambridge: The MIT Press, 1999, p. 91.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antonio. Elementos de direito administrativo. São Paulo RT, 1991.

BARROS, Geraldo Mendes. Gulherme Guinle, 1882-1960. Rio de Janeiro: Agir, 1982.

BENJÓ, Isaac. Fundamentos da regulação. Rio de Janeiro: Thex, 1999, p.78.

BRUNA, Sérgio Varella. O poder econômico e a conceituação do abuso em seu exercício. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997, pág. 35.

BRASIL. Governo Federal, Presidência da República, Câmara da Reforma do Estado. Plano diretor da reforma do aparelho do Estado. Brasília: Presidência da República, 1995.

BULGARELLI, Waldirio. O direito dos grupos e a concentração de empresas. São Paulo: Universitária de Direito, 1995.

BUSTAMANTE, Jorge Eduardo. Desregulacion, entre el derecho y la economia. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1993, pp. 32-91.

CAETANO, Marcelo. Manual de direito administrativo, volume II, 9ª ed.. Coimbra: Almedina, 1983.

CASTRO, Newton de. Os desafios da regulação do setor de transportes no Brasil. *In*: RAP, set./out. 2000, vol. 34, ed. especial: regulação. Rio de Janeiro: FGV, 2000, p. 124.

CAVALCANTI, Themistocles Brandão. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Fretas Bastos, 1961.

CCE, Commission des Communautés Européennes, Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe, Bruxelles: CCE, 2001, p. 2.

CRETELLA JUNIOR, José. Tratado de domínio público, 1ª ed.. Rio de Janeiro: Forense, 1984, p. 224.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo, 14ª ed., São Paulo: Atlas, 2002.

_____. Parcerias na administração pública, concessão, permissão, franquia, terceirização e outras. 3ª ed., São Paulo: Atlas, 1999. pp. 154, 217 e 218.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. Introdução ao estudo da atividade portuária. Salvador: EDUFBA, 1995, pp. 25-28.

GARCIA, Flávio Amaral. Os monopólios naturais e a sua regulação, *in* Direito empresarial público, coordenação Marcos Juruena Villela Souto e Carla C. Marshall, Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002.

GAZETA. Caes de Santos, caso sério. 2ª ed., São Paulo: Gazeta, 1912.

GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. A reforma portuária brasileira, Brasília: GEIPOT, 2001, pp. 45-48.

GOMES, Orlando e VARELA, Antunes. Direito econômico. São Paulo: Saraiva, 1977.

GORDILLO, Agustín. Tratado de derecho administrativo, tomo 2, La defesa del usuario y del administrado. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo, 2000, p. VII-3-4.

_____, Agustín. Después de la reforma del estado, 2ª ed., Buenos Aires: Fundación de derecho administrativo, 1998.

_____, Augustín. Cien notas de Agustín, notas asistemáticas de un lustro de jurisprudencia de derecho administrativo, 1ª ed., Buenos Aires: Fundacion de Derecho Administrativo, 1999.

GRAU, Eros Roberto. A ordem econômica na Constituição de 1988, 6ª ed.. São Paulo: Malheiros, 2001.

JUSTEN, Monica Spezia. A noção de serviço público no direito europeu. São Paulo: Dialética, 2003, p. 225 e 226.

LASHERAS, Miguel Ángel. La regulación económica de los servicios públicos. Ed. Ariel, Barcelona, 1999, p. 2.

LEITE, Fábio Barbalho e MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Peculiaridades do contrato de arrendamento portuário. Rio de Janeiro: RDA, 231, jan./mar. 2003, pp. 269-282.

LIMA, E. T. e VELASCO, L. M., O sistema portuário brasileiro. Revista do BNDES, Dezembro.96, Rio de Janeiro: BNDES, 1996, p.16

MACHADO, Patrícia Ferreira. A constituição e os tratados internacionais. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1999.

MARANHÃO, Délio. Direito do Trabalho, Rio de Janeiro: FGV, 1981.

MARSHALL, Carla C. Curso de direito constitucional. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

MEDAUAR, Odete. A figura da concessão. *In* Concessão de serviço público, São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995.

MEIRELLES, Helly Lopes. Direito administrativo brasileiro, 26ª ed.. São Paulo: Malheiros, 2001.

MENDONÇA, Fernando. Direito dos transportes. São Paulo: Saraiva.

MONCADA, Luís S. Cabral de. Direito econômico, 2ª ed.. Coimbra: Coimbra, 2000. p. 37

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. Curso de direito administrativo, parte introdutória, parte geral e parte especial, 12ª ed., Rio de Janeiro: Forense, 2001, p. 258.

_____, Diogo de Figueiredo. Mutações do direito administrativo, Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

MUKAI, Toshio. Participação do estado na atividade econômica, limites jurídicos. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1979.

NOGORSKI, Bohdan. *Port problems in developing coutries, principles for plannig and organization*. Tokyo: The international association of ports and harbors, 1972. Material traduzido e utilizado em seminário interno, destinado aos empregados da área financeira da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, sob a coordenação de SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira de. Rio de Janeiro: CDRJ, 1990, pp. 29 a 31

NUSDEO, Ana Maria de Oliveira. A regulação e o direito da concorrência, in Direito Administrativo Econômico, coordenação Carlos Ari Sundfeld. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 171.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. Marinha mercante e portos: globalização privada, Revista Portos e Navios, Port & Export, ed. 482, março, 2001, p. 46.

OLIVEIRA, Gesner e MATTOS, César. Defesa da concorrência e modernização dos portos, Textos para Discussão nº 7, Fórum Permanente da Concorrência - FPC, Brasília: Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência - CADE, 1997, p. 2.

OLIVEIRA, José Carlos. Concessões e permissões de serviços públicos. São Paulo: Edipro, 1997, pp.33 e 34.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Da Administração Pública Burocrática à Gerencial. *In*: Reforma do Estado e administração pública gerencial, 2ª ed.. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

PINTO, Bilac. Regulamentação efetiva dos serviços de utilidade pública, 2ª ed., atualizada por Alexandre Santos Aragão. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

PIRES, Jose Claudio Linhares e PICCININI, Maurício Serrão. A regulação dos setores de infra-estrutura no Brasil, *in* A economia brasileira nos anos 90, organizadores: GIAMBIAGI, Fabio e MOREIRA, Maurício Mesquita, Rio de Janeiro: BNDES, 1999, p. 277.

PORTO, Marcos Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. *In*: Cidades e portos, espaços da globalização, orgs. SILVA, Geraldo e COCCO, Giuseppe. Rio de Janeiro: De Paulo, 1999, pp. 228 e 229.

PORTOBRÁS, Empresa de Portos do Brasil S/A , Legislação básica. Brasília: Portobrás, 1976.

POSNER, Richard A . Natural monopoly and its regulation. Washington: The CATO Institute, 1999, p. 53.

QUEIRÓZ, Alberto Novais e HERBER, Florence. Institucionalização, autonomia e legitimidade das agências de regulação. Artigo resultante do desenvolvimento de tese de doutorado dos dois autores, apresentado no I Congresso Brasileiro de Regulação de Serviços Públicos Concedidos, Realização do Governo da Bahia, Salvador: Governo da Bahia, 2000.

QUEIROZ, José Wilson Nogueira de. A empresa pública no direito brasileiro. Fortaleza: UFC, 1973.

RIBEIRO, Marcia Carla Pereira. Sociedade de economia mista e empresa privada. Curitiba: Juruá, 1999.

RIGOLON, Francisco José Zagari. Regulação da Infra-Estrutura: A Experiência Recente no Brasil. O artigo é uma versão revista e atualizada da Nota Técnica AP/Depec nº 29/96, de 29.10.96. Rio de Janeiro: BNDES, 2000.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. O porto de Salvador, 1854-1891. Salvador: CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia e UFBA - Universidade Federal da Bahia, 1983.

SANTACRUZ, Ruy. Fundamentos (econômicos) da regulação pública dos mercados, Rio de Janeiro: Revista Arché Interdisciplinar, vol. 10, nº 29, 2001, pp. 87 e 98.

SALOMÃO FILHO, Calixto. Direito concorrencial, as estruturas. São Paulo: Malheiros, 1998.

SANTOS, António Carlos, GONÇALVES, Maria Eduarda, e MARQUES, Maria Manuel Leitão. Direito económico, 4ª ed., Coimbra: Almedina, 2001.

SILVA, Francisco Carlos de Morais. Direito portuário: considerações sobre a lei de modernização dos portos. Belo Horizonte: Del Rey, 1994.

SIRIANNI, Guido. I porti marittimi,. In CASSESE, Salino. Trattato di diritto amministrativo, tomo secondo, 2000, p. 1980.

SOUTO. Marcos Juruena Villela Souto. Direito administrativo regulatório. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002.

_____, Marcos Juruena Villela. Desestatização, privatização, concessões, terceirizações e regulação. 4ª ed., Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2001, pp. 57-66.

SOUZA JUNIOR. Suriman Nogueira de. Regulação portuária. A regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil. Manuscrito, registrado na Fundação Biblioteca Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, em 30/01/2006, em fase de produção editorial, prelo, pela Editora Saraiva, São Paulo, sem data prevista de publicação.

TAVARES, A. de Lyra. Segurança nacional, antagonismos e vunerabilidades, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958.

TORRES, José Lima. Legislação portuária, Coimbra: Almedina, 2001.

VAZ, Izabel. Direito econômico da concorrência. Rio de Janeiro: Forense, 1993, p. 3. - SALOMÃO FILHO, Calixto. Direito concorrencial, as estruturas. São Paulo: Malheiros, 1998, pp. 124-126.

VELASCO, Luciano Otávio Marquesde e LIMA, Eriksom Teixeira. As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos. Revista do BNDES, jul./99, n° 11. Rio de Janeiro: BNDES, 1999, pp. 168-170; e 173-175.

VILLELA, Annibal. Escritos selecionados, Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, 2000.

World Bank, Reforming Infraestructure: Privatization, Regulation and Competition, pp.205 e 206.

INTERNET

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Acesso: Agosto: 2007.
www.antaq.gov.br

CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo. Autoridade Portuária do Porto de Santos.Tarifa do Porto de Santos. Acesso: Agosto: 2007.
www.portodesantos.com.br

LAXE, Fernando Gonzáles. Economía marítima y tipologías portuarias. Boletín economico de ICE, 2717 / 2002. Universidade da Coruna, Instituto Universitario de Estudios Maritimos, 2002. Agosto: 2007.
http://www.udc.es/iuem

SPH – Superintendência de Portos e Hidrovias. Secretaria de Transporte do Estado do Rio grande do Sul. Regulamento de Exploração do Porto de Porto Alegre. Acesso: Agosto: 2007.
http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/home/index.php

FUNDAÇÃO
GETULIO VARGAS

ANEXOS

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

ANEXO I

- Principais portos brasileiros -

Anexo I – Principais portos brasileiros

1. Angra dos Reis / RJ
2. Aratu / BA
3. Areia Branca / RN
4. Barra do Riacho / ES
5. Belém / PA
6. Cabedelo / PB
7. Cáceres / MT
8. Charqueadas / RS
9. Corumbá/Ladário / MS
10. Estrela / RS
11. Forno / RJ
12. Fortaleza / CE
13. Ilhéus / BA
14. Imbituba / SC
15. Itaguaí / RJ
16. Itajai / SC
17. Itaquí / MA
18. Macapá / AP
19. Maceió / AL
20. Manaus / AM
21. Natal / RN
22. Niterói / RJ
23. Panorama / SP
24. Paranaguá / PR
25. Pelotas / RS
26. Pirapora / MG
27. Ponta Ubu / ES
28. Porto Alegre / RS
29. Porto Velho / RO
30. Praia Mole / ES
31. Pres. Epitácio / SP
32. Recife / PE
33. Regência / ES
34. Rio de Janeiro / RJ
35. Rio Grande / RS
36. São Fco. do Sul / SC
37. Salvador / BA
38. Santarem / PA
39. Santos / SP
40. São Sebastião / SP
41. Sergipe / SE
42. Suape / PE
43. Tubarão / ES
44. Vila do Conde / PA
45. Vitória / ES

Principais Características

1. Porto de Angra dos Reis / RJ

O aumento das exportações de café do Vale do Paraíba, então realizadas no local com o auxílio de chatas como transporte intermediário até os navios, a partir de 1923, tornou necessária a construção de instalações para embarques em Angra dos Reis.

O governo do estado do Rio de Janeiro obteve a concessão para exploração do porto através do Decreto nº 16.961, de 24 de junho de 1925, começando a sua implantação durante o ano de 1927.

Com apenas parte das obras concluídas, as operações foram iniciadas em 14 de maio de 1932, com os objetivos modificados. Assim, na ocasião, as movimentações principais consistiam em importações de carvão e madeira.

Desde 1970 o porto passou a ser prioritariamente exportador de produtos da Companhia Siderúrgica Nacional e importador de trigo. O Decreto nº 77.534, de 30 de abril de 1976, extinguiu a concessão outorgada ao governo estadual, passando a administração à Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Em 5/11/98, o porto foi totalmente arrendado, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, para o consórcio Angraporto, constituído pelos seus principais usuários, sob a Autoridade Portuária, a Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, por 25 anos.

- Administração: O porto é administrado pelo consórcio Angraporto.
- Localização: Está localizado no município de Angra dos Reis, na Baía da Ilha Grande, no litoral sul do estado do Rio de Janeiro.

- Área de influência: Abrange o litoral da Baía da Ilha Grande, o sul dos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, o norte de São Paulo e o estado de Goiás.
- Acessos: Rodoviário: pela RJ-155, que conecta as BR-101 e BR-494, a 7km do porto.

  Ferroviário: em bitola métrica (1,00m), através do ramal Barra Mansa / Angra dos Reis, operado pela FCA – Ferrovia Centro-Atlântica S/A, ligando o Porto à região centro-sul do Estado do Rio de Janeiro, e desta aos estados de Minas Gerais, Goiás e Bahia.

  Marítimo: possui duas barras de entrada: uma a leste e outra a oeste da Ilha Grande, com larguras de 12km e 17km, respectivamente. A primeira tem profundidade de 25m e a segunda, de 35m. Do mesmo modo existem dois canais de acesso, um denominado “do Sul” e outro “do Norte”, com as seguintes características: Canal do Sul, com comprimento de 8km, largura de 160m e profundidade de 12m; e Canal do Norte, com 11km de comprimento, largura de 150m e a mesma profundidade de 12m.

2. Porto de Aratu / BA

Em 11 de abril de 1966, foi criado o Centro Industrial de Aratu e, em 17 de dezembro de 1968, o governo federal autorizou à Usina Siderúrgica da Bahia S.A. (Usiba) a construção de um terminal de uso privativo na Ponta da Sapoca, na Baía de Todos os Santos. Decorridos cerca de três anos, foi aprovado, em 1º de outubro de 1971, pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes, o projeto de implantação do porto de Aratu e foram iniciadas, na mesma data, as obras a cargo do governo estadual. A inauguração das primeiras instalações de acostagem e depósitos ocorreu em 26 de fevereiro de 1975, com a atracação do navio Guanabara.

- Administração: O porto é administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba.
- Localização: Está localizado na Baía de Todos os Santos, próximo à entrada do canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha da Maré.
- Área de Influência: Formada pelos estados da Bahia, de Sergipe e de Alagoas, pelo oeste de Pernambuco e pelo leste de Minas Gerais.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia federal BR-324, que encontra as BR-101, BR-110 e BR-116.

  Ferroviário: pela Ferrovia Centro Atlântica S/A, malha Centro-Leste.

  Marítimo: a barra se localiza na Baía de Todos os Santos, apresentando a largura de 9km, com profundidade mínima de 30m. O canal de acesso possui extensão aproximada de 3,7km, largura de 180m e profundidade de 18m.

3. Porto de Areia Branca / RN

A construção do porto-ilha de Areia Branca resultou da necessidade de suprir a demanda de sal marinho no mercado interno brasileiro. Dentre as hipóteses analisadas prevaleceu a da execução do sistema ilha artificial, sendo o projeto elaborado pela empresa norte-americana Soros Associates Consulting Engineers.

O Decreto nº 66.154, de 3 de fevereiro de 1970, aprovou a constituição da empresa de economia mista Termisa – Terminais Salineiros do Rio Grande do Norte S.A. e, em maio de 1971, as obras foram iniciadas.

Após um período de paralisação, tiveram prosseguimento a partir de fevereiro de 1973 e findaram em março de 1974. Decorridos seis meses de testes, o porto foi inaugurado em 2 de setembro de 1974. Em 20 de janeiro de 1978, a

Termisa foi transformada, por sua Assembléia Geral de Acionistas, em Companhia Docas do Rio Grande do Norte.

- Administração: O porto é administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern.
- Localização: Está localizado a 26km a nordeste da cidade de Areia Branca (RN), ficando o porto-ilha cerca de 14km distante da costa.
- Área de influência: Todo o sal movimentado no porto-ilha é oriundo das salinas do Rio Grande do Norte, principalmente as de Macau, Mossoró e Areia Branca.
- Acessos: Rodoviário: a cidade de Areia Branca está interligada por meio de rodovias federais e estaduais a diversos municípios do Rio Grande do Norte e ao estado limítrofe do Ceará. As RN-012 e RN-013 alcançam a BR-304, permitindo atingir Natal e Fortaleza. A BR-110 liga Areia Branca a Mossoró e daí a várias partes da região.

  Ferroviário: não há.

  Marítimo: localizado em mar aberto, o porto-ilha não possui barra definida. O canal de acesso tem comprimento aproximado de 15km, profundidade mínima de 11m e largura variável entre 400m e 1.000m.

4. Porto de Barra do Riacho / ES

A área do porto organizado de Barra do Riacho, no estado do Espírito Santo, é constituída: a) pelas instalações portuárias terrestres, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Barra do Riacho ou sob sua guarda e responsabilidade; b) pela infra-estrutura de proteção e acessos

aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido na Portaria-MT nº 1.034, de 20/12/93 (D.O.U. de 22/12/93), existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

Em Barra do Riacho, que ainda não possui cais público, está localizado o terminal privativo da Portocel.

- Administração: O Terminal Especializado de Barra do Riacho – Portocel é administrado pela Aracruz Celulose S/A e Celulose Nipo-Brasileira - Cenibra.
- Acessos: Rodoviário: pelo desvio de 1,8km da ES 010, que dista 30km da BR 101.

  Ferroviário: por um ramal de 46km, a partir da estação de Piraqueaçu, no ponto em que se faz a conexão com a EFVM/CVRD,

  Marítimo: por mar aberto ao norte da cidade de Vitória(ES) numa distância de 60km.

5. Porto de Belém – PA

O projeto de construção do porto de Belém foi elaborado no começo do ano de 1897, prevendo novas instalações de atracação e armazenagem em substituição às precárias docas de Ver-o-Peso, Reduto e Souza Franco. As obras tiveram início com a edição do Decreto nº 5.978, de 18 de abril de 1906, que autorizou a implantação do projeto, e do Decreto nº 6.283, de 20 de dezembro de 1906, que definiu o funcionamento da Port of Pará Co., de capital privado, como concessionária do porto. O primeiro trecho de cais, com 120m, e um armazém para carga geral, com 2.000m2, foram inaugurados em 2 de outubro de 1909.

Pelo Decreto-Lei nº 2.142, de 17 de abril de 1940, a União assumiu a direção do Porto de Belém, criando as administrações autônomas: Serviço de Navegação da Amazônia (SNAPP) e a Administração do Porto do Pará. Mais tarde, o Decreto-Lei nº 155, de 10 de fevereiro de 1967, extinguiu a SNAPP, dando lugar a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa), e a Companhia Docas do Pará (CDP), ambas sociedades de economia mista. Esta última vinculada à Portobras, extinta em 1990.

- Administração: O porto é administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP).
- Localização: Está localizado na margem direita da baía de Guajará, em frente à Ilha das Onças, na cidade de Belém (PA), distando aproximadamente 120km do oceano Atlântico.
- Área de influência: Abrange a quase totalidade do território paraense, destacando-se a região centro-leste do estado, bem como, o extremo norte de Goiás e o sudoeste do Maranhão.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias BR-010 e BR-316, que chegam a Belém com seus traçados coincidentes.

  Ferroviário: não há.

  Marítimo: pela baía de Marajó, com a barra demarcada pelos faróis da ilha Tijoca e do cabo Maguari, apresentando largura de 55km e profundidade mínima de 10,5m. Por um trecho navegável natural com aproximadamente 110km de extensão, largura de 3,2km a 15km e profundidade de 9m, é alcançada a entrada da baía de Guajará entre as ilhas da Barra e do Forte, compreendendo uma largura de 350m e profundidade de 10m. O canal de acesso se desenvolve por cerca de 4km, com largura variando entre 90m e 180m e profundidade mínima de 6m.

6. Porto de Cabedelo / PB

A iniciativa da construção de um porto na enseada de Cabedelo (PB) ocorreu à época do Segundo Reinado, entretanto o projeto só foi aprovado em 9 de junho de 1905, pelo Decreto nº 7.022. O início da obra se deu em agosto de 1908, sendo concluídos 178m de cais e um armazém, em 16 de dezembro de 1917. Depois de longa paralisação, as obras foram retomadas na primeira metade do ano de 1932, como resultado de um compromisso assumido, em 1930, pelo governo federal com o governo do estado da Paraíba, que reivindicava a execução de instalações adequadas às exportações do algodão produzido naquele estado.

O porto foi inaugurado em 23 de janeiro de 1935, com o governo estadual explorando-o de 7 de julho de 1931 até 28 de dezembro de 1978, quando a administração portuária foi transferida para a Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobras. Extinta essa empresa em 1990, a administração do porto passou para a União. Mediante o Convênio de Descentralização de Serviços Portuários nº 004/90, SNT/DNTA, celebrado em 19/11/90, e por força do Decreto nº 99.475, de 24/08/90, a administração do porto passou a ser exercida pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern através da Administração do Porto de Cabedelo.

Em 4 de fevereiro de 1998 foi feito um novo convênio de delegação entre a União (Ministério dos Transportes) e o estado da Paraíba, passando o porto a ser administrado pela Companhia Docas da Paraíba, Docas – PB.

- Administração: É exercida pela Companhia Docas da Paraíba, Docas – PB.
- Localização: Situa-se na margem direita do estuário do rio Paraíba do Norte, em frente à Ilha da Restinga, na parte noroeste da cidade de Cabedelo, e é vizinho ao Forte de Santa Catarina.

- Área de influência: Abrange os estados da Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia federal BR-230, integrada à BR-101 na periferia de João Pessoa (PB) que dista do porto 18km e que permite a ligação com toda a malha rodoviária federal do país.

  Ferroviário: pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), malha Nordeste.

  Fluvial: pelo rio Paraíba do Norte, apresentando condições de navegabilidade para embarcações com calado máximo de 6m. Somente trafegam pequenas embarcações a montante do porto, não influindo no volume das cargas movimentadas.

  Marítimo: a barra, na entrada do estuário do rio Paraíba do Norte, tem largura, de 170m e profundidade de 9,14m. (30 pés) O canal de acesso possui extensão total de 5,5km, largura mínima de 120m e profundidade de 9,14m. (30 Pés) e 100 m de cais pesqueiro.

7. Porto de Cárceres

O porto de Cáceres foi planejado para possibilitar o escoamento de arroz produzido no estado de Mato Grosso. Teve a sua construção iniciada em março de 1973, e a entrada em operação ocorreu em 12 de agosto de 1975. Posteriormente, passou a embarcar milho e madeira, e desembarcar cimento e derivados de petróleo, com regularidade até 1986.

Em 1989 foi parcialmente transformado para operar grãos, principalmente soja. Foi administrado pela Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobrás, por meio da Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR até 1990, quando a Portobrás foi extinta. A partir daquele ano, o porto, de propriedade da União, passou a ser administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo -

Codesp, por convênio, por meio da mesma AHIPAR, subordinada ao Departamento de Hidrovias Interiores, do Ministério dos Transportes.

Em 4 de março de 1998 foi firmado um convênio de delegação com o estado de Mato Grosso para administrar o Porto Fluvial de Cáceres.

- Administração: É administrado pelo governo do estado de Mato Grosso.
- Localização: Está localizado na margem esquerda do rio Paraguai, na região do Pantanal, no município de Cáceres, estado de Mato Grosso.
- Área de influência: Compreende o nordeste do estado de São Paulo e o sudoeste de Mato Grosso.
- Acessos: Rodoviário: pela BR-070, ligando Cáceres a Cuiabá (MT), e pela BR-174 em direção à divisa com o estado de Rondônia.

  Ferroviário: não há.

  Fluvial: pelo rio Paraguai.

8. Porto de Charquadas / RS

A fim de atender aos embarques de carvão mineral, extraído das minas localizadas às margens do rio Jacuí, foram implantadas as restritas instalações do porto de Charqueadas (RS), tendo sido as suas operações iniciadas em 17 de outubro de 1982.

- Administração: Pela Administração das Hidrovias do Sul -AHSUL, vinculada à Companhia Docas do Estado de São Paulo -Codesp.
- Localização: Está localizado na margem direita do rio Jacuí, no município de Charqueadas, a cerca de 60km de Porto Alegre.
- Área de influência: Consiste na região central do estado do Rio Grande do Sul.

- Acessos: Rodoviário: pela BR-290, ligada ao porto pela RS-401, em um trecho de 18km, e à BR-116.

Ferroviário: pelo canal de navegação do rio Jacuí, com largura de 40m e profundidade de 3,5m.

9. Porto de Corumbá e Ladário / MS

O porto de Corumbá/Ladário, cujas obras foram iniciadas, respectivamente, em novembro de 1947 e fevereiro de 1973, inauguradas em junho de 1956 e maio de 1980, desembarcou, em Corumbá, madeira procedente de Cáceres e embarcou, em Ladário, sacaria e, posteriormente, granéis sólidos (minério de ferro e manganês), dando início à operação portuária efetivamente. Foi administrado pela Empresa de Portos do Brasil S/A - Portobrás, por meio da Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR até 1990, quando a Portobrás foi extinta.

A partir daquele ano, as instalações, de propriedade da União, passaram a ser administradas pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp, por convênio, por meio da AHIPAR, subordinada ao Departamento de Hidrovias Interiores do Ministério dos Transportes.

Em 08 de maio de 1998, foi firmado um convênio de delegação com a prefeitura municipal de Corumbá (MS) para administrar o Porto Fluvial de Corumbá/Ladário.

- Administração: É administrado pela Prefeitura Municipal de Corumbá.
- Localização; Na margem direita do rio Paraguai, nas cidades de Corumbá e Ladário, distantes 6km entre si, situadas na região do pantanal mato-grossense, no Mato Grosso do Sul.

- Área de influência: O porto de Corumbá/Ladário tem como área de influência o noroeste de Mato Grosso do Sul, e parte sul de Mato Grosso e o sudeste da Bolívia.
- Acessos: Rodoviário: pela BR-262, que atinge Campo Grande (MS).

  Ferroviário: pela Ferrovia Noroeste S/A, malha Oeste, antiga Superintendência

  Regional Bauru (SR 10), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

  Fluvia: pelo rio Paraguai e seus afluentes.

10. Porto de Estrela / RS

A construção do porto de Estrela foi iniciada em dezembro de 1975, conforme projeto destinado a atender à demanda do transporte de trigo e soja no corredor de exportação do porto de Rio Grande. As instalações de atracação e armazenagem foram inauguradas em 12 de novembro de 1977.

- Administração: É realizada pela Administração do Porto de Estrela, vinculada à Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp.
- Localização: Está localizado na margem esquerda do rio Taquari, no município de Estrela (RS), distante 142km de Porto Alegre por via fluvial.
- Área de influência: Abrange a área central, nordeste, norte e noroeste do estado do Rio Grande do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia estadual transitória RS-453/BR-453 e pela BR-386.

  Ferroviário: pelo ramal de uma das linhas da Ferrovia Sul-Atlântico S/A, malha Sul, antiga Superintendência Regional Porto Alegre (SR 6), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que dista 11km da cidade de Estrela.

Fluvial: pelo rio Taquari até a confluência com o rio Jacuí, ligando-se por esse à Lagoa dos Patos.

11. Porto de Forno / RJ

O início da sua implantação data de 1924. O Decreto nº 16.861, de 26 de novembro de 1924, autorizou ao empresário Miguel Couto Filho a construção e exploração do porto e de uma linha férrea ligando-o às Salinas Perynas e à malha ferroviária do estado. Pelo Decreto nº 18.943, de 11 de outubro de 1929, a concessão das instalações portuárias foi assumida pela Companhia Melhoramentos de Cabo Frio, sendo posteriormente rescindida pelo Decreto nº 2.607, de 30 de abril de 1938. Pelo Decreto nº 2.917, de 1º de agosto de 1938, a Companhia Nacional de Álcalis foi autorizada a operar o porto. A inauguração do porto organizado ocorreu somente em 24 de agosto de 1972, com a conclusão do molhe de abrigo e da pavimentação do pátio de estocagem, passando a ser operado pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN, do Ministério dos Transportes. Posteriormente o porto foi integrado ao complexo portuário da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.

Por meio do Convênio 001/99/MT, entre o Ministério dos Transportes e a prefeitura do município de Arraial do Cabo, a partir de 1/1/99, o porto passou a ser administrado pela Companhia Municipal de Administração Portuária (Comap), criada pelo município especialmente com essa finalidade.

- Administração: O porto é administrado pela Companhia Municipal de Administração Portuária - Comap do Município de Arraial do Cabo.

- Localização: Na extremidade norte da Praia dos Anjos, junto ao Morro da Fortaleza, no município de Arraial do Cabo, na parte sudeste, no litoral do estado do Rio de Janeiro.
- Área de influência: Representada pela região dos lagos do estado do Rio de Janeiro. Na retroárea do porto estão instaladas a Companhia Nacional de Álcalis, a Refinaria Nacional de Sal e as Salinas Perynas.
- Acessos: Rodoviário: pelas RJ-25, RJ-140 e BR-120, que se conectam com a RJ-106 em São Pedro da Aldeia e com a rodovia BR-101.

  Ferroviário: não há.

  Marítimo: a barra está compreendida entre as ilhas de Cabo Frio e dos Porcos, tem 1,3km de largura e profundidade variando de 30m a 50m. O canal de acesso, com extensão de 1,6km, possui largura mínima de 70m e profundidade de 12m.

12. Porto de Fortaleza / CE

As obras do antigo porto de Fortaleza, iniciadas por um molhe de proteção com execução suspensa devido aos assoreamentos provocados na área, foram alteradas por um projeto da Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, aprovado pelo Decreto nº 14.555, de 17 de dezembro de 1920. A sua construção ficou a cargo da empresa Norton Griffths, porém, o desenvolvimento dos trabalhos, iniciados em 1921, foi interrompido em 1923. Decorridos dez anos, o governo do estado do Ceará, pelo Decreto nº 23.606, de 20 de dezembro de 1933, recebeu o porto em concessão e, em 1938, o Decreto-Lei nº 544, editado em 7 de julho, previu a transferência das instalações para um novo local, na enseada de Mucuripe. A primeira parte da implantação, relativa a 426m de cais e dois armazéns, envolveu o período de 1939 a 1952 e foi entregue às operações em 26 de agosto de 1953. Mais tarde,

pelo Decreto nº 57.103, de 19 de outubro de 1965, a exploração comercial do porto passou à União, sendo exercida pela Companhia Docas do Ceará.

- Administração: É administrado pela Companhia Docas do Ceará - CDC.
- Localização: Situa-se na enseada de Mucuripe, na cidade de Fortaleza, capital do estado do Ceará.
- Área de influência: Engloba todo o estado do Ceará e o oeste do Rio Grande do Norte.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias estaduais CE-060, CE-065, e às federais BR-020, BR-116 e BR-222.

  Ferroviário: por um ramal da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN.

  Marítimo: a barra de entrada tem 100m de largura e profundidade de 11m; o canal de acesso, com extensão de 1,5km, possui largura variável entre 80m e 100m e profundidade de 10m.

13. Porto de Ilhéus / BA

O primeiro contrato para a realização de melhoramentos no antigo atracadouro da foz do rio Cachoeira foi celebrado em 6 de maio de 1911, entre a prefeitura municipal de Ilhéus e o empresário Bento Berillo de Oliveira. Em 17 de maio de 1919, teve início a construção do cais de saneamento e da primeira ponte de acostagem, sendo inaugurados em 7 de setembro de 1920. Em 10 de dezembro do mesmo ano, a municipalidade transferiu a concessão à Companhia Industrial de Ilhéus, que deu prosseguimento à execução do cais e dos armazéns. Em 26 de janeiro de 1926, ocorreu o primeiro embarque de cacau, por longo curso, pelo navio Falco, de bandeira sueca. A partir de 1942 surgiu o plano de substituição das antigas instalações por outras novas na ponta do Malhado.

Em 28 de fevereiro de 1963, houve intervenção federal na concessionária do porto, sendo então constituída a Administração do Porto de Ilhéus. Terminadas as obras da ponta do Malhado, o novo porto entrou em operação comercial a partir de 31 de janeiro de 1971. Mais tarde, a partir de 17 de fevereiro de 1977, com a criação da Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA o porto passou a ser administrado por esta empresa.

- Administração: É administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA.
- Localização: Está localizado na Ponta do Malhado, na cidade de Ilhéus, no litoral sul do estado da Bahia.
- Área de influência: Compreende as regiões sudeste e oeste do estado da Bahia, bem como o polo de informática de Ilhéus.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia estadual BA-262, que encontra a BR-101 a 47km do porto, e pelas rodovias BA-415/BR-415, que interceptam a BR-101 em Itabuna (BA).

  Ferroviário: não há.

  Fluvial: pelos rios Almada e Cachoeira, navegáveis, mas servindo apenas a pequenas embarcações pesqueiras e de recreação, que não influem na movimentação de cargas do porto.

  Marítimo: a barra de entrada tem largura de 200m e profundidade de 10m. O canal de acesso se desenvolve na direção norte, paralelamente à extremidade do molhe de proteção ao porto; tem extensão total aproximada de 1.000m, largura de 200m e profundidade de 10m.

14. Porto de Imbituba / SC

Com a descoberta das jazidas de carvão no sul do estado de Santa Catarina no final do século passado, Imbituba foi escolhida para local do porto de escoamento desse mineral, que seria transportado desde as minas por uma estrada de ferro então em construção. Entretanto, como os projetos de lavra não prosperaram de imediato, a implantação das instalações portuárias tiveram início somente no decorrer do ano de 1919. Em 1922 foi criada a Companhia de Mineração de Carvão do Barro Branco e, em 12 de novembro do mesmo ano, surgiu a Companhia Docas de Imbituba, que viria a obter, pelo Decreto nº 7.842, de 13 de setembro de 1941, a concessão para executar os melhoramentos e explorar comercialmente o porto. Nessa nova fase das obras, os primeiros 100m do cais de atracação foram inaugurados em 4 de maio de 1942.

- Administração: É administrado pela empresa de capital privado Companhia Docas de Imbituba - CDI.
- Localização: Está localizado numa enseada aberta, junto à ponta de Imbituba, na cidade de mesmo nome, no litoral sul do estado de Santa Catarina.
- Área de influência: É compreendida pelos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pela BR-101, ligada à cidade de Imbituba pela SC-435, num percurso de 5km, e na área urbana, por qualquer das avenidas: Manoel Florentino Machado (sul) e Marieta Konder Bornhausen (norte).

  Ferroviário: pela Estrada de Ferro Tereza Cristina S/A, malha Tereza Cristina, antiga Superintendência Regional Tubarão (SR 9), da Rede Ferroviária Federal S.A. -RFFSA.

Marítimo: o porto, localizado em uma enseada aberta, não possui barra de entrada nem canal de acesso. A tranqüilidade das águas é obtida por um molhe de abrigo com 845m de comprimento, sendo a profundidade mínima na área de 10,5m.

15. Porto de Itaguaí / RJ

Em 1973, o governo do então estado da Guanabara promoveu estudos para a implantação do porto de Itaguaí, destinado a atender, principalmente, ao complexo industrial de Santa Cruz (RJ). Com a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, em 15 de março de 1975, a implantação do porto ficou a cargo da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ. As obras de construção do píer foram iniciadas em 1976, seguidas em 1977 pela dragagem, enrocamento e aterro hidráulico. O porto foi inaugurado em 7 de maio de 1982.

- Administração: É administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro -CDRJ.
- Localização: 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.
- Área de influência: Coincide em parte com a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, abrangendo os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e o sudoeste de Goiás.
- Acessos: Rodoviário: o porto é ligado por uma estrada de 8km à BR-101.

  Ferroviário: em bitola larga (1,60m), por intermédio do ramal Japeri / Brisamar, operado pela MRS Logística S/A, ligando o Porto à região centro-

sul do Estado do Rio de Janeiro (Vale do Paraíba) e desta aos estados de São Paulo e Minas Gerais.

Marítimo: a barra está localizada entre a Ponta dos Castelhanos, na ilha Grande, e a Ponta Grossa da Restinga da Marambaia, oferecendo 12km de largura e profundidade de 19m. O canal de acesso, com cerca de 22km, possui largura de 200m e profundidade mínima de 13,5m.

16. Porto de Itajaí / SC

Segundo registros históricos, os primeiros estudos referentes ao Porto de Itajaí datam de 1905, realizados pela "Comissão de Melhoramentos dos Portos e Rios". Por volta de 1914, foi construída a primeira obra, composta dos 700 metros do molhe Sul, seguidas mais tarde das obras do molhe Norte. O porto propriamente dito foi iniciado em 1938, com a construção do primeiro trecho de cais, com 233 metros de comprimento e estrutura em concreto armado, e do primeiro Armazém. No início da década de 1950 foi construído o segundo trecho de 270 metros, concluindo-se em 1956 mais 200 metros, além da construção de um armazém frigorífico, voltado na época às necessidades da atividade pesqueira. O Porto de Itajaí passou a ser considerado "porto organizado" em 28 de junho de 1966, quando foi instalada a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, subordinada ao Departamento Nacional de Porto e Vias Navegáveis.

Em 1976, com a criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás, o gerenciamento do terminal itajaiense passou a ser exercido pela Administração do Porto de Itajaí, diretamente vinculada àquela estatal. A partir desse período verificou-se um crescimento acentuado da sua movimentação e, com a melhoria na sua organização administrativa, a Administração do Porto passou a ser um órgão respeitado pela comunidade portuária.

Com a extinção da Portobrás, e após momentos de incertezas e indefinições oriundas de uma situação não prevista, e ainda, para que pudesse continuar com suas atividades normais sem sofrer solução de continuidade, a Administração do Porto de Itajaí passou a ser subordinada à Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, situação que perdurou até 1º de junho de 1995, quando o Ministério dos Transportes descentralizou a gestão do porto ao Município de Itajaí, através da Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado ao município pelo prazo de 25 anos. Passou a ser chamado de Superintendência do Porto de Itajaí em 6 de junho de 2000, através da Lei Municipal 3.513.

- Administração: É administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia municipal da Prefeitura Municipal de Itajaí.
- Localização: Está localizado no município de Itajaí, à margem direita do Rio Itajaí-Açú, a 3,2 Km da barra, no Estado de Santa Catarina, sendo suas coordenadas geográficas a latitude 26º54,2' sul e longitude 48º39,4' oeste.
- Área de influência: É formada pelo estado de Santa Catarina, acrescida de algumas regiões produtoras dos estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pelas SC-470/BR-470, que ligam Itajaí ao oeste catarinense, passando por Blumenau; encontram a BR-101, a 10km do porto, e Pela BR-101 (duplicada), importante malha rodoviária que faz ligação com Florianópolis, Região Sul do Estado e Rio Grande do Sul, e ao Norte, comunica-se com Joinville, o Norte do estado e Curitiba. A BR-470 liga Itajaí a todo o Oeste Catarinense, passando por Blumenau, Lages e demais regiões do Estado, e a SC-486, atingindo Brusque, estabelecendo ligação com a malha rodoviária do estado.

  Ferroviário: não há.

Marítimo: a barra, na embocadura do rio Itajaí-Açu, é fixada por dois molhes, norte e sul, e contém a largura mínima de 100m e profundidade de 10m. O canal de acesso é constituído de um trecho externo e outro interno, com profundidades de 10m, respectivamente. A parte externa (canal da barra) tem cerca de 1,5km de comprimento e largura de 100m a 150m, e a interna, 3,2km, com largura variando entre 100m e 230m.

17. Porto de Itaqui / MA

Estudos do Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas, realizados em 1939, indicaram a região de Itaqui para a implantação de um novo porto no Maranhão. Isso ocorreu após serem abandonadas as tentativas de construção de instalações para acostagem unidas ao centro comercial da cidade de São Luís, previstas no Decreto nº 13.133, de 7 de agosto de 1918, e definidas na concessão outorgada pela União ao governo estadual, pelo Decreto nº 13.270, de 6 de novembro do mesmo ano. Tal construção, embora com a execução contratada à empresa C.H. Walker & Co. Ltda., não prosperou. Pelo Decreto nº 16.108, de 31 de julho de 1923, a aludida concessão foi extinta, surgindo, então, o desenvolvimento do projeto para Itaqui.

As obras em Itaqui, tiveram início em 1960, sob a gestão do Departamento Nacional de Portos Rios e Canais - DNPRC, transformado em autarquia em abril de 1963, com a denominação de Departamento de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN que deu prosseguimento as obras de construção do porto. Em 28 de dezembro de 1973, foi então criada Companhia Docas do Maranhão - Codomar, para administrar as novas instalações, isto é, um cais com 637m de extensão, entregue ao tráfego em 4 de julho de 1974.

Finalmente, através do Convênio de Delegação entre a União e o Estado do Maranhão, com a interveniência da Companhia Docas do Maranhão - Codomar, de 30 de novembro de 2000, foi criada a Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, empresa estatal, para administrar e explorar o porto de Itaqui, o cais de São José do Ribamar e os terminais de Ferry-Boat, da Ponta da Espera e do Cujupe.

- Administração: O porto é administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP.
- Localização: Situa-se na baía de São Marcos, no município de São Luís (MA), próximo ao limite da Região Nordeste.
- Área de influência: Abrange os estados do Maranhão e Tocantins, sudoeste do Pará, norte de Goiás e nordeste de Mato Grosso.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia BR-135, que encontra a BR-222 a 95km de Itaqui.

  Ferroviário: compreende linhas paralelas da Companhia Ferroviária do Nordeste-CFN, interligando São Luís a boa parte do Nordeste, e da Estrada de Ferro Carajás – EFC (CVRD), unindo a região do Projeto Grande Carajás, no Sudeste do Pará, ao Porto do Itaqui e ao Terminal de Ponta da Madeira em São Luís-MA.

  Fluvial: através dos rios Mearim, Pindaré, dos Cachorros e Grajaú,limitados pelas pequenas profundidades.

  Marítimo: o canal de acesso oferece profundidade natural mínima de 23m e largura aproximada de 1,8km.

18. Porto de Macapá / AP

A construção do porto de Macapá foi iniciada em 1980, originalmente com a finalidade de atender à movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o estado do Amapá e a ilha de Marajó. A inauguração oficial das instalações ocorreu em 6 de maio de 1982.

A partir de 14 de dezembro de 2002, através do Convênio de Delegação nº 009/02 do Ministério dos Transportes e a Prefeitura de Santana, com a interveniência da Companhia Docas do Pará foi criada a Companhia Docas de Santana, Empresa Pública de direito privado para exercer a função de Autoridade Portuária.

- Administração: É administrado pela Companhia Docas de Santana - CDSA, vinculada à Prefeitura Municipal de Santana.
- Localização: Está localizado na margem esquerda do rio Amazonas, no canal de Santana, em frente à ilha de mesmo nome, a 18km da cidade de Macapá, capital do estado do Amapá.
- Área de influência: Compreende o estado do Amapá e os municípios paraenses de Afuá e Chaves, situados na foz do rio Amazonas, a noroeste da ilha de Marajó.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias AP-010, ligando as cidades de Macapá e Mazagão, BR-210 (Perimetral Norte), encontrando a BR-156 próximo a Macapá, e, já na área urbana, pela rua Filinto Müller, que alcança as instalações portuárias.

  Ferroviário: não existe acesso ferroviário; no entanto, uma ferrovia da região, a

  Estrada de Ferro Amapá (EFA), com 194km desde a Serra do Navio até o terminal privativo da Indústria e Comércio de Minérios S.A. (Icomi), em Santana, fica a 2km do porto de Macapá.

Marítimo: pelo rio Amazonas, tanto pela Barra Norte, situada entre as ilhas Janaucu e Curuá, como pela Barra Sul, delimitada pelas ilhas de Marajó e Mexiana. Para o ingresso no porto é utilizado o canal natural de Santana, braço norte do rio Amazonas, com largura variável entre 500m e 800m e profundidade mínima de 10m.

Fluvial: compreende o Amazonas e seus afluentes, principalmente o Jari.

19. Porto de Maceió / AL

A previsão de melhoramentos no ancoradouro da cidade de Maceió data de 1875. Em 1896 a empresa The National Brazilian Harbour Company Ltd. obteve a concessão do porto nos permissivos da Lei Imperial nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, mas não realizou as obras determinadas, sendo o contrato rescindido pelo governo federal em 1905. Novos estudos foram elaborados a partir de 1910; contudo, o desenvolvimento das instalações sofreu impedimentos de ordem financeira. Pelo Decreto nº 23.459, de 16 de novembro de 1933, a União autorizou o governo do estado de Alagoas a construir e a explorar comercialmente o porto. A execução do atual projeto teve início em 1935, a cargo da Companhia Geral de Obras e Construção S.A. (Geobra), ocorrendo a inauguração do cais em 20 de outubro de 1940. Porém as operações começaram oficialmente em 23 de janeiro de 1942, quando houve o primeiro embarque de açúcar. Em 9 de agosto de 1963 foi editado o Decreto nº 52.345, transferindo a vinculação da Administração do Porto de Maceió para a União, ligada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN. Com o fim do DNPVN a administração do porto passou a estar ligada à Portobrás e com a extinção dessa empresa em 1990, passou a ser exercida pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern, mediante o Convênio de Descentralização de Serviços Portuários nº 004/90 do SNT/DNTA, celebrado em 19/11/90, por força do Decreto nº 99.475, de 24/08/90.

- Administração: É administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), por meio da Administração do Porto de Maceió (APMc).
- Localização: Situa-se na área leste da cidade de Maceió (AL), entre as praias de Pajuçara e Jaraguá.
- Área de influência: Abrange o estado de Alagoas.
- Acessos: Rodoviário: pelas BR-104 e BR-316 que dão acesso à BR-101, e pela AL-101, na faixa litorânea.

  Ferroviário: pela Companhia Ferroviária do Nordeste, malha nordeste, antiga Superintendência Regional Recife (SR 1), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

  Marítimo: não existe barra de entrada. O canal de acesso possui 520m de comprimento, 80m de largura e profundidade de 10m.

20. Porto de Manaus / AM

O edital de concorrência para a construção e exploração do porto de Manaus foi publicado em 5 de setembro de 1899, com base na Lei nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, que regulava o regime de funcionamento dos portos do Império. Em 10 de agosto de 1900, a concessão foi outorgada à empresa inglesa B. Rymkiewicz & Co., sendo mais tarde transferida, em 8 de setembro de 1902, à Companhia Manaos Harbour Limited, também inglesa. Essa empresa deu continuidade à implantação do porto, iniciando as obras de um cais fixo de 400m, dois cais flutuantes e 1.200m2 de armazéns, tendo concluído os trabalhos durante a segunda metade do ano de 1919.

Pelo Decreto nº 60.460, de 13 de março de 1967, a União rescindiu o contrato dessa concessão, passando a administração das instalações ao então Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, do Ministério da Viação e

Obras Públicas, que em 1967 foi extinto e sucedido pelo Ministério dos Transportes.

Atualmente, pelo convênio nº 7, de 26/11/97, o porto passou a ser administrado pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH).

- Administração: É realizada pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH), por delegação ao estado do Amazonas.
- Localização: Situa-se na margem esquerda do rio Negro, na cidade de Manaus, capital do estado do Amazonas, distando 13km da confluência com o rio Solimões.
- Área de influência: Compreende quase todo o estado do Amazonas, excetuando-se os municípios das partes altas dos rios Madeira, Purus e Juruá, e os estados de Roraima e Rondônia.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias AM-010 (Manaus – Itacoatiara), bem como pelas rodovias BR-174 e BR-319, ligando o porto, respectivamente, aos estados de Roraima e Rondônia.

  Ferroviário: não há.

  Marítimo: a extensão total do percurso desde a foz do rio Amazonas, onde o calado é limitado a 10m, até o rio Negro em Manaus, é de aproximadamente 1.500km, constituindo uma via navegável natural. O trecho, com aproximadamente 15km, da embocadura do rio Negro até o porto, oferece, em suas condições mais restritivas, largura de 500m e profundidade de 35m.

  Fluvial: o acesso fluvial ao porto se faz pelo rio Negro, afluente da margem esquerda do rio Amazonas.

21. Porto de Natal / RN

O projeto do porto de Natal foi aprovado pelo Decreto nº 15.277, de 14/1/22, e teve sua execução iniciada no mesmo ano, pela contratada C.H. Walker & Cia. Ltda., sendo interrompido de 1924 a 1927. O Decreto nº 21.995, de 21/10/32, determinou que a administração e a exploração do porto ficasse a cargo da respectiva fiscalização, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Navegação. Assim, em 24/10/32, as suas primeiras instalações foram inauguradas, começando a operar. O porto continuou a ser administrado pela União nos período de existência do Departamento de Portos, Rios e Canais e do Departamento de Portos e Vias Navegáveis e posteriormente pela Portobrás, criada em 1976. A partir de 1983, a Administração do Porto passou a integrar a Companhia Docas do Estado do Rio Grande do Norte - Codern,nos termos da Assembléia Geral de Acionistas da Portobrás, de 6/4/81.

- Administração: Pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern.
- Localização: Na cidade de Natal (RN), à margem direita do rio Potengi, a uma distância de 3km da sua foz.
- Área de influência: Inclui todo o estado do Rio Grande do Norte, especialmente os municípios de Mossoró, Pau dos Ferros, Areia Branca, Macau e Ceará-Mirim, além dos estados da Paraíba, Pernambuco e Ceará.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias federais BR-101 e BR-226, ambas encontrando a BR-304, próximo a Natal, e a BR-406.

  Ferroviário: o porto é ligado a outros estados nordestinos pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) através do ramal ferroviário Macau, da Superintendência Regional de Fortaleza.

  Marítimo: o canal inicia-se a leste pelo farol do recife do Natal e a oeste pela pedra da Baixinha. Apresentando largura entre 100m nos trechos retilíneos

a 120m nas curvas, de 250m x 400m na bacia de evolução, profundidade em águas mínimas de 10m no canal e de 11,5 m no cais.

22. Porto de Niterói / RJ

O governo federal, pelo Decreto nº 16.962, de 24 de junho de 1925, concedeu ao estado do Rio de Janeiro autorização para construir e explorar comercialmente o porto de Niterói. O desenvolvimento das primeiras instalações compreendeu um trecho de 100m de cais e um armazém para carga geral. Administrado a partir de 1960 pelo Departamento de Portos e Navegação do governo estadual, teve a concessão extinta pelo Decreto nº 77.534, de 30 de abril de 1976, ficando sob a gestão da Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobras), extinta em 1990. Atualmente o porto está integrado ao complexo portuário da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.

- Administração: O porto é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.
- Localização: Na costa leste da baía de Guanabara, na cidade de Niterói, no estado do Rio de Janeiro.
- Área de influência: Restringe-se ao município de Niterói.
- Acessos: Rodoviário: pelas RJ-104 e BR-101.
- Ferroviário: pela Ferrovia Centro-Atlântica S/A, malha Centro-Leste, antiga Superintendência Regional Campos (SR 8), da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, alcançando Niterói por uma das linhas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, porém não tocando as instalações portuárias.

  Marítimo: a barra corresponde à entrada da baía de Guanabara, entre o Morro do Pão de Açúcar e a fortaleza de Santa Cruz, numa faixa com

largura de 1,5km e profundidade mínima de 12m. O canal de acesso se estende por 14km, com largura de 70m e profundidade de 6m.

23. Porto de Panorama / SP

Na década de 1960, a Ferrovias Paulistas S.A. (Fepasa) transferiu, à empresa Navegação Fluvial São Paulo – Mato Grosso Ltda., a construção e a exploração das instalações portuárias, em condições rudimentares, na extremidade de sua linha, no município de Panorama (SP), com a finalidade de implementar a movimentação de cargas da hidrovia, somando-se ao porto de Presidente Epitácio (SP) que possui terminal ferroviário com bitola diferente da de Panorama.

O porto de Panorama deverá ser transferido para outro local, próximo ao atual, em razão do enchimento do reservatório de Porto Primavera. Em 1998, começaram as obras de relocação do porto. No dia 10/11/98, foi realizado o leilão de privatização da Malha Paulista da Fepasa, na bolsa do Rio de Janeiro. O consórcio vencedor era formado pelos fundos de pensão Previ e Funcef, pela União Com. Part. Chase Latin, Capmelissa e Logística Bandeirante que ficou denominado Ferrovias Bandeirante S/A - Ferroban, por 30 anos de concessão.

- Administração: É administrado pela Ferrovias Bandeirante S.A. (Ferroban).
- Localização: Localiza-se na margem esquerda do rio Paraná, no município de Panorama, no extremo oeste do estado de São Paulo.
- Área de influência: Compreende o noroeste do estado de São Paulo e o nordeste de Mato Grosso do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia estadual SP-294, que intercepta as rodovias SP-563/BR-158 e SP-425/BR-267. A travessia do rio Paraná no

local, entre as margens direita no estado de São Paulo e esquerda no Mato Grosso, é realizada por balsas da Navegação Fluvial São Paulo – Mato Grosso Ltda.

Ferroviário: pela Unidade Regional Bauru (UR 3), da Ferrovias Paulistas S.A. - Fepasa.

Fluvial: pelo rio Paraná.

24. Porto de Paranaguá / PR

O Decreto nº 5.053, de 14 de agosto de 1872, concedeu ao grupo formado pelos empresários José Gonçalves Pecego Júnior, Pedro Aloys Scherer e José Maria da Silva Lemos a transformação do antigo ancoradouro da cidade de Paranaguá (PR) em um porto com condições de atendimento aos fluxos de mercadorias originadas da ligação ferroviária com Curitiba. Essa concessão foi encerrada pelo Decreto nº 6.053, de 14 de setembro de 1889. As obras de melhoramento foram assumidas pelo governo do estado do Paraná, conforme disposto no Decreto nº 12.477, de 23 de maio de 1917, prevendo, inicialmente, a abertura de dois canais de acesso, a execução de 550m de cais acostável e 2.486m de cais de saneamento, além de armazéns e depósitos, de acordo com projeto elaborado pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, do Ministério da Viação e Obras Públicas.

A construção do porto começou em 24 de novembro de 1926, e a sua inauguração se deu a 17 de março de 1933. Em 11 de julho de 1947, foi criado o órgão estadual Administração do Porto de Paranaguá, modificado, em 10 de novembro de 1971, para Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. O contrato de concessão em vigor foi iniciado em 23 de fevereiro de 1949, com prazo previsto para término em 1992, foi prorrogado.

- Administração: O porto é administrado pela autarquia estadual Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA.
- Localização: Na cidade de Paranaguá, no estado do Paraná, na margem sul da baía de Paranaguá.
- Área de influência: Compreende o estado do Paraná e parte dos estados de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. Inclui também o Paraguai, que dispõe de um entreposto franco no porto.
- Acessos: Rodoviário: pela BR-277, ligando Paranaguá a Curitiba e conectando a BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-411 e PR-410.

  Ferroviário: pela Ferrovia Sul-Atlântico S/A, malha Sul, da antiga Superintendência Regional Curitiba (SR 5), da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.

  Marítimo: a barra de entrada tem largura de 200m e profundidade de 12m. O porto possui três canais de acesso: o do Norte, o do Sudeste e o da Galheta, esse último, o principal, com 28,5km de extensão, largura variando de 150m a 200m e profundidade de 12m.

25. Porto de Pelotas / RS

A União autorizou o governo do estado do Rio Grande do Sul a construir e a explorar comercialmente o porto de Pelotas, nas disposições do Decreto nº 18.553, de 31 de dezembro de 1928, confirmadas pelo Decreto nº 24.526, de 2 de julho de 1934, que aprovou a renovação das concessões portuárias outorgadas ao estado. As obras foram iniciadas em 20 de novembro de 1933, com o projeto consistindo, essencialmente, em 464m de cais de atracação e três armazéns. O início das operações realizadas pela Administração do Porto de Pelotas ocorreu em 12 de janeiro de 1940.

Em 1951 foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais - DEPRC, autarquia estadual que ficou responsável pela exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao estado do Rio Grande do Sul, que concluiu as obras em 1967.

Com o fim da concessão em 1994, foram feitos dois aditivos até a assinatura de um convênio de delegação entre o Ministério dos Transportes e o estado do Rio Grande do Sul, em 27 de março de 1997, para administração e exploração do porto, que ficou a cargo da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH.

- Administração; É administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul (SPH).
- Localização: Está localizado no município de Pelotas, na região meridional do estado do Rio Grande do Sul, à margem esquerda do canal de São Gonçalo, que liga as lagoas Mirim e dos Patos.
- Área de influência: O porto atende às regiões marginais da Lagoa dos Patos e a parte centro-sul do estado do Rio Grande do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pelas BR-332/BR-471 que interceptam a BR-116, essa última conectando a BR-293 a 8km da cidade de Pelotas.

  Ferroviário: o porto é servido pela Ferrovia Sul-Atlântico S/A, malha Sul, antiga

  Superintendência Regional Porto Alegre (SR 6) da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

  Marítimo: o canal de acesso se desenvolve desde o extremo sul da Lagoa dos Patos, por 16,6km, com largura de 80m e profundidade de 6m.

  Fluvial e lacustre: incluem as principais vias navegáveis do sudeste do estado do Rio Grande do Sul, compreendendo as lagoas dos Patos e Mirim, o canal de São Gonçalo e o rio Jaguarão. Para o ingresso no porto, o canal

de São Gonçalo oferece a largura de 80m, profundidade de 6,5m, em um percurso de 9km a partir da Lagoa dos Patos.

26. Porto de Pirapora / MG

A construção do porto teve como objetivo principal a movimentação de granéis sólidos, principalmente o desembarque de gipsita, do Nordeste. A participação do governo federal no desenvolvimento do projeto data de 30 de novembro de 1979, pela assinatura de contrato com a Companhia de Distritos Industriais de Minas Gerais, visando à conclusão da primeira etapa das obras.

As instalações portuárias foram inauguradas em 12 de junho de 1981, sendo implantada, na mesma data, a Administração da Hidrovia do São Francisco (AHSFRA), em Pirapora, desvinculando a gestão antes exercida em Goiânia (GO) pela Administração da Hidrovia do Tocantins (AHITOC), ambas vinculadas à Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás, extinta em 1990.

- Administração; É realizada pela Administração da Hidrovia do São Francisco - AHSFRA, vinculada à Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba.
- Localização: Está localizado na margem direita do rio São Francisco, no distrito industrial de Pirapora (MG).
- Área de influência: Corresponde aos municípios de Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE).
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias federais BR-365 e BR-496.

  Ferroviário: pela MRS Logística S/A, malha Sudeste, antiga Superintendência Regional Belo Horizonte (SR 2), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

  Fluvial: pelo rio São Francisco.

27. Terminal Ponta do Ubu / Es

Administração: É administrado pela Samarco Mineração S/A. da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD.

- Acessos: O acesso rodoviário é feito pela BR-101, BR-262, ES-146 e Rodovia do Sol, o marítimo pelo canal de acesso balizado por 7 bóias, com calado máximo de entrada de 13m e saída de 16m acrescido de maré.
- Instalações: As instalações do Terminal de Ponta Ubu consiste em 1 pier de concreto com 313m de comprimento e 22m de largura, com dois berços de atracação denominados: Berço Leste, que permite a atracação de navios de até 308m de comprimento 54m de boca e calado de 16m mais a maré; e o Berço Oeste, que permite atracação de navios de até 240m de comprimento, 32,25m de boca e calado de 13m mais a maré. Possui um pátio de estocagem de minério de ferro para 1,5 milhões de toneladas e de carvão para 145 mil toneladas, bem como, um pátio de estocagem de materiais diversos com área de 550.000m2.

28. Porto de Porto Alegre / RS

A construção do porto foi iniciada no ano de 1911, por iniciativa do governo do estado do Rio Grande do Sul. Em 26 de agosto de 1913, foram concluídos 146m de cais com 4m de profundidade, em frente à praça Senador Florêncio. A partir de 1919 em função da maior demanda de movimentação de mercadorias com a abertura de canais interiores no Rio Grande do Sul, começou a operar comercialmente em 1º de agosto de 1921, o primeiro trecho de cais de atracação, com 300m, sob a administração da Secretaria da Fazenda do governo estadual. Somente com a edição do Decreto nº 24.617, de 9 de julho

de 1934, foi regularizada a autorização ao estado para explorar o porto durante 60 anos.

Em 1951 foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais - DEPRC, autarquia estadual que ficou responsável pela exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao estado do Rio Grande do Sul. Com o fim da concessão em 1994, foram feitos dois aditivos até a assinatura de um convênio de delegação entre o Ministério dos Transportes e o estado do Rio Grande do Sul, em 27 de março de 1997, para administração e exploração do porto, que ficou a cargo da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH.

- Administração: É administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH.
- Localização: Está localizado na margem esquerda do rio Guaíba, na parte noroeste da cidade de Porto Alegre (RS).
- Área de influência: Abrange o estado do Rio Grande do Sul, principalmente o eixo Porto Alegre – Caxias e municípios vizinhos.
- 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: pela Ferrovia Sul-Atlântico S/A, malha Sul, antiga Superintendência

  Regional Porto Alegre (SR 6), da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, atingindo as fronteiras com a Argentina e o Uruguai. A malha é interligada pelas linhas-tronco Porto Alegre – Uruguaiana e Tronco-Sul, na direção de Santa Catarina e São Paulo.

  Marítimo: pela Lagoa dos Patos, com a entrada a cerca de 310km a sudoeste de Porto Alegre, utilizando o canal do norte, na barra do Rio

Grande. O canal de acesso tem 74km 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 5m de calado, com importante participação na movimentação de cargas.

29. Porto de Porto Velho / RO

A construção do porto teve início em 20 de abril de 1973, pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes, visando à substituição das antigas rampas implantadas pela Estrada de Ferro Madeira – Mamoré na década de 1920. A partir de 1976, a Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás deu continuidade às obras, com a execução de um terminal para operações ro-ro. Em 1986 foi iniciado o novo cais que foi concluído em 1988.

Quando da transformação do território de Rondônia em estado, em 9 de janeiro de 1982, as instalações se encontravam sob a responsabilidade da Administração do Porto de Manaus, mas, posteriormente, em 31 de janeiro de 1985, foi constituída a Administração do Porto de Porto Velho.

Atualmente, pelo convênio nº 6, de 12/11/97, o porto passou a ser administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH), por delegação ao estado de Rondônia.

- Administração: É realizada pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH), por delegação ao estado de Rondônia.
- Localização: Está localizado na margem direita do rio Madeira, a 2km a jusante da cidade de Porto Velho (RO), distando aproximadamente 80km a montante da foz do rio Jamari.

- Área de influência: Compreende o estado de Rondônia, o sul do estado do Amazonas e o leste do estado do Acre.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias BR-319 (Manaus – Porto Velho), BR-364 (Cuiabá – Porto Velho) e BR-425 (Porto Velho – Guajará-Mirim).

Ferroviário: não há.

Fluvial: pelo rio Madeira.

Marítimo: pelo rio Amazonas, até a embocadura do rio Madeira, e, pelo rio Madeira, até o porto.

30. Terminal de Praia Mole / ES

- Administração: É administrado pela Companhia Vale do Rio Doce - CVRD.
- Localização: Está localizado em Praia Mole – Vitória/ES.
- Acessos: O acesso rodoviário é feito pela BR-101, o ferroviário pela Estrada de Ferro Vitória Minas – EFVM e o marítimo pelo canal de acesso ao terminal, em mar aberto, na cidade de Vitória/ES. (3.800m de comprimento, 285m de largura e calado de 20m)

31. Porto de Presidente Epitácio / SP

O porto foi construído em 1960 pela Ferrovias Paulistas S.A. (Fepasa), tendo como finalidade principal a interligação do trecho do rio Paraná, entre Guaíra (PR) e Jupiá, na divisa de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com o terminal ferroviário da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A construção teve a anuência do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

(DNPVN). Posteriormente a Portobrás (AHRANA), e atual Codesp/AHRANA, teve participação importante na operacionalização do porto, através de aquisição de equipamentos.

Em 10/11/98, foi realizado o leilão de privatização da Malha Paulista da Fepasa, na bolsa de Valores do Rio de Janeiro. O consórcio vencedor era formado pelos fundos de pensão Previ e Funcef, pela União Com. Part. Chase Latin, Capmelissa e Logística Bandeirante, que ficou denominado Ferrovias Bandeirante S.A. (Ferroban), por 30 anos de concessão.

- Administração; O porto é administrado pela Ferrovias Bandeirante S.A. (Ferroban).
- Localização: Está localizado na margem esquerda do rio Paraná, no município de Presidente Epitácio (SP), junto à divisa com Mato Grosso do Sul.
- Área de influência: Abrange o noroeste do estado de São Paulo e o sudeste de Mato Grosso do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pelas SP-270/BR-267 e SP-270/BR-374, na direção de Presidente

  Prudente (SP), encontrando, no trecho, as SP-563/BR-158.

  Ferroviário: pela Unidade Regional Botucatu (UR 2), da Ferrovias Paulistas S.A. - Fepasa.

  Fluvial: pelo rio Paraná.

32. Porto de Recife / PE

Datam de 1815 as primeiras iniciativas para a realização de melhoramentos no antigo ancoradouro de Recife. No decorrer do século XIX foram elaborados diversos projetos, sem que a execução contudo prosperasse. Somente em 1º

de julho de 1909, com a publicação do Decreto nº 7.447, a empresa Société de Construction du Port de Pernambuco foi autorizada a construir as novas instalações, compreendendo, essencialmente, 2.125m de cais e três armazéns. A entrada em operação comercial ocorreu em 12 de setembro de 1918.

Pelos decretos nº 14.531 e nº 14.532, ambos de 10 de dezembro de 1920, ficou definida a transferência da concessão do porto para o governo estadual, que deu prosseguimento às obras da sua implantação, concluindo mais cinco armazéns, um galpão e começando o prolongamento do cais. Essa concessão foi revista e aprovada pelo Decreto nº 1.995, de 1º de outubro de 1937, e encampada, posteriormente, pelo Decreto nº 82.278, de 18 de setembro de 1978, pela Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás, passando a administração do porto a ser exercida pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte, mediante o Convênio de Descentralização de Serviços Portuários nº 004/90-SNT-DNTA, celebrado em 19/11/90, por força do Decreto 99.475, de 24/08/90, aditado em 17/01/91.

Atualmente, por força do Convênio de Delegação nº 02/2001 entre a União e o Estado de Pernambuco, publicado no Diário Oficial do Estado de Pernambuco em 31/12/99, por delegação da União, o porto passou a ser administrado oficialmente, a partir de 1º de junho de 2001, pela empresa estadual Porto do Recife S.A.

- Administração: É exercida atualmente pela empresa estadual Porto do Recife S.A.
- Localização: Localiza-se na parte centro-leste da cidade de Recife, capital do estado de Pernambuco, na confluência e às margens dos rios Capibaribe, ao sul, e Beberibe, no local onde deságuam no oceano Atlântico.
- Área de influência: Abrange os estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, parte de Alagoas, a faixa litorânea de Sergipe, o sudeste do Piauí, o sul do Ceará e o noroeste da Bahia.

- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias federais BR-101, BR-232 e BR-408.

  Ferroviário: por meio da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, malha Nordeste.

  Marítimo: existem 2 canais de acesso ao porto, ambos com características naturais. O principal deles, Canal Sul, possui aproximadamente 260m de largura e 3,4km de extensão, com profundidade de 10,5m. O outro, denominado Canal Norte, tem pouca largura, cerca de 1.000m de comprimento, e profundidade de 6,5m, e é utilizado apenas por embarcações de pequeno porte. A bacia de evolução, situada ao longo da faixa de cais, é de formato retangular com 3.062m de extensão, com largura variando entre 160m e 475m e com profundidades variando entre 9m e 12m.

33. Terminal de Regência / ES

É um Terminal oceânico, denominado Terminal de Regência, composto por um Quadro de Bóias com quatro bóias para amarração de navios tanques até 30.000 TPB e calado máximo de 13 metros (42.6 pés).

Administrado pela PETROBRAS E&P-ES/GEPRO, este Terminal é responsável pelo escoamento de toda a produção de Petróleo dos poços em terra e da plataforma continental do Estado do Espírito Santo e campos produtores do Sul da Bahia.

Armazenagem do produto é feita em quatro tanques com capacidade 10.000m3 cada um, que são utilizados para estocagem de toda a produção do Estado.

As dimensões máximas referentes ao comprimento total e boca do navio, podem ser em torno de 200m e 30m respectivamente, visto que o sistema de amarração e ancoragem permitem navios com medidas aproximadas dessa

referência.

34. Porto do Rio de Janeiro / RJ

Na década de 1870, com a construção da doca da Alfândega, surgiram os primeiros projetos para o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro, que 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.

Os decretos nº 849, de 11 de outubro de 1890, e nº 3.295, de 23 de maio de 1890, autorizaram, respectivamente, à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e a The Rio de Janeiro Harbour and Docks, a construção de um conjunto 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 seqüência, o governo federal contratou obras de melhoramentos com a firma C.H. Walker & Co. Ltd., em 24 de setembro de 1903, que consistiam na construção, principalmente, de 3.500m de cais. Posteriormente, foram implantados o Cais da Gamboa e sete armazéns.

A inauguração oficial do porto ocorreu em 20 de julho de 1910, passando a ser administrado por Demart & Cia. (1910), Compagnie du Port de Rio de Janeiro (1911 a 1922) e Companhia Brasileira de Exploração de Portos (1923 a 1933). Pela Lei nº 190, de 16 de janeiro de 1936, foi constituído o órgão federal autônomo denominado Administração do Porto do Rio de Janeiro, que recebeu as instalações em transferência ficando subordinado ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Mais tarde, o Decreto nº 72.439, de 9 de julho de 1973, aprovou a criação da Companhia Docas da Guanabara, atualmente Companhia Docas do Rio de Janeiro.

- Administração; É administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).
- Localização: Na costa oeste da baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro (RJ).
- Área de influência: Abrange os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e as áreas do sudoeste de Goiás e do sul da Bahia.
- Acessos: Rodoviário: pelas BR-040, BR-101, BR-116, RJ-071 e RJ-083.

  Ferroviário: pelas MRS Logística S.A., Malha Sudeste, antigas Superintendências Regionais Belo Horizonte (SR 2), Juiz de Fora (SR 3) e Campos (SR 8), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), compreendendo a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) e a Estrada de Ferro Leopoldina (EFL).

  Marítimo: a barra, com largura de 1,5km e profundidade mínima de 12m, é delimitada pelos faróis do Morro do Pão de Açúcar e da fortaleza de Santa Cruz, na entrada da baía de Guanabara. O canal de acesso compreende 18,5km de comprimento, 150m de largura mínima e 17m de profundidade.

35. Porto de 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. Em 2 de junho de 1910, começou a implantação do Porto Novo, que entrou em operação em 15 de novembro de 1915, com a entrega ao tráfego dos primeiros 500m de cais. Pelo Decreto nº 13.691, de 9 de julho de 1919, o governo do estado do Rio Grande do Sul ficou incumbido da conclusão das obras, compreendendo trechos de cais de atracação e aterro, no antigo e no novo porto, antes contratadas com a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, sendo a transferência da

atribuição assinada entre as partes em 29 de setembro de 1919. O decreto citado, com novação aprovada pelos decretos nº 24.526, de 2 de julho de 1934, e nº 24.617, do dia 9 do mesmo mês e ano, autorizou ao governo estadual a exploração comercial das instalações portuárias por 60 anos.

Em 1951 foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual que ficou responsável pela administração e exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao estado do Rio Grande do Sul. Com o fim da concessão em 1994, foram feitos dois aditivos até que, em 27 de março de 1997, foi firmado um convênio de delegação entre o Ministério dos Transportes e o estado do Rio Grande do Sul, passando o porto a ser administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG.

- Administração: É administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG.
- Localização: Está localizado na margem direita do canal do norte, que liga a Lagoa dos Patos ao oceano Atlântico.
- Área de influência: Compreende os estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, o Uruguai, o sul do Paraguai e o norte da Argentina.
- Acessos: Rodoviário; pela BR-392, alcançando as BR-471 e BR-116, e interligando-se à BR-293.

  Ferroviário: pela Ferrovia Sul-Atlântico S/A, malha Sul.

  Fluvial: pelo rio Guaíba.

  Lacustre: pela Lagoa dos Patos.

  Marítimo: a barra é limitada pelos molhes leste e oeste, oferecendo a largura de 700m e profundidade de 14m. Canais de acesso: o do Porto Novo tem comprimento de 5,1km, largura de 150m e profundidade de 8,5m e o do Superporto se estende por 4,7km, com largura mínima de 200m e profundidade de 13m.

36. Porto de São Francisco do Sul / SC

O Decreto nº 9.967, de 26 de dezembro de 1912, concedeu permissão à Companhia da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande para implantar uma estação marítima na baía de São Francisco do Sul (SC), porém a obra não foi efetivada. Em 1921 a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais elaborou um projeto para a construção de instalações portuárias no local e, em seqüência, a União contratou a sua realização com o governo do estado de Santa Catarina, em 26 de outubro de 1922. A execução sob responsabilidade do órgão estadual Companhia do Porto de São Francisco do Sul sofreu vários impedimentos, somente prosseguindo com a outorga de uma nova concessão, nos termos do Decreto nº 6.912, de 1º de março de 1941.

Em 24 de novembro de 1955, o estado criou a autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul. Os melhoramentos previstos inicialmente se constituíram do acesso marítimo, de 334,5m de cais e de dois armazéns, sendo o conjunto entregue ao tráfego em 1º de julho de 1955.

- Administração; Pelo governo do estado de Santa Catarina, por meio da Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS.
- Localização: Na parte leste da baía da Babitonga, em São Francisco do Sul (SC).
- Área de influência: O estado de Santa Catarina e parte do estado do Rio Grande do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia federal BR-280, que dá acesso à cidade de São Francisco do Sul e intercepta a BR-101, a 34km do porto, e a BR-116, em Mafra (SC).

  Ferroviário: pela Ferrovia Sul-Atlântico S/A, malha Sul.

  Marítimo: consta de uma barra natural, demarcada pelo farol da ponta José Dias, na extremidade norte da Ilha de São Francisco do Sul. Dispõe de

largura aproximada de 2km e profundidade de 16m. O canal de acesso possui extensão de 9,3km, largura de 150m a 175m e 10m de profundidade.

37. Porto de Salvador / BA

O funcionamento do porto de Salvador remonta ao ano de 1816, sendo que, no transcorrer do século passado, foram estabelecidos vários planos para o seu desenvolvimento. A partir de 25 de fevereiro de 1891, assumiu a responsabilidade da execução de novas obras a Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, transformada, em 28 de fevereiro de 1893, na Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil e, ainda, em 2 de abril de 1906, na Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia. Como construção de maior relevância foi iniciado o cais da Alfândega, em 18 de janeiro de 1911, que teve o seu primeiro trecho liberado para atracação em 17 de julho do mesmo ano, quando recebeu o pequeno vapor Canavieiras.

Oficialmente, a inauguração do porto ocorreu em 13 de maio de 1913. O Decreto nº 11.236, de 21 de outubro de 1914, especificou as obras a serem concluídas, em prosseguimento aos 750m de cais e seis armazéns então existentes. Os trabalhos se processaram lentamente. No final de 1916 foi entregue ao tráfego o armazém número 7 e, em 16 de janeiro de 1922, o cais denominado Comendador Ferreira. A empresa concessionária mudou novamente a sua razão social, em 25 de junho de 1941, para Companhia Docas da Bahia. O porto sofreu intervenção federal nos termos do Decreto nº 67.677, de 30 de novembro de 1970, sendo depois encampado pela União, conforme o Decreto nº 77.297, de 15 de março de 1976. Por fim, a sua administração passou à Companhia das Docas do Estado da Bahia, criada em 17 de fevereiro de 1977, como controlada da Empresa de Portos do Brasil S.A. Portobrás, extinta em 1990.

- Administração: É exercida pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba).
- Localização: Situa-se na Baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador (BA), entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a ponta de Santo Antônio, ao sul.
- Área de influência: Engloba todo o estado da Bahia, o sudoeste e o sul dos estados de Pernambuco e Sergipe, respectivamente.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia federal BR-324, em pista dupla de Salvador a Feira de

  Santana, conectando com as BR-101, BR-110 e BR-116.

  Ferroviário: por um ramal, na altura de Feira de São Joaquim, da Ferrovia Centro Atlântica S/A, malha Centro-Leste, antiga Superintendência Regional Salvador (SR-7), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)

  Marítimo: a barra, na Baía de Todos os Santos, oferece 9km de largura e profundidade mínima de 30m. O canal de acesso, com comprimento de 7km, tem largura de 200m e profundidade de 18m.

38. Porto de Santarém / PA

A construção do porto de Santarém foi iniciada em 18 de dezembro de 1971. O porto começou a operar em 11 de fevereiro de 1979, com a finalidade de atender à demanda de movimentação de mercadorias até então realizada nas instalações do cais municipal daquela cidade.

- Administração: O porto é administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP), por meio da gerência do porto de Santarém.

- Localização: Está localizado na margem direita do rio Tapajós, próximo à confluência com o rio Amazonas, no local denominado Ponta da Caieira, na cidade de Santarém,no estado do Pará.
- Área de influência: Abrange os municípios do médio Amazonas e dos vales dos rios Trombetas e Tapajós. A rodovia BR-163 (Cuiabá – Santarém) estabelece a ligação do porto com o norte do estado de Mato Grosso.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia BR-163 (Cuiabá – Santarém), atingindo-se o porto, na área urbana, pela avenida Cuiabá.

  Ferroviário: não há.

  Fluvial: o rio Tapajós forma um canal de acesso natural, desde a sua foz no rio Amazonas até o cais do porto, numa distância de 3,1km, com largura de 1,8km e profundidade de 15m.

39. Porto de Santos / SP

A expansão da cultura do café na província de São Paulo, na segunda metade do século passado, atingindo a Baixada Santista, originou a necessidade de novas instalações portuárias adequadas às exportações do produto. Após duas concessões, em 1870 e 1882, sem que resultasse no início das implantações previstas, o Decreto Imperial nº 9.979, de 12 de julho de 1888, autorizou o grupo liderado por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, como resultado de concorrência pública, a construir e a explorar o porto de Santos pelo prazo de 39 anos – prorrogado a partir do Decreto nº 966, de 7 de novembro de 1890, para 90 anos.

Com base em projeto do engenheiro Domingos Saboya e Silva, as obras envolviam um cais, aterro, via férrea e edificações para armazenagem. A assinatura do contrato de concessão ocorreu em 20 de julho de 1888 e, para o seu cumprimento, foi constituída a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede

no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos, e, por fim, em Companhia Docas de Santos.

Em 2 de fevereiro de 1892, com a atracação do vapor Nasmith, de bandeira inglesa, foram inaugurados os primeiros 260m de cais, em substituição aos trapiches e pontes que existiam no Valongo, representando o início do funcionamento das instalações do porto de Santos como porto organizado. A partir de 7 de novembro de 1980, a administração foi assumida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp.

- Administração; É administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp.
- Localização: Está localizado no centro do litoral do estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2km do oceano Atlântico.
- Área de influência: Compreende o estado de São Paulo e grande parte de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Paraná.
- Acessos: Rodoviário: pelas SP-055 (rodovia Padre Manoel da Nóbrega), sistema Anchieta-Imigrantes (ECOVIAS), SP-150 (via Anchieta) e SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), Piaçagüera-Guarujá e BR 101 Rio-Santos.

  Ferroviário: pela M.R.S. Logística S.A. (MRS); Ferrovias Bandeirantes S.A. (FERROBAN) e Ferronorte S.A. (FERRONORTE).

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

40. Porto de São Sebastião / SP

A União celebrou contrato com o governo do estado de São Paulo, em 26 de outubro de 1934, autorizando a construção e a exploração comercial do porto de São Sebastião pelo prazo de 60 anos. As obras, no entanto, começaram somente em 26 de abril de 1936, a cargo da Companhia Nacional de Construção Civil e Hidráulica. O período de implantação, fixado inicialmente em três anos, foi prorrogado para 25 de abril de 1943 pelo Decreto nº 8.231, de 17 de novembro de 1941.

A inauguração oficial do porto aconteceu em 20 de janeiro de 1955, com a sua exploração exercida pelo órgão estadual Administração do Porto de São Sebastião, criado em 18 de setembro de 1952 e reestruturado em 4 de julho de 1978.

- Administração: O porto é administrado pela Administração do Porto de São Sebastião, vinculada à Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A., do sistema de transportes do governo do estado de São Paulo.
- Localização: Está localizado na cidade de São Sebastião, em frente à ilha de São Sebastião (Ilhabela), no litoral norte do estado de São Paulo.
- Área de influência: É representada por um trecho do Vale do Paraíba, destacando-se os municípios paulistas de São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Cruzeiro, e por parte da região do ABC, Mogi das Cruzes, Sorocaba, Campinas, Piracicaba e estado de Goiás.
- Acessos: Rodoviário: pela zona urbana de São Sebastião, através das avenidas São Sebastião e Dr. Altino Arantes. O município é alcançado pelas SP-055/BR-101, que encontram a SP-099, em Caraguatatuba, essa dando acesso ao Vale do Paraíba e à rodovia Presidente Dutra (BR-116,Rio – São Paulo).

  Ferroviário: não há.

Marítimo: oferece duas barras de entrada demarcadas pelos faróis, respectivamente, da Ponta das Canas, no norte, e da Ponta das Selas, no sudoeste da ilha de São Sebastião. A primeira, barra norte, possui 550m de largura e profundidade de 18m; e a segunda, barra sul, largura de 300m, com profundidade de 25m. Os canais de acesso correspondentes dispõem, respectivamente, de largura e profundidade de 500m e 18m (norte) e 300m e 25m (sul), os dois somando 22,8km de extensão.

41. Terminal Inácio Barbosa (porto de Barra do Coqueiros) / SE

- Administração: Empresa Administradora de Portos do Sergipe – SERGIPORTOS
- Localização: Situa-se no município de Barra dos Coqueiros, no litoral sergipano. Sua localização é definida pelas latitudes 10º50'41" S e longitude 36º55'07" W; e sua jurisdição compreende a costa do estado de Sergipe, desde a extremidade N da foz do rio Sergipe até a divisa do estado de Alagoas e a margem sergipana do trecho navegável do rio São Francisco.
- Acessos: O porto está interligado à malha rodoviária federal pela rodovia estadual SE-226, com 22km de extensão, dando acesso à BR-101. A ligação com Aracaju pode ser feita pelas BR-101/SE-226, num percurso de 52km, e pela travessia do rio Sergipe em lanchas ou balsas SE-100, num percurso de 15km.

42. Porto de Suape / PE

O porto de SUAPE foi inicialmente previsto para operar produtos combustíveis e cereais a granel, em substituição ao porto de Recife. Na oportunidade, sua construção foi associada à idéia de atender a um distrito industrial localizado

em área adjacente às instalações portuárias. A Lei nº 7.763, estadual, de 7 de novembro de 1978, criou a empresa SUAPE – Complexo Industrial Portuário, com a finalidade de administrar o desenvolvimento das obras. A implantação começou pelo molhe sul, em 15 de março de 1980, sendo inaugurados o píer em 9 de novembro de 1982 e o primeiro berço do cais em 9 de maio de 1986.

- Administração: É administrado pelo governo do estado de Pernambuco através da empresa SUAPE – Complexo Industrial Portuário, por autorização do governo federal, pelo convênio firmado em 9 de abril de 1992.
- Localização: Está localizado no litoral sul do estado de Pernambuco, próximo à foz dos rios Tatuoca e Masangana, entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, distando 40km ao sul da cidade de Recife.
- Área de influência: Abrange o estado de Pernambuco e parte dos estados de Alagoas e da Paraíba.
- Acessos: Rodoviário: pela rodovia estadual PE-060, que encontra a federal BR-101 no município do Cabo (PE), e da AL-101, na divisa dos estados de Pernambuco e Alagoas.

  Ferroviário: por um ramal de 23km da Companhia Ferroviária do Nordeste, malha nordeste, integrado às linhas da antiga Superintendência Regional Recife (SR 1), da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.

  Marítimo: a entrada do porto, com 580m de largura e profundidade de 14m, está compreendida entre o farol da ponta do molhe de proteção e a bóia de balizamento. Não existe canal de acesso, havendo somente uma orientação para a navegação, representada por uma linha reta, na direção nordeste/sudoeste, passando pela extremidade do molhe.

43. Terminal de Tubarão / ES

- Administração: É administrado pela Companhia Vale do Rio Doce - CVRD.
- Localização: Está localizado na Ponta de Tubarão – Vitória/ES.
- Acessos: O acesso rodoviário é feito pela BR-101, o ferroviário, pela Estrada de Ferro Vitória-Minas - EFVM e o marítimo pelo canal de acesso ao terminal, em mar aberto, na cidade de Vitória - ES.

44. Porto de Vila do Conde / PA

O porto de Vila do Conde foi inaugurado em 24 de outubro de 1985, como resultado dos acordos de cooperação econômica firmados entre o Brasil e o Japão, em setembro de 1976, nos quais o governo brasileiro assumiu a responsabilidade pela implantação da infra-estrutura portuária, rodoviária e urbana, para o escoamento de alumínio produzido no complexo industrial da Albras/Alunorte (PA).

- Administração: É é administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP).
- Localização: Situa-se no município de Barcarena (PA), na margem direita do rio Pará, no local denominado Ponta Grossa, confluência dos rios Amazonas, Tocantins, Guamá e Capim.
- Área de influência: É representada pelos municípios de Barcarena, onde se localizam as indústrias Albras e Alunorte, razão de ser do porto, de Oriximiná e Paragominas, também no Pará.
- Acessos: Rodoviário: Belém/Vila do Conde pode ser feito pelas BR-316 até a PA-140 na

cidade de Santa Isabel do Pará seguindo pela PA-252 até a cidade de Moju. A melhor alternativa Vila do Conde/Belém, implantada em 1987 é a utilização de 42km asfaltado até o terminal de Arapari e travessia de 9km fluvial, efetuado por duas balsas.

Ferroviário: não há.

Marítimo: a barra compreende a entrada da baía de Marajó, com largura de 55km e profundidade de 10,5m, no banco do Espadarte. O canal de acesso é o mesmo do porto de Belém, até a Ilha do Mosqueiro. Possui extensão total de 170km, larguras de 3,2km a 18km e profundidade mínima de 9m.

45. Porto de Vitória / ES

O crescimento da cultura cafeeira na Província do Espírito Santo, a partir de 1870, tornou saturado o porto de Itapemirim, então utilizado para escoamento agrícola, essencialmente de cana-de-açúcar. Como alternativa, foram previstos embarques em outro atracadouro, denominado Cais do Imperador, na parte sul da ilha de Vitória. Em 28 de março de 1906, o governo federal autorizou à Companhia Porto de Vitória (CPV) a implantação de novas instalações no mesmo local, ficando a cargo da empresa C.H. Walker & Co. Ltd. a execução de 1.130m de cais. As obras, no entanto, foram interrompidas em 1914. A União encampou a concessão dada à CPV e transferiu-a ao governo estadual pelo Decreto nº 16.739, de 31 de dezembro de 1924, tendo sido a construção do porto retomada no início de 1925. Sua inauguração ocorreu em 3 de novembro de 1940, assinalando o começo do atual complexo portuário.

A partir de 18 de setembro de 1978, com a edição do Decreto nº 82.279, a exploração comercial retornou, por encampação, ao governo federal. Em 21 de fevereiro de 1983, foi criada a Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa.

- Administração; É exercida pela Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa.
- Os portos de Praia Mole e de Barra do Riacho, incorporando apenas terminais de uso privativo, são assim gerenciados: em Praia Mole, o terminal de produtos siderúrgicos pelo condomínio que reúne as siderúrgicas de Tubarão (CST), Usiminas e Açominas, e o terminal para carvão pela Cia. Vale do Rio Doce (CVRD). Em Barra do Riacho, o terminal de celulose pela Portocel – Terminal Especializado de Barra do Riacho.
- Localização: Porto de Vitória: as instalações para cargas diversificadas estão distribuídas em ambos os lados da Baía de Vitória, ocupando parte da cidade de Vitória e do município de Vila Velha.

Porto de Praia Mole: na Baía do Espírito Santo, na extremidade norte da praia de Camburi, em área contígua à Ponta do Tubarão.

Porto de Barra do Riacho: no centro do litoral do estado do Espírito Santo, distando 25km da cidade de Aracruz.

- Área de influência: a área de influência do complexo portuário abrange todo o estado do Espírito Santo, bem como as áreas leste e oeste de Minas Gerais, leste de Goiás, norte fluminense, sul da Bahia e de Mato Grosso do Sul.
- Acessos: Rodoviário: pelas rodovias ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101.

Ferroviário: formado pelas ferrovias Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM, da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, e da Ferrovia Centro-Atlântica S.A., malha Centro-Leste, antiga Superintendência Regional de Campos (SR-8) da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.

Marítimo: Porto de Vitória: a entrada da barra apresenta uma largura de 250m e profundidade de 19m. O canal de acesso se estende por 7km, com

120m de largura e profundidade de 11m. Porto de Praia Mole: a barra tem uma largura de 500m e profundidade mínima de 26m. O canal de acesso, que é comum ao Terminal de Tubarão, possui 3.850m de comprimento e 285m de largura, com profundidade de 22,5m. A bacia de evolução mede 650m. Porto de Barra do Riacho: o ingresso no porto é limitado pelas extremidades dos molhes de proteção norte e sul, distantes entre si 150m. A profundidade no local é de 11,30m. O canal de acesso tem comprimento de 500m, largura de 150m e profundidade de 11,5m.

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Anexo II – Glossário de termos portuários

Anexo II – Glossário de termos portuários

A

Acostagem: Ato de acostar um navio (aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de. Ex.: uma lancha acostou ao navio).
Aguada: Água potável existente a bordo.
Amarrado/atado: Conjunto de mercadorias (chapas de aço, barras de aço, perfilados, chapas de madeira, cartolinas, papéis, etc.) de certa forma geométrica, fixado por arames, fios ou cordéis.
Ancoradouro: Local onde a embarcação lança âncora. Também chamado fundeadouro. É o local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima.
Aparelho de guindar: Equipamentos que suspendem a carga, por meio de cabos, entre o cais e o navio. São os guindastes, paus de carga, cábreas ou portainers.
Área de fundeio: O mesmo que ancoradouro ou fundeadouro.
Atracação: Operação de fixação do navio ao cais.

B

Bacia de evolução: Área fronteiriça às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.
Bagrinho: Também chamado "carteirão" ou "cavalo" ou "galinha", poderá designar o trabalhador que não pertence ao sistema, mas que consegue trabalhar no porto por conta própria ou alheia (em nome de um trabalhador do sistema) ou ainda um trabalhador do sistema que realiza o trabalho em nome de outro.
Barril: Recipiente geralmente fabricado de madeira ou alumínio, destinado a conter líquidos, possuindo formato de um cilindro abaulado na seção média longitudinal.
Batimento de ferrugem: Retirada do ferrugem, por meio de batidas de martelete nas chapas de aço, para posterior pintura.
Bobina ou rolo: Apresentação de formato cilíndrico, geralmente usada para fios de diversas qualidades, cordas vegetais, plásticos, chapas metálicas e eventualmente tubos. Não confundir com o carretel que é provido de flanges – discos laterais e núcleo.
Bombona: Recipiente de formato cilíndrico-abaulado, com fechamento hermético, feito de plástico, destinado a conter líquidos.

C

Cábrea: Tipo de pau-de-carga com grande capacidade de carga. Denomina também os guindastes flutuantes.
Cais: Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.
Caixote aramado: Recipiente de madeira com painéis reforçados, de formato quadrado ou retangular, articulado por arames trançados que facilitam sua montagem, desmontagem e fechamento.
Canal: Ou canal de acesso, é o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.
Carga Geral: Toda mercadoria de uma maneira geral embalada, mas que pode vir sem embalagem – solta – num determinado estágio industrial, e que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem (*packed*), citamos amarrado/atado (*wirebound*), bobina/rolo (*bobbin*), caixote aramado (*wirebound box*). Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro.
Carga pré-lingada: Carga que já vem unitizada numa lingada do armazém. Esse procedimento evita que o trabalhador faça a lingada antes do embarque.
Clintagem: Sistema pelo qual vários volumes são presos por meio de cintas, arames ou fitas, formando uma unidade de carga. Usada para tábuas de madeira, de compensado, fardos, amarrados, etc.
Conferente de balança: Utilizado nas movimentações de granéis sólidos em que a mercadoria é quantificada por pesagem em balanças. Antes do advento das balanças modernas, que imprimem relatórios automáticos, era necessário que um trabalhador permanecesse anotando o peso de cada lote de carga.
Conferente-controlador: Às vezes é confundido com o planista, mas o controlador verifica os locais a bordo em que a carga vai sendo estivada, controlando sua correta localização. Atente-se que uma carga estivada

em local inadequado poderá resultar em prejuízo quando da desestivagem, pois outras cargas terão que ser deslocadas ou removidas para outros porões para que a carga em questão possa ser manuseada.

Conferente-plano: Chamado de planista. É aquele que, em teoria, elabora o plano de estivagem da carga, ou seja, onde e como a carga vai ser estivada. Em teoria, porque o responsável por essa atividade é o comandante da embarcação, que responde perante o armador pelos prejuízos que possam advir. Algumas vezes, inclusive, os armadores contratam profissionais especializados na elaboração do plano de carga ou estivagem (os supercargos).

Conferente-rendição: Conferente que permanece de reserva para o caso de uma substituição eventual de algum conferente.

Consignatário: Interessado na importação da mercadoria.

Contêiner: Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), após o que o mesmo é fechado sob lacre (lacrado) e transportado no porão e/ou convés de um navio para ser aberto (desovado) no porto ou local de destino.

Contêiner comum: Carga geral diversificadas (*mixed general cargo*), saco com café (*coffee bags*).

Contêiner flat rack: Tipo de contêiner aberto, possuindo apenas paredes frontais, usado para cargas compridas ou de forma irregular, às quais, de outro modo, teriam de ser transportadas soltas em navios convencionais.

Contêiner flexível: Também conhecido como *big bag*, consiste em um saco resistente utilizado para acondicionamento de granéis sólidos.

Contêiner frigorífico: Produtos perecíveis.

Contêiner para automóveis: Automóveis.

Contêiner tanque: Produtos líquidos.

Contêiner teto aberto (*open top*): Trigo, cimento.

Convés: Designa os "pisos" da embarcação acima do costado. Convés principal é, geralmente, onde se localiza o portaló.

Costado: Parte do casco do navio acima da linha d'água. A expressão "ao costado dos navios" refere-se às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio.

Credenciamento: Forma de contratação prevista na legislação anterior que permitia que um trabalhador ficasse permanentemente à disposição de um tomador de mão-de-obra sem vínculo empregatício e sem participar do rodízio.

D

Docas: Parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, onde as embarcações tomam ou deixam carga.

E

Eclusas: Repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhe ou mesmo possibilitar-lhe o acesso a determinados lugares.

Embalagem: Elemento ou conjunto de elementos destinados a envolver, conter e proteger produtos durante sua movimentação, transporte, armazenagem, comercialização e consumo.

Embarcação fundeada: Designa a embarcação ancorada ao largo (na baía, angra, enseada ou qualquer outro local protegido). Os pontos de fundeio poderão estar dentro ou fora da área do porto organizado e são delimitados pela autoridade marítima.

Embarcador: Interessado na exportação da mercadoria.

Escotilha: São aberturas nos conveses, por onde as cargas são arriadas e içadas. São as "tampas" dos porões. Geralmente, numera-se os porões de proa para popa. Assim porão nº 1 é o mais à proa, sendo seguido pelo porão nº 2, e assim por diante.

Estrado ou "palete": Acessório de embalagem constituindo-se em tabuleiro de madeira, metal, plástico ou outro material, com forma adequada para ser usada por empilhadeira ou guindaste.

Extra-rol: Pessoas embarcadas em navios mas não-integrantes da tripulação. A tripulação consta de documento denominado rol de equipagem, daí o termo extra-rol.

F

Faina: Designa um tipo específico de movimentação de carga.

FDEPM: Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, substitui o salário-educação e é quem financia os sistema de cursos profissionais para os trabalhadores portuários. É administrado pela Marinha.

Fretamento: Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem (*Voyage Charter Party – VCP*), por tempo (*Time Charter Party – TCP*) ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios (*Contract Of Afreightment – COA*). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas, também, a própria armação do navio, em que o cessionário será o empregador da tripulação.

G

Granel líquido: Todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas. Ex.: álcool, gasolina, suco de laranja, melaço, etc.
Granel sólido: Todo sólido fragmentado ou grão vegetal transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares ou aparelhos mecânicos, tais como eletroimã ou caçamba automática. Ex.: carvão, sal, trigo em grão, minério de ferro, etc.
Granel: Carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.
Guias-correntes: Estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente.

I

IMO - International Maritime Organization: (Organização Marítima Internacional).
Instalação portuária: É qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal significa "ponta", "fim", isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.

L

Lingada: Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.
Livre prática: Autorização dada a uma embarcação procedente ou não do exterior a entrar em um porto do território nacional e iniciar as operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes.

M

Manifesto de carga: Documento que acompanha a carga, individualizando e quantificando. Também é conhecido como *bill of lading*.
Mercadoria: Todo bem destinado ao comércio.

N

Navegação de apoio marítimo: A realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.
Navegação de apoio portuário: A realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.
Navegação de cabotagem: A realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta, e as vias navegáveis interiores.
Navegação de longo curso: A realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.
Navegação interior: A realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.

O

Operação portuária: Movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.

P

Paletização: Processo pelo qual vários volumes (sacos, caixas, tambores, rolos de arame, etc.) são colocados sobre um estrado ou "palete".
Pau-de-carga: Tipo de aparelho de movimentação de peso que consiste numa verga (lança), que posiciona a carga suspensa por cabos. Normalmente, é fixada ao mastro e postada junto a escotilha (abertura do porão). O pau-de-carga completo é constituído de aparelho de acionamento, aparelho de lingada e guincho (fixado numa mesa de operação no convés, onde é operado pelo guincheiro).
Peação: Fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar. Despeação: desfazimento da peação.
Píer: Parte do cais que avança sobre o mar em linha reta ou em "L".
Ponte: Construção erigida sobre o mar servindo à ligação com um cais avançado, a fim de permitir a acostagem de embarcações para carga ou descarga e a passagem de pessoas e veículos.
Portainer: Equipamento automático para movimentação de contêineres.
Portaló: Local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação.
Prático: Profissional responsável pela condução em segurança da embarcação por meio do canal de acesso até o cais.

Pré-qualificada: Compete à administração do porto pré-qualificar os operadores portuários nos termos do art. 9º da Lei nº 8.630/93, condição esta indispensável à execução das operações portuárias.

Q

Quebra-mares: Construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que este sempre parte de um ponto em terra.

R

Rechego ou "achano": Operação destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em ajuntar, arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes, etc.
Rodízio: Sistema de alocação equânime das oportunidades de trabalho entre os TPAs. Assim, o TPA somente trabalhará quando chegar a sua vez na fila de oportunidades.
Roll-on/roll-off: Sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuadas por meio de rampas. É efetuada com os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga, quando se tratar de veículo automotor. Ex.: carga ou descarga de automóveis e carga ou descarga de mercadoria dentro de caminhões (os caminhões entram a bordo pelas rampas e aberturas no costado).

S

Sociedade classificadora: Entidades internacionais de direito privado e quase sempre sem fins lucrativos, cuja finalidade original é fornecer, por meio de certificados, aos seguradores de navios e de cargas o grau de confiança necessário ao fechamento de contratos de seguro.
Solas - Safe of Life at Sea (Segurança da Vida Humana no Mar).

T

Tallie: Documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes.
Terminal retroportuário: Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou instalação portuária.
Terno: É cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalado.
Tomador de mão-de-obra: Aquele que utiliza força de trabalho portuária realizada com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso.
Transbordo: Movimentação de mercadorias entre duas embarcações. Atente-se para a diferença em relação ao termo "remoção" que designa a transferência de carga entre porões ou conveses.

U

Unitização: É o ato de juntar as mercadorias em lotes-padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização – acondicionamento da carga em *pallets* (estrados de madeira) e a conteinização (acondicionamento em contêineres).

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Anexo III – Glossário de termos de logística

Anexo III – Glossário de termos de logística

A

A-FRAME – É um sistema de alta produtividade capaz de separar centenas de pedidos em um curto espaço de tempo, com grande precisão e com reduzido quadro de pessoal. É um sistema modular, integrado por uma esteira transportadora, sobre a qual existe uma estrutura composta de uma série de canais que cobre ambos os lados da esteira. Cada canal trabalha com um determinado SKU, tendo capacidade de armazenar diversas unidades. No final da linha os produtos são automaticamente transferidos para caixas e transportados para as áreas de embarque. Esses sistemas são chamados de A-frames porque sua estrutura tem o formato da letra "A".

ABASTECIMENTO DIRETO – Canal de distribuição com a ausência de intermediários entre o produtor e o consumidor final. O produtor assume as responsabilidades que normalmente são repassadas a um intermediário.

ABASTECIMENTO INDUSTRIAL – Atividade dedica a prover à empresa todas as suas necessidades de serviços, ativos fixos, materiais, utilidades e cuidar da recuperação, venda e descarte de seus resíduos de equipamentos, materiais, efluentes e energia.

ABC – ACTIVITY BASED COSTING – Este sistema considera que os recursos de que a empresa dispõe servem para realizar as atividades que são demandadas pelos clientes, sendo que os custos e despesas indiretas constituem recursos para se prestar serviços segundo atividades identificadas nos serviços.

ABC ANALYSIS – Exame e conclusões da classificação ABC.

ABC CLASSIFICATIONS – Classificação de dados por ordem decrescente de montante acumulando-se os porcentuais realizados em relação ao total. O grupo de 10% ou 20% que representam 50% ou 70% do total é denominado A. O grupo C representa 50% a 70% dos itens que perfazem apenas 10% a 30% do montante.

ABC – INVENTORY CONTROL – Trata-se de um sistema de controle das existências, baseado nos conceitos da distribuição ABC.

ABM - Activity Based Management.

ABSENTEÍSMO – Falta ao trabalho de um operário que foi escalado para aquela ocasião.

AÇÃO - Etapa que ocorre dentro de uma operação; ato de transformação ou criação.

AÇÃO CONTENTORA - Ação que faz cessar de maneira imediata, os sintomas de anomalias sentidos pelos clientes.

AÇÃO CORRETIVA (1) - Ação implementada para eliminar as causas de uma não-conformidade, de um defeito ou de outra

situação indesejável existente, a fim de prevenir a sua repetição.

AÇÃO CORRETIVA (2) - Ação que elimina permanentemente e pela raiz a causa de um determinado problema.

AÇÃO PREVENTIVA – Ação implementada para eliminar as causas de uma possível não-conformidade ou outra situação indesejável, a fim de prevenir a sua ocorrência.

ACCURACY – Grau de conformidade em relação a um padrão.

ACEITE – Documento assinado pelo Cliente que formaliza a aprovação de uma cotação para que o fornecedor entregue um produto ou serviço.

AÇÕES CORRETIVAS (1) – Mudanças realizadas para ajustar às performances futuras da implantação do projeto às linhas planejadas anteriormente.

AÇÕES CORRETIVAS (2) - Uma mudança no Projeto ou no Processo de Fabricação/ Montagem para prevenir ou reduzir a ocorrência de uma causa, de um modo de falha ou atenuar os efeitos de um modo de falha. Uma ação implementada para eliminar uma deficiência de projeto ou processo. As ações recomendadas reduzem pelo menos um dos índices: Severidade, Ocorrência, Detecção.

ACOLCHOAMENTO – Resultado da aplicação de elementos protetores contra choques e vibrações.

ACONDICIONAMENTO (1) – Dados relativos à apresentação coletiva de um item, constituídos do tipo de recipiente de acondicionamento de conteúdo (quantidade e unidade de embalagem). Exemplo: Caixa com 50 latas.

ACONDICIONAMENTO (2) - Recipiente destinado a proteger, acomodar e preservar materiais destinado a expedição, embarque, transporte e armazenagem. São: sacos, barris, barricas, tambores, tonéis, baldes, caixas, engradados, pacotes, amarrados, cilindros, botijões, caixotes, camburões, fardos e que tais.

ACONDICIONAMENTO (3) - Recipiente ou invólucro destinado a proteger e acomodar materiais e equipamentos embalados, ou para os quais não se utiliza embalagem por ser desnecessário ou inaplicável.

ACONDICIONAMENTO DE TRANSPORTE - Meios de transporte, tais como cofres de carga, carrocerias e tanques de caminhões, vagões e tanques ferroviários e tanques portáteis.

ACTIVITY-BASED-COSTING - ABC – Sistema de custeio que acumula custas nas atividades desenvolvidas e utiliza Cost Drives para

absorver estes custos nos produtos, clientes, mercados ou projetos.

AD VALOREM - Taxa de seguro cobrada sobre certas tarifas de frete ou alfandegárias proporcionais ao valor total dos produtos da operação (Nota Fiscal).

ADMINISTRAÇÃO LOGÍSTICA – Processo de planejamento, implementação e controle do fluxo eficiente e eficaz de matérias-primas, estoque de produtos semi-acabados, acabados e do fluxo de informações a eles relativos, desde a origem até o consumo, com o propósito de atender aos requisitos dos clientes.

ADUANA (CUSTOM) – Impostos ou taxas, definidos pelo Governo, sobre produtos importados ou exportados de um país.

AEROPORTO HUB – Aeroporto que serve como ponto para início e conclusão de vôos de longa distância; vôos a áreas de custo maior são levados ao aeroporto hub para vôos com conexão/redespacho.

AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

AGENTE MARÍTIMO – Empresa intermediária que, em nome e por conta do armador ou da empresa de navegação proprietária do navio, atua como depositária das mercadorias enquanto estas se encontram no terminal portuário, assumindo a sua recepção e entrega e cobrando os respectivos fretes.

AGVS – AUTOMATED GUIDED VEHICLE – Rede de movimentação que automaticamente orienta um ou mais transrobots e os posiciona em determinadas destinações sem a intervenção de qualquer operador.

AGVS – Automated guided vehicle system.

ALFANDEGADO – Estocagem de produtos em custódia do governo em armazéns alfandegados de onde os produtos podem ser retirados apenas com o pagamento de taxas ou impostos para as entidades governamentais apropriadas.

ALIANÇA ESTRATÉGICA HORIZONTAL – Ligação com outra empresa com o propósito de ampliação de seu mercado e escopo geográfico. É o que tem acontecido com empresas do setor de aviação, no transporte de passageiros.

ALIANÇA ESTRATÉGICA VERTICAL – Ligação com outra empresa com o propósito de obter vantagens e ampliar competências como acesso a capital, tecnologia, habilidades ou atendimento de determinada região.

ALTO GIRO – Característica atribuída a um item ou material devido à sua alta freqüência de uso ou elevada utilização em determinado período.

ANCORADOURO – Local para atracar embarcações em portos.

ANSI X12 - Um conjunto de normas promulgadas pelo American National Standards Institute, para uso na formatação e manuseio de documentos relacionados a compra transmitidos via EDI.

AOD – Acknowledgement of Delivery ou Conhecimento de Entrega.

APICS – American Production and Inventory Control Society.

APS - Advanced Planning Systems ou Planejamento da demanda do suprimento, programação, execução avançada e otimização.

AQUISIÇÃO DE MATERIAIS – Atividade responsável pela procura de fornecedores e materiais e obtenção pela compra, transformação, permuta e doação.

ÁREA DE EXPEDIÇÃO - É a área demarcada nos armazéns, próxima das rampas/plataformas de carregamento, onde os materiais que serão embarcados/carregados são pré-separados e conferidos, a fim de agilizar a operação de carregamento.

ÁREA DE QUEBRA - É a área demarcada nos armazéns, geralmente próxima da entrada, onde as embalagens, produtos e materiais recebidos são desembalados, separados, classificados e até re-embalados de acordo com o sistema ou interesse de armazenamento do armazém/empresa.

ARMAZÉM – Área destinada à guarda de materiais. Lugar coberto, onde os materiais/produtos são recebidos, classificados, estocados e expedidos.

ARMAZÉM ALFANDEGADO – Bonded Warehousing. Tipo de armazém no qual as empresas colocam os produtos sem a necessidade de pagar taxas ou tarifas aduaneiras. Necessita de aprovação do governo e fica permanentemente sob leis e garantias de funcionamento.

ARMAZÉNS INFLÁVEIS - São chamados estruturas infláveis – ou pneumáticas – aquelas sustentadas pela diferença de pressão de ar entre as suas partes interna e externa, criada com o auxílio de ventiladores. Os ventiladores são acionados mecanicamente por motores elétricos e a diesel e são dimensionados de acordo como volume de ar necessário à estrutura.

Em conjunto com as aberturas para saída de ar, os ventiladores geram a renovação completa do ar interno, em média, a cada 15 minutos. Esse sistema permite vencer grandes vãos livres, sem o uso de colunas internas, tesouras ou tirantes e, conseqüentemente, possibilita o total aproveitamento do espaço. Os galpões infláveis são produzidos com tecidos de fibra de poliéster de alta tenacidade, revestidos de PVC aditivado, formando um conjunto auto-extinguível. Esses tecidos têm cores firmes e acabamento laqueado, além de grande resistência a cargas de tração.

ARMAZÉNS ESTRUTURAIS - Os armazéns estruturais são recobertos com lona, tecido sintético ou coberturas especiais e têm a estrutura de aço ou alumínio. Diferentemente

dos armazéns infláveis, os estruturais não se prendem a limitações de comprimento ou largura, podendo-se conjugá-los sem limites em diferentes dimensões desde que se disponha da área necessária para operação.
ARMAZÉM PRIMÁRIO - Local destinado ao armazenamento de UNIMOVS.
ARMAZÉM SECUNDÁRIO - Local destinado ao armazenamento de UNICOMS, ou o módulo mínimo de vendas.
ARMAZÉM TERCIÁRIO - Local destinado ao armazenamento de UNIAPS, embalagens de apresentação com as quais os usuários têm contato direto.
ARMAZENAMENTO DE MATERIAIS – Atividade que tem a responsabilidade da guarda, preservação e segurança dos materiais. Incluí o recebimento, conferência, fornecimento, transferências e devoluções.
ARRANJO FÍSICO - É a arte e a ciência de se converter os elementos complexos e inter-relacionados da organização da manufatura, e facilidades físicas em uma estrutura capaz de atingir os objetivos da empresa pela otimização entre a geração de custo e a geração de lucros.
AS/RS – Automated storage/retrieval system. Os sistemas de estocagem e coleta automáticos (AS/RS) capazes de operar com unidades de movimentação mais fracionadas são conhecidos como miniload. No entanto, mesmo os miniload são capazes de operar apenas com caixas, ou itens de grande volume. O seu funcionamento é bastante parecido com o do trans-elevador (unit load). Entre as principais vantagens do miniload pode-se destacar a sua precisão e velocidade, além da potencialidade de operar com uma grande variedade de itens. Entre as desvantagens, destacam-se o elevado custo de implementação e manutenção, e a falta de flexibilidade desses sistemas.
ASN – Advanced Shipment Notification ou Aviso Prévio de Embarque. Informe antecipado aos Clientes alertando quando os produtos deverão chegar.
ASSEMBLE - TO - ORDER – Ambiente industrial onde o produto ou o serviço possa ser montado a partir de um pedido do cliente, considerando que as componentes chaves estão providenciados antecipadamente.
ASSISTÊNCIA AO FORNECEDOR (Supplier Technical Assistance) - Grupo para o suporte de fornecedores para garantir a qualidade dos produtos.
ATACADISTA – Intermediário entre fabricantes e varejistas. Compra e vende as mercadorias, trabalhando para diversos fornecedores, inclusive empresas concorrentes.
ATENDIMENTO DO PEDIDO (ORDER FULLFILMENT) – Processo que envolve o recebimento dos pedidos, planejamento, programação e entrega dos produtos.
ATO - Assemble To Order, só é fabricado por encomenda.
ATP - Advanced Technology Program.
ATP - Available To Promise.
AUDITORIA – Uma comparação objetiva entre as ações implementadas e as políticas e planos estabelecidos.
AUTOPORTANTES - Neste sistema são as próprias colunas das estruturas de armazenagem que suportam todos os esforços próprios do edifício, seja nas laterais ou na cobertura. Em função disso, a estrutura tem que ser estudada especialmente para que possa receber diretamente as paredes exteriores. É utilizado para alturas acima de 20 m e há tolerância tanto no projeto quanto na fabricação das estruturas mínimas. Estas exigências são necessárias, pois são utilizados transelevadores neste nível de altura.
AVALIAÇÃO – Parte do controle que consiste na comparação da situação real com a planejada, identificação de desvios e proposição de ações corretivas.
AWB - Air Waybill ou Conhecimento de Transporte Aéreo.

B

B2B – Comercio eletrônico entre empresas.
B2C – Comércio eletrônico entre empresas e consumidor.
BAM - Bottleneck Allocation Methodology.
BACK SCHEDULING - Programação Retrocedente.
BACK TO BACK - Consolidação de uma única expedição em um MAWB (Master Air Waybill - Conhecimento Principal de Transporte Aéreo) abrangendo um HAWB (House Air Waybill - Guia de Transporte Aéreo emitida por um expedidor).
BACKLOG – Carteira de pedidos dos clientes, ainda não atendida. Pedido Pendente.
BACKORDER – Demanda de itens, que não pode ser atendida por falta de estoque destes itens. Pedido em atraso.
BAIA – Área designada dentro de um armazém definido por marcas em colunas, postes ou piso.
BALANCE SCORE CARD – Sistema de gestão baseado em indicadores de desempenho e estratégias, que fornece uma abordagem de alinhamento das atividades do negócio e um monitoramento do desempenho das metas estratégicas da organização.
BALANCEAMENTO – Tarefa de distribuir os elementos de um trabalho de maneira adequada entre as duas mãos de um operador.
BALANÇO DO CAMINHÃO - Distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas, e o ponto mais recuado do veículo considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BALSA - Embarcação utilizada em rios e canais para o transporte de veículos e pessoas.
BANGUELA - Expressão utilizada no transporte rodoviário, que significa andar sem estar engrenado, ou seja, no ponto morto da marcha.
BAR CODE - Código de barras.
BARGE OU BARCAÇA - Embarcação de baixo calado, utilizada em rios e canais com ou sem propulsão com a finalidade de transportar produtos.
BATCH PICK - Separação em Lote.
BATCH PROCESSING - Processamento por Lotes.
"BATENDO LATA" - Expressão utilizada no transporte rodoviário, quando o caminhão volta vazio (não tem carga de retorno).
BAÚ - São carrocerias fechadas com chapas de alumínio e com cubagem padrão.
BENCHMARK - Padrão para medidas ou avaliações. Melhor marca alcançada no mercado.
onto de referência para observação.
BENCHMARK MEASURE – Conjunto de avaliações ou métricas derivadas de empresas "best in class" que são utilizadas para o estabelecimento de objetivos para melhoria dos processos, funções, produtos, etc.
BENCHMARKING (1)- A maioria das metodologias existentes, se limitam a comparar a empresa com os líderes do setor. O enfoque do Benchmarking compara o produto/processos da empresa com os líderes mundiais, independente do setor de atuação. O objetivo é buscar o "melhor" absoluto e colocá-lo como referência do objetivo de um plano detalhado que permita, num tempo predeterminado eliminar a diferença em relação aos líderes.
BENCHMARKING (2) – Mensuração contínua da performance dos produtos, serviços, custos, e práticas em comparação com a concorrência ou empresas que possuem a qualificação de melhores nesta classe de atividade.
BENCHMARKING COMPETITIVO – Atividade da busca das melhores práticas junto aos concorrentes diretos da empresa.
BENCHMARKING FUNCIONAL – Atividade da busca das melhores práticas junto a organizações reconhecidas como líderes numa determinada função em qualquer indústria/mercado
BENCHMARKING GENÉRICO – Atividade da busca das melhores práticas genéricas de empresas reconhecidas como sendo de "classe mundial".
BENCHMARKING INTERNO – Atividade da busca das melhores práticas junto a outros departamentos, divisões ou unidades de uma mesma empresa.
BERÇO – Local onde navio atraca.
BI-TREM OU REBOQUE - É o conjunto monolítico formado pela carroceria com o conjunto de dois eixos e pelo menos quatro rodas. É engatado na carroceria do caminhão para o transporte, formando um conjunto de duas carrocerias puxadas por um só caminhão. É muito utilizado no transporte de cana de açúcar.
BILL OF LANDING – Contrato de frete e recibo, para transportar de um lugar para outro e entrega para determinada pessoa ou empresa, servindo para reclamações no caso de perdas, demora ou danos na mercadoria.
BIN – Dispositivo de armazenamento dedicado para acumular peças pequenas e em grandes quantidades.
BIN STORAGE – Estocagem em contenedores.
BLOCAGEM - Empilhamento simples sem uso de estruturas de verticalização, no qual os páletes são empilhados diretamente no chão. Sistema de armazenagem onde o próprio pálete é utilizado no solo formando grandes blocos de materiais (geralmente para mercadorias com grande giro e volume).
BLOCK SCHEDULING - Programação por Blocos.
BLOCK STACKING - Empilhamento dos páletes diretamente no chão.
BLUE TOOTH - Comunicação sem fio entre aparelhos.
BM - Buffer Management.
BOM - Bill of Materials.
BOMBORDO - Lado esquerdo do navio.
BONDED WAREHOUSING - Armazém Alfandegado.
BOX - Área de acumulação de cargas de um mesmo destino ou para um determinado destino para descarregamento e carregamento de veículos.
BREAK-BULK – Transporte de carga em geral no setor marítimo.
BREAK-EVEN POINT - É o nível de produção ou nível de volume de vendas a partir do qual o empreendimento ou negócio se torna rentável. Qualquer valor abaixo do Ponto de Equilíbrio significa prejuízo.
BREAKTROUGH - Atingir um nível superior de competitividade através de uma ruptura dos procedimentos atuais; concentração das ações de melhoria nos processos.
BRIEFING – Resumo do assunto que está sendo divulgado aos meios de comunicação.
BROKER – Aquele que compra ou vende produtos ou serviços mediante uma comissão.
BROKERAGE HOUSE – Empresas de intermediação de fretamento marítimo.
BUDGET – Plano que demonstra uma estimativa das receitas, despesas e custos relacionados com uma atividade planejada. Fornece a base para o controle da operação.
BUFFER – Pulmão.
BUFFER INVENTORY – Estoque-pulmão.
BULK CARGO - Carga à granel, ou seja, sem embalagem.

BULK CARRIER - Navio graneleiro, ou seja, próprio para o transporte de cargas a granel.
BULK CONTAINER - Contêiner graneleiro, ou seja, próprio para o transporte de cargas a granel.
BULK STORAGE - Estocagem a granel.

C

C.E.P – Aplicação de métodos estatísticos para o monitoramento do processo, como por exemplo os gráficos de controle para determinar se um processo está sob flutuação estatisticamente estável.
CABOTAGEM - Navegação doméstica (pela costa do País).
CÁBREA - Equipamento usado em portos para levantar grandes cargas pesadas ou materiais em obras, e que consta de três pontaletes unidos no topo onde recebem uma roldana por onde passa o cabo.
CACHE - Área de memória muita rápida, para duplicar informação para ficar de fácil acesso.
CAD - Computer-Aided Design.
CAE - Computer-Aided Engineering.
CAIV - Cost As (An) Independent Variable.
CAIXA - Recipiente com lado fundo e tampa para fechamento, fabricado de materiais diversos.
uando fabricado de madeira, passa a denominar-se caixote.
CAIXAS COM ABAS EXTERNAS SUPERPOSTAS - Caixas em que as abas externas sobrepõem-se completamente.
CAIXAS COM ABAS INTERNAS ABERTAS - Caixas com quatro abas de fechamento com mesma largura sendo que as externas encontram-se no meio da largura.
CAIXAS COM ABAS INTERNAS FECHADAS - Caixas com as abas internas se encontrando.
CAIXA TELESCÓPICA - Caixa em que a tampa e o fundo encaixam-se entre si. Adequada para acondicionar produtos de grande comprimento, largura e de pouca altura.
CALADO - Expressão do transporte marítimo, que significa profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.
CALENDÁRIO DE MANUFATURA – Calendário utilizado no planejamento dos estoques e da produção, que permite que a programação das ordens de produção seja feita somente considerando os dias disponíveis para o trabalho.
CALIBRAÇÃO – Comparação de um instrumento de medida com aferição desconhecida, com um instrumento com precisão conhecida, para detectar toda variação da performance requerida e especificada.
CALL CENTER – Atendimento rápido, eficiente e completo do cliente, com os recursos da administração, da informação, do marketing e das tecnologias de comunicação.
CALLBACK – Processo pelo qual um servidor de EDI verifica a fonte de acesso para o sistema para garantir que quem esta chamando é um usuário autorizado.
CALS - Continuous Acquisition and Life-Cycle Support.
CAMINHÃO TRATOR - Veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
CAMPANHA DE CAMPO - Chamada de produtos, como veículos, para retrabalho ou inspeção de segurança.
CAMPANHA DOS SETE – Campanha de melhoramentos implantada pela Nissan Motors.
CANAL DE DISTRIBUIÇÃO (1) - Conjunto de instrumentos comerciais, mercadológicos e logísticos, que propicia a movimentação dos produtos que obedecem ao conceito do segmento de mercado, colocando estes produtos ao alcance dos usuários e, por intermédio do "Merchandising", estimulando as transações comerciais com o usuário conceitualmente ajustado.
CANAL DE DISTRIBUIÇÃO (2) – Empresas ou indivíduos que participam na administração dos fluxos de materiais e serviços, dos fornecedores de matérias primas e componentes até o usuário final dos bens.
CANTILEVER - Sistema que facilita a estocagem de peças compridas ou volumosas e irregulares. Caracteriza-se por não possuir colunas nas extremidades dos conjuntos, tendo apenas uma coluna central onde são fixados os braços que servirão de apoio às peças ou aos planos.
CAPACIDADE – Capacidade de um sistema de executar a função para o qual foi projetado.
CAPACIDADE DE CARGA - É o peso máximo da carga que poderá ser movimentada por uma empilhadeira, com um centro de carga específico.
CAPACIDADE LOGÍSTICA – Capacidade de uma empresa em fornecer competitivamente alto nível de serviço ao cliente e economia de custos na logística e uma forte posição de mercado devido a um sistema logístico estruturado. Possui sete dimensões: serviço ao cliente, qualidade da logística, canal de distribuição, custo baixo, disponibilidade, tempo e comunicação.
CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - Máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força, e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
CAPACIDADE NOMINAL – Capacidade demonstrada por um sistema. Tradicionalmente é calculada a partir de dados, por exemplo as horas planejadas, a eficiência e a utilização. A

capacidade nominal é igual a horas disponíveis x eficiência x utilização.

CAPACIDADE OCIOSA - Diremos genericamente que uma empresa tem capacidade ociosa quando está com condição de produzir o novo produto a um custo inferior do que o de uma nova empresa que vá se estabelecer especialmente com esta finalidade.

CAPACIDADE PRODUTIVA – Quantidade máxima do atual mix de produtos, que comprovadamente pode ser fabricado em condição de otimização da utilização dos recursos, sempre limitado pela restrição da utilização plena de um determinado tipo de recurso.

CAPATAZIA - É o serviço utilizado geralmente em portos e estações/terminais ferroviários, onde profissionais autônomos, ligados a sindicatos ou de empresas particulares, executam o trabalho de carregamento/ descarregamento, movimentação e armazenagem de cargas.

CARACTERÍSTICA DO PRODUTO – Características quantificáveis/mensuráveis tais como dimensões, tamanho, forma, localização, orientação, textura, dureza, resistência à tração, revestimento, refletividade, acabamento, cor e química.

CARACTERÍSTICA ESPECIAL DO PROCESSO - Característica crítica, chave, maior e significativa de processo que deverá ser controlada em relação ao seu valor de referencia para assegurar que a variação em uma característica especial do produto seja mantida em seus valores de referencia durante o processo de manufatura e montagem.

CARACTERÍSTICA ESPECIAL DO PRODUTO - Característica crítica, chave, maior e significativa do produto onde a variação no produto poderia afetar significativamente a segurança ou o comprimento dos padrões e normas governamentais, ou da mesma forma afeta significativamente a satisfação do cliente.

CARACTERÍSTICA MERCADOLÓGICA - Características que diferenciam os produtos e suas embalagens, como freqüência de compra, tempo despendido na compra, tempo de consumo, margem de comercialização, possibilidade de diferenciação e tamanho do canal de distribuição.

CARACTERÍSTICA SIGNIFICATIVA - Aqueles requisitos de produto, processo e teste que são importantes para a satisfação do cliente e para os quais as ações de Planejamento de Qualidade devem ser resumidas em um Plano de Controle.

CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS - Características do produto e processo designadas pelo cliente, incluindo regulamentações governamentais e segurança, e/ou selecionadas pelo fornecedor através do conhecimento do produto e processo.

CARACTERÍSTICOS FÍSICOS – Os Característicos Físicos são dados detalhados relativos à composição de um item de suprimento, destinados a formar, em complemento ao Nome Padronizado e à Identificação Suplementar sua Descrição Padronizada.

CARACTERÍSTICOS FÍSICOS DE MATERIAL – Os Característicos Físicos são dados detalhados relativos à composição de um item de suprimento, destinados a formar, em complemento ao Nome Padronizado e à Identificação Suplementar sua Descrição Padronizada. A determinação dos Característicos Físicos deve obedecer, preliminarmente, à fixação de uma série de requisitos, considerados comuns aos itens de suprimentos possuidores do mesmo Nome Padronizado.

CARGA – Produtos a transportar ou transportados. Também pode ser a quantidade de trabalho programada em uma fábrica, usualmente expressa em termos de horas de trabalho.

CARGA A GRANEL – Carga homogênea não embalada.

CARGA COMBINADA – Dois embarques de diferentes terminais combinados para envio como uma carga única.

CARGA COMPLETA DO CAMINHÃO (FULL TRUCK LOAD) – equipamento de transporte com utilização máxima ou próxima do limite da sua capacidade de carga (em peso ou volume).

CARGA CONTEINERIZADA – Carga Geral acondicionada (unitizada) em contêineres intermodais.

CARGA FRACIONADA – Carga geral solta.

CARGA-MÁQUINA – Estudo de capacidade de um determinado equipamento, visualizado pelo histograma, identificando ociosidade e sobrecarga.

CARGA PALETIZADA – Carga geral acondicionada (unitizada) em páletes

CARGO-IMP – Mensagem aérea padrão da IATA, referente a cargas.

CARRETA - Constituída por um baú de maiores dimensões com trem traseiro próprio sem força motriz própria, porém, aclopável ao cavalo mecânico.

CARRETA ISOTÉRMICA - É uma carreta fechada, com isolamento térmico em suas paredes, que conserva a temperatura da carga.

CARRETEIRO - Profissional independente contratado para realizar transporte de cargas.

CARRIER – Transportadora.

CARROSSEL - Os carrosséis são equipamentos rotacionais, verticais ou horizontais, 'que acondicionam os produtos com a função de trazê-los até o operador, eliminando os tempos associados ao seu deslocamento e a procura de produtos. A principal vantagem deste sistema é permitir uma operação com uma

grande variedade de itens. Além disso, o carrossel vertical também permite um bom aproveitamento de espaço por aproveitar o pé direito do prédio. A sua principal desvantagem está relacionada com a velocidade de coleta, relativamente lenta, o que o torna muitas vezes não recomendável.

CARTÃO INTELIGENTE – Cartão plástico, como um cartão de crédito, que inclui um chip que armazena informações de forma criptografada, para agilização de processos de controle e pagamento.

CARTEIRA DE PEDIDOS – Total dos pedidos pendentes.

CATALOGAÇÃO DE FORNECEDOR – Consolidação dos dados de identificação e codificação dos fornecedores de itens de suprimento em publicações específicas.

CATALOGAÇÃO DE MATERIAL – Consolidação dos dados de identificação de material e dos respectivos códigos em publicações específicas: catálogos ou banco de dados para consulta ou disseminação da informação.

CAVALO MECÂNICO - Veículo com força motriz para o tracionamento de carretas. É o conjunto monolítico formado pela cabine, motor e rodas de tração do caminhão. Pode ser engatado em vários tipos de carretas e semi-reboques, para o transporte.

CBU – Exportação de veículos totalmente montados.

CE - CÓDIGOS DE ESTOQUE – Designação de uma numeração para o item.

CEDAC - Diagrama de Causa e Efeito com Adição de Cartões. Método criado por Ryuji Fukuda para realizar ações de melhoria de maneira eficaz. Permite concentrar-se sobre aspectos precisos de um problema importante a resolver, ter "à vista" as causas dos problemas e as ações para inibi –las, gerenciar a melhoria "in loco", de modo contínuo e informar a todos, em tempo real, os objetivos de melhoria e os novos padrões de processo encontrados.

CÉLULA DE FABRICAÇÃO – Unidade de conformação e montagem, formada por alguns centros de trabalho, mecanismos de deslocamento e estoques em processo de materiais, que são inter-relacionados entre si e dedicados para a produção de família de produtos afins.

CENTRO DE CARGA - É a distancia entre o centro de gravidade da carga e a parte traseira dos garfos de uma empilhadeira.

CENTRO DE DESCONSOLIDAÇÃO – Armazém em que a maioria dos fretes entram em lotes de carga completa e saem em pequenas quantidades.

CENTRO DE CUSTO – O menor segmento de uma organização onde os custos são apurados e registrados no sistema de custeio, podendo ser um departamento ou parte dele.

CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO – Armazém com produtos acabados e itens de serviços, oriundos de mais de uma fábrica e dedicados a atender mais de um mercado. Centro de distribuição (CD) é um armazém que tem por missão realizar a gestão dos estoques de mercadorias na distribuição física.As atividades englobam recepção, expedição, manuseio e armazenagem de mercadorias, administração de informações, emissão de notas fiscais, conhecimentos de transporte e outros documentos e, em alguns casos, agregação de valor intrínseco (físico) como a colocação de embalagens e rótulos e a preparação de kits comerciais.

CENTRO DE SEPARAÇÃO DE CARGAS – Centro de recebimento de cargas que são separadas para serem expedidas para seus destinos.

CENTRO FLEXÍVEL DE MANUFATURA – FMC – Sistema automático com máquinas por CNC e com alimentação e descarga por manipuladores, com facilidade de mudança rápida de produtos.

CENTRO LOGÍSTICO – Centro de Distribuição que inclui serviços operacionais agregando valor aos produtos e materiais que processa.

CERTIFICAÇÃO - Ato formal de reconhecimento que a empresa realizou uma série de atividades planejadas e documentadas para garantir que os seus produtos/serviços sejam fabricados segundo certos padrões.

CERTIFICAÇÃO – Modo pelo qual uma terceira parte dá garantia escrita de que um produto, processo ou serviço está em conformidade com os requisitos especificados.

CERTIFICAÇÃO DE FABRICAÇÃO DO PRODUTO – Comprovação da capacidade de se produzir produtos conforme as especificações, verificadas no controle estatístico do processo e comprovação dos requisitos funcionais e operacionais estabelecidos no projeto.

CERTIFICAÇÃO DO PROJETO DO PRODUTO – Verificação se o projeto cumpre os objetivos iniciais de atender as especificações técnicas e se todos os problemas encontrados, foram resolvidos e corrigidos.

CFM - Continuous Flow Manufacturing.

CFR - Cost and Freight ou Custo e Frete.

CG - Consumer Goods.

CHAPA - É a denominação dada ao profissional autônomo que é contratado pelo motorista de caminhão para fazer o carregamento ou descarregamento da carga, na origem ou destino.

CHATA - Barcaça larga e pouco funda.

CHICOTES - São os cabos que fazem a ligação entre o cavalo mecânico e a carreta para a passagem de fios elétricos (luz da lanterna, luz de freios/ré e luz da placa do veículo) e para os fluídos (óleo) de acionamento dos freios.

CI - Continuous Improvement.
CICLO DA QUALIDADE (1) - Atividades interdependentes, que influenciam a qualidade nas diferentes fases.
CICLO DA QUALIDADE (2) – Modelo conceitual de atividades interdependentes que influenciam a qualidade, nas diferentes fases, variando desde a identificação das necessidades até a avaliação do atendimento destas necessidades.
CICLO DE DEMING – Ciclo de interação constante entre pesquisa, projeto, produção e vendas, para se chegar a uma melhor qualidade para os usuários.
CICLO DE FABRICAÇÃO – Tempo transcorrido entre o recebimento da matéria-prima e o envio do produto ao cliente final ou o recebimento nos armazéns de produtos acabados.
CICLO DE PRODUÇÃO – Tempo entre o término de duas unidades de uma determinada produção.
CICLO DE SUPRIMENTO – Tempo decorrido entre a colocação de uma ordem e outra.
CICLO DE VIDA - A seqüência pela qual o produto, o maquinário e o equipamento passam da concepção ao esgotamento do seu valor residual.
CICLO DE VIDA – ANÁLISE – Técnica de projeção quantitativa baseada em modelos históricos de outros produtos que passaram pela introdução, crescimento, maturidade, saturação e declínio, similares a nova família em desenvolvimento.
CICLO DE VIDA DE UM PRODUTO – Período de tempo entre a data de introdução e a data final de um produto no mercado. Fases: introdução, crescimento, maturidade, saturação, declínio e retirada.
CICLO PaFVA - (Padronizar, Fazer, Verificar, Agir) - Aperfeiçoamento do ciclo PDCA, onde a administração decide primeiro criar o padrão, antes de desempenhar a função regular de PDCA.
CICLO PDCA - (Padronizar, Fazer, Verificar, Agir) - Adaptação do ciclo Deming, que afirma que todas as ações administrativas melhoram através da aplicação cuidadosa da seqüência: planejar, fazer, verificar, agir.
CIF – Cost, Insurance and Freight ou Custo, Seguro e Frete. Neste caso, o material cotado já tem tudo embutido no preço, ou seja, é posto no destino. Condição em que o vendedor é responsável pelos custos, seguro marítimo e despesas de frete dos produtos.
CINTA COM DIVISÃO - Moldura com uma aba de interligação para suportar o "teto" da caixa de papelão ondulado.
CINTAMENTO - Aplicação de cintas de segurança em embalamento ou acondicionamento.
CINTAS DE REFORÇO - Moldura colocada por dentro junto às paredes da caixa de papelão ondulado para aumentar a resistência de coluna.
CIP - Carriage and Insurance Paid To ou Transporte e Seguro Pagos Até.
CÍRCULOS DE CQ - Grupo que desempenha voluntariamente atividades de controle de qualidade no local de trabalho, realizando estas tarefas continuamente, como parte de um programa na empresa inteira, de controle de qualidade, desenvolvimento próprio, ensino mútuo, controle do fluxo e melhoramento no local de trabalho.
CKD – Exportação de veículos completos desmontados.
CKP – Área de produção das unidades CKD.
CLASS - Capacity Loading and Operation Sequence Scheduling.
CLASSE MUNDIAL (WORLD CLASS) – Prática ou conjunto de práticas que diferencia uma empresa das demais, tornando-a mais competitiva no mercado em que atua.
CLASSIFICAÇÃO DE MATERIAIS – Atividade responsável pela Identificação, Codificação e Catalogação de materiais e fornecedores.
CLIENTE (1) – Entidade compradora que se caracteriza por ser uma entidade jurídica, como por exemplo, uma outra empresa industrial ou estabelecimento atacadista ou de varejo.
CLIENTE (2) – Pessoa ou organização que recebe um produto, um serviço ou uma informação mediante retorno.
CLIENTE DE PROJETO - Aquele que patrocine ou ordene um estudo e remunere o consultor por este trabalho.
CLIENTE EM GERAL - Pessoa ou entidade que troca recursos monetários por um produto ou serviço.
CLIENTE INTERNO (1) – Área que recebe um produto ou serviço, como material, serviço ou documento de qualquer outra área da organização.
CLIENTE INTERNO (2) - Qualquer pessoa, departamento ou divisão que recebe um produto ou serviço (geralmente peças ou suprimentos, mas também relatórios e documentos, ou ainda assessoria profissional) de outra pessoa ou departamento da mesma organização (fornecedor interno).
CLIENTE INTERNO (3) – Recebedor do resultado da atividade de uma outra pessoa ou departamento, que pode abranger produto, serviço ou informação.
CLUSTER - São concentrações geográficas de empresas interligadas entre si, que atuam em um mesmo setor com fornecedores especializados, provedores de serviços e instituições associadas.
CM - CATÁLOGOS DE MATERIAIS - Têm por finalidade consolidar e divulgar os dados de Identificação e Codificação de Itens de Suprimento adquiridos pela empresa.

CMRP - Capacitated Material Requirements Planning.
CO-OPETITION – Colaboração entre empresas concorrentes para atender a uma necessidade específica do cliente ou aproveitar uma janela de oportunidade do mercado.
COACH – Facilitador da utilização cada capacidade de cada elemento da cadeia de distribuição.
COBERTURA MÉDIA - É a indicação de quantas vezes o estoque se renovou durante o período (n). CM = 12/Cr ou sejam os 12 meses do ano divididos pelo coeficiente de rotação.
COD – Collect on Delivery, ou Cobrança na Entrega. Também pode ser Cash on Delivery, ou Pagamento Contra Entrega.
CODE STICHING - Tecnologia que permite decifrar e reconstruir os códigos de barras danificados ou truncados.
CODIFICAÇÃO DE FORNECEDOR – Representação dos dados de identificação dos fornecedores de itens de suprimento por meio de códigos numéricos de composição uniforme.
CODIFICAÇÃO DE MATERIAL - Compreende a apropriação de códigos numéricos para itens de suprimento, agrupados ou individualizados e sob as seguintes denominações: Código de grupo, Código do Subgrupo, Código de Identificação, Código de Estoque.
CODIFICAÇÃO DE MATERIAL – Representação dos dados de identificação dos itens de suprimento por meio de códigos numéricos de composição estruturada.
CÓDIGO BIDIRECIONAL - Lido pelo scanner em ambos os sentidos e depois decodificado no sentido correto.
CÓDIGO CONTÍNUO - Os espaços fazem parte da codificação.
CÓDIGO DE BARRAS – Série alternativa de barras e espaços, representando a informação em código que poderá ser lida por leitores eletrônicos. O código de barras destina-se a facilitar e aprimorar a entradas de dados em um sistema de computação.
CÓDIGO DE REFERENCIA DO FORNECEDOR - O CR - Código de Referencia do Fornecedor, comumente denominado Nome da Peça, Número da Peça ou “Part Number”, é um código adotado pelo fornecedor para representar item de suprimento de sua fabricação ou venda.
COEFICIENTE DE ROTAÇÃO - É a relação entre as retiradas de um estoque e o seu próprio estoque médio: Cr = saídas/estoque médio.
COFC – Situação que se caracteriza pela colocação de um contêiner sobre um vagão ferroviário, sendo um doublestack, quando são colocados dois contêineres.
COFRE DE CARGA - O mesmo que container.
COLETOR – ou Scanner, equipamento utilizado para a leitura ótica de códigos de barras.
COLETORA - Leitora ótica (scanner em inglês) de códigos de barras utilizada para o reconhecimento de volumes em centros de distribuição. Em conjunto com um Sistema de Rádio Freqüência e um Sistema de Administração de Armazéns constitui-se numa das principais ferramentas para operações de alta velocidade em centros de distribuição.
COMAKERSHIP/PARTNERSHIP (1) - É a estratégia dirigida ao envolvimento solidário dos fornecedores no complexo empresarial do cliente. Realiza-se através do "just in time" e "free pass" podendo alcançar inclusive uma integração estratégica.
COMAKERSHIP/PARTNERSHIP (2) – Estratégia dirigida ao envolvimento solidário dos fornecedores nas instalações da empresa. Obtém-se o just in time e o free pass.
COMBOIO - Conjunto de veículos que seguem juntos para um mesmo destino. Utilizado principalmente por motivo de segurança; carros de munições e mantimentos que acompanham forças militares; composição ferroviária (em Portugal).
COMMODITY – Artigo ou mercadoria com especificação comum no mercado, sem diferenciações e de fácil obtenção.
COMMS – Customer-oriented manufacturing management system.
COMPRA POR LOTE FIXO – Compra de lotes fixos de materiais, determinados por técnica econômica e que sempre é realizada em períodos variáveis, devido a não constância da demanda.
COMPRA POR PERÍODO FIXO – Abastecimento de itens padrões realizados sempre num período fixo, como semanal e mensal, aplicado em material de escritório, informática, limpeza e manutenção, sempre utilizando listagens padrões.
COMPRAR OU FABRICAR – Técnica de análise para se decidir se a empresa deverá produzir ou comprar um determinado item.
COMPUTADOR DE BORDO – Utilizado em veículos para cálculo do consumo de combustível, autonomia, distância percorrida, distância até o destino final, velocidade média, etc.
COMUNICAÇÃO DE DADOS VIA RÁDIOFREQUÊNCIA – É um sistema no qual a comunicação é feita através de uma conexão entre o servidor e o recurso de coleta de dados, tais como terminais.
CONCEITO DO MERCADO - Definição concisa do conjunto de necessidades dos usuários de um segmento de mercado e suas características, como o perfil das pessoas que formam parte deste segmento de mercado.
CONDOMÍNIO INDUSTRIAL – Instalação de unidades avançadas das empresas fornecedoras no mesmo terreno da empresa montadora.

CONFERÊNCIA DOCUMENTAL - Verificação da conformidade dos documentos relativos aos materiais e componentes recebidos, a saber: Notas fiscais, manuais, certificados, entre outros.
CONFERÊNCIA FÍSICA - Verificação da condição física dos materiais e produtos recebidos quanto a integridade dos mesmos e das embalagens e quanto a conformidade em termos de qualidade e validade.
CONFERÊNCIA QUANTITATIVA - Verificação da conformidade dos materiais no tocante a quantidade.
CONFIABILIDADE – propriedade de um sistema, aparelho ou componente de funcionar adequadamente durante um intervalo de tempo.
CONFIABILIDADE DAS MÁQUINAS - A probabilidade que maquinário e equipamento podem funcionar continuamente, sem falha, por um intervalo específico de tempo quando operados em condição determinada.
CONFIABILIDADE DO ITEM - É a probabilidade de que um item irá continuar a funcionar nos níveis de expectativa do cliente e em um ponto de medição, sob condições ambientais e de ciclo de serviços especificados.
CONFIABILIDADE DO PRODUTO - É a capacidade do produto de funcionar por um determinado tempo, sem parada para reparos.
CONFORMIDADE - Atendimento a requisitos especificados. O não atendimento é então, uma não-conformidade.
CONHECIMENTO DE TRANSPORTE - Documento emitido pelo transportador, que confirma o recebimento das mercadorias a transportar e constitui o contrato de transporte entre o embarcador e o transportador, para os diversos modais de transporte.
CONSIGNAÇÃO – Materiais que ficam de posse dos clientes, mas que permanecem de propriedade do fabricante e somente deverão ser pagos quando vendidos para terceiros.
CONSOLIDAÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO – Ordenação sistemática de documentos pertinentes a uma determinada parte do projeto, produto ou processo, sucessivamente agrupados, até se ter todos os documentos do projeto, observada a articulação entre os mesmos.
CONSOLIDAÇÃO DE CARGA (1) – Técnica de abastecimento onde um caminhão visita todos os fornecedores todos os dias retirando as mercadorias programadas para atender a compradora naquele dia.
CONSOLIDAÇÃO DE CARGA (2)- Consiste em criar grandes carregamentos a partir de vários outros pequenos. Resulta em economia de escala no custo dos fretes. É preciso um bom gerenciamento para utilizar este método, pois é necessário analisar quais cargas podem esperar um pouco mais e serem consolidadas. Se mal executado, compromete a qualidade do serviço de transportes, pois gerará atrasos.
CONSÓRCIO – Forma de cooperação entre duas ou mais empresas para operar em determinado negócio.
CONSUMIDOR (1) – Trata-se de pessoa física que adquire produtos para consumo rápido e renovação periódica da compra.
CONSUMIDOR (2) – Tipo diferenciado de usuário, que consome produtos em curtíssimo prazo.
CONTABILIDADE DOS ESTOQUES – Atividade contábil que se preocupa na valoração de todos os itens em estoque, utilizando um sistema perpétuo ou periódico.
CONTAGEM CÍCLICA - Contagem realizada rotineiramente em itens com divergência ou a confirmar no estoque.
CONTAINER - Equipamento de metal no formato de uma grande caixa, que serve para o transporte de diversos materiais, fazendo assim uma unitização de cargas, que ao estarem acondicionados no seu interior, não sofrem danos durante o percurso e nem em caso de transbordo para outros modais. São reutilizáveis e possuem quatro tamanhos principais de 30, 25, 20 e 10 toneladas.
CONTENEIRIZAÇÃO - Consolidação de produtos acabados ou semi acabados em contêineres, para serem movimentados até o descarregamento final, em geral no exterior.
CONTINUOUS IMPROVEMENT (MELHORIA CONTÍNUA) - Componente essencial no just-in-Time e na Qualidade Total que reflete uma determinação inabalável para eliminar as causas dos problemas. É o oposto da mentalidade de “apagar incêndios”.
CONTRACT LOGISTIC - Logística contratada. Operação delegada ao operador logístico.
CONTROLE – Atividade que tem por objetivo ajustar o realizado, durante a execução, com o planejado e que se divide em partes como segue: acompanhamento, avaliação, decisão e retroalimentação.
CONTROLE CONTÍNUO DO PROCESSO – Utilização de sensores para monitorar um processo e realizar automaticamente as alterações na operação através de alças de retroalimentação.
CONTROLE DA CAPACIDADE (1) – Medição do volume de produção e comparação desta produção com a capacidade planejada, determinar estas variações e determinar ações corretivas para se retornar aos limites das variações planejadas.
CONTROLE DA QUALIDADE (2) - Conjunto de atividades planejadas e sistemáticas, implementadas no sistema de qualidade e demonstradas como necessárias para prover confiança adequada de que uma entidade atenda os requisitos para a qualidade.
CONTROLE DA QUALIDADE (3) – Técnicas e

atividades operacionais, utilizadas para atingir os requisitos da qualidade.
CONTROLE DA QUALIDADE DE PROJETOS – Monitoramento dos resultados do projeto para determinar se atende aos padrões relevantes de qualidade e se as causas de um desempenho insatisfatório estão afastadas.
CONTROLE DE CUSTO – Atividade para eliminar desperdícios caracterizados pela utilização de insumos em quantidade acima dos valores padrões determinados pelo projeto.
CONTROLE DE DOCUMENTOS – Sistemática de controle de documentos para garantir a utilização sempre da versão atual.
CONTROLE DE ESTOQUES – Técnicas e atividades para se manter um determinado nível de estoque de itens como: matéria-prima, materiais em processo e produtos acabados.
CONTROLE DE PROCESSO (1) - conjunto de atividades a partir das quais se assegura que um dado processo gere os resultados de acordo com o objetivo.
CONTROLE DE PROCESSO (2) – Função exercida para manter um processo dentro de uma faixa de capabilidade pela retroalimentação e correção.
CONTROLE DE QUALIDADE - Técnicas e atividades operacionais utilizadas para atingir os requisitos de qualidade.
CONTROLE ESTATÍSTICO DO PROCESSO (CEP) - O uso de técnicas estatísticas, tais como gráficos de controle, para analisar um processo ou seu resultado de maneira a tomar ações apropriadas para atingir e manter um estado de controle estatístico e melhorar a capacidade do processo.
CONVEYOR – Transportador contínuo.
CORE BUSINESS - Relativo ao próprio negócio ou especialidade no negócio que faz.
CORREDOR – Área para tráfego de pessoal, material ou equipamentos.
COST DRIVES – Fatores direcionadores de custo.
CP - Um índice de capacidade, que é a razão da tolerância especificada da peça para a distribuição 6? do processo sem levar em conta a localização dos dados. É calculado depois da verificação de que o processo está estatisticamente controlado.
CP / CPK - São indicadores da capabilidade do processo. Cp relaciona a variação natural do processo com a especificação.
CPC - Commerce Planning Colaboration.
CPFR - Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment ou Planejamento Colaborativo de Previsão e Reabastecimento.
CPIM - Certified in Production and Inventory Management.
CPM - Certified Purchasing Manager.
CPK - Um índice de capacidade que considera tanto a distribuição do processo quanto a proximidade da distribuição em relação aos limites de especificação. É calculado depois da verificação de que o processo está estatisticamente controlado.
CPM – CRITICAL PATH METHOD – Uma técnica de planejamento por rede para a análise dos tempos de execução de um projeto, utilizada para o planejamento e controle das atividades de um projeto, identificando os elementos que atualmente funcionam como restrição na redução do tempo total.
CPT - Carriage Paid To ou Transporte Pago Até.
CPV - O custo dos produtos vendidos é maior quando a venda se eleva, já que o custo unitário de um produto vendido é constante, e dado de entrada da formação do preço.
CQ - Controle de qualidade que compreendendo um sistema de meios para fazer, economicamente, produtos ou serviços que satisfação as necessidades do consumidor.
CR - Código de Referência do Fornecedor
CRM - Customer Relationship Management ou Gerenciamento do Relacionamento com o Cliente ou Marketing One to One.
CRONOGRAMA - É um plano que descreve as tarefas, obrigações, acontecimentos e tempos requeridos para oferecer um produto que atenda aos requisitos e expectativas dos clientes.
CROSS DOCKING – Passagem das mercadorias que chegam, rapidamente para a expedição destas mesmas mercadorias para os clientes. O cross-docking é um sistema no qual os bens entram e saem de um centro de distribuição (CD), sem ali serem armazenados. Permite aumentar o giro dos estoques. Pode também ser definido como o movimento simultâneo de materiais recebidos, das docas de recebimento para as docas de expedição.
CRP - Capacity Requirements Planning.
CRP - CONTINUOUS REPLENISHMENT PROGRAM - Suprimento contínuo entre parceiros comerciais, com informações relativas às vendas reais dadas pelos scanners, com suprimento ajustado ao necessário, com a manutenção de estoques mínimos e com informações comparadas com a previsão de demanda previamente acordada entre os parceiros comerciais.
CTD - Combined Transport Document ou Documento de Transporte Combinado.
CUBAGEM (1) – Método para a programação de colocação de caixas com mercadorias dentro de um baú ou container, para garantir a melhor ocupação volumétrica e colocar o centro de gravidade das cargas o mais próximo possível do centro geométrico do contentor.
CUBAGEM (2) - Volume cúbico disponível para estocar ou transportar. Calcula-se o metro cúbico multiplicando-se o comprimento pela largura e pela altura.
CURVA DE APRENDIZADO – Função que reflete o ritmo de elevação das habilidades e capacidades a medida que são produzidas mais

unidades de um certo item, resultando num tempo de produção menor com o decorrer do tempo.

CUSTEIO POR ABSORÇÃO – Sistema de custeio para valoração do produto acabado, semi-acabados e pré-montados onde uma parcela dos custos fixos departamentais são assumidos por cada unidade produzida. A absorção do custo fixo é realizada pelo cálculo da taxa horária do departamento ou da máquina, multiplicado pelo tempo de conformação ou montagem dos componentes intermediários ou do produto.

CUSTO BÁSICO - São custos padrões definidos numa certa ocasião, e nunca mais alterados para que não se perca a referência histórica. Poderemos então utilizar os números para a montagem de séries históricas elucidativas.

CUSTO CORRENTE - Custo padrão que poderá ser atingido, desde que haja um esforço generalizado para se atingir este objetivo.

CUSTO DA QUALIDADE – Custos dos produtos fabricados de maneira defeituosa, custos dos defeitos ocorridos no cliente, custo da inadequação com os requisitos do cliente e custo das atividades de controle da qualidade.

CUSTO DE AQUISIÇÃO – Valor que envolve os custos de cotação e do produto ou serviços em si e custos decorrentes da entrega.

CUSTO DE ARMAZENAGEM – Valor que envolve gastos com espaço para armazenagem e pessoal para movimentação do produto.

CUSTO DE ESTOQUE – Valor que envolve preço do produto ou serviço, custo de cotação, custo de pedido, custo de armazenagem e despesas de venda.

CUSTO DE FALTA OU STOCKOUT COST - É o custo considerado pela falta de um item, por falta de estoque, quando se recebe um pedido. Este custo pode ser variado, devido a se perder um pedido total ou parcial, pelo custo de se repor de forma urgente ou pelo custo de se alterar toda a programação de produção para fabricá-lo.

CUSTO DE OBSOLESCÊNCIA - É o custo de se manter em estoque itens obsoletos ou sucateados. Geralmente os itens obsoletos são componentes de equipamentos ou máquinas fora de linha de fabricação.

CUSTO DE OPORTUNIDADE – Retorno do capital que poderia acontecer, se não fosse utilizado nos atuais investimentos realizados.

CUSTO DE PEDIDO – Valor que envolve todos os gastos para se fazer um pedido, como gasto com pessoal, telefone, papel, lápis e tudo mais que for necessário para a confecção do pedido.
u é o custo considerado somando basicamente as operações de fazer a solicitação a Compras, acompanhar seu atendimento, fazer o recebimento, inspecionar quando da chegada, movimentá-lo internamente e fazer seu pagamento.

CUSTO DE VENDA – Valor que envolve gastos com propaganda, emissão de nota fiscal e comissão de vendedores.

CUSTO DO CICLO DE VIDA (LCC) - A soma de todos os fatores de custo incorridos durante a expectativa de vida do maquinário.

CUSTO FIXO – Dispêndios da empresa que serão absorvidos no produto via custo departamental e que não se alteram em curto prazo. com a variação do volume da produção.

CUSTO GLOBAL - A avaliação a custo global refere-se ao fato de se avaliar os fornecedores, no que diz respeito aos aspectos econômicos, comparando-os operacionalmente, não com base no preço, mas com base no custo global que eles acarretam à empresa cliente. O custo global envolve o custos da qualidade, custos de confiabilidade, custos de tempo de resposta, custos de lotes de reabastecimento, custos de falta de aperfeiçoamento, custos de obsolescência tecnológica e o preço.

CUSTO GLOBAL DO FORNECIMENTO – Custo que o fornecimento de um item acarreta para a empresa, com qualidade, confiabilidade, tempo de resposta, lotes de reabastecimento, falta de aperfeiçoamento, custos da obsolescência e preço.

CUSTO IDEAL - Custos padrões mínimos sem folgas que constituem a meta mais ambiciosa da eficiência da produção.

CUSTO LOGÍSTICO - É a somatória do custo do transporte, do custo de armazenagem e do custo de manutenção de estoque.

CUSTO MARGINAL – Custo adicionado, quando a quantidade gerada numa operação ou processo, é elevada de uma unidade.

CUSTO MÉDIO – Custo estimado total, incluindo absorção dos custos departamentais, para se produzir um lote de produtos, dividido pelo número das unidades produzidas e de boa qualidade.

CUSTO TOTAL DA REVENDA - É a somatória de todos os custos de um produto para revenda ou serviço, considerando os custos de aquisição, custos de pedido, estoque, armazenagem, custo de venda e despesas de entrega.

CUSTO VARIÁVEL DO PRODUTO – Resultado da divisão do custo fixo da empresa num determinado período, pela quantidade de produtos produzidos neste mesmo período.

CUSTOS – Dispêndios que são absorvidos ao valor do produto e incorporados no valor dos estoques de produtos acabados.

CVB – Completed Build Up.

CWQC: "Company-Wide Quality Control"- Termo usado, de maneira genérica, com o mesmo sentido de TQC ("Total Quality Control ") estratégia que consiste em projetar, produzir e pôr à disposição dos clientes novos produtos e

serviços que proporcionem sua plena satisfação a um nível de preço aceitável, através do envolvimento de todos da organização, dos fornecedores e dos canais de distribuição. Outros aspectos fundamentais desta abordagem são a cultura do melhoramento contínuo e a cultura dos processos. Através desta estratégia, a empresa busca maior competitividade e a garantia de sua prosperidade e sobrevivência.

D

DADOS DE BENCHMARK - São os resultados de uma investigação para determinar como os concorrentes ou as empresas líderes de classe obtém seu nível de desempenho.
DAF - Delivered At Frontier ou Entregue na Fronteira.
DC - Distribution Center.
DDP ou DOOR TO DOOR - Delivered Duty Paid ou Entregue com Taxas Pagas.
DDU - Delivered Duty Unpaid ou Entregue sem Taxas Pagas.
DECLARAÇÃO DO FORNECEDOR – Modo pelo qual um fornecedor dá garantia escrita de que um produto, processo ou serviço está em conformidade com os requisitos especificados.
DELAY – Espera.
DEMAND CHAIN MANAGEMENT - Gerenciamento da Cadeia de Demanda.
DEMANDA - Chamamos então de demanda o número de unidades de uma certa mercadoria ou serviço que os consumidores estariam dispostos a comprar, numa certa unidade de tempo, em condições explícitas de ocasião, lugar e preço.
DEMANDA DEPENDENTE – Demanda derivada da desagregação das fichas de montagem e estrutura da listagem de materiais de um item ou produto agregado, não sendo, portanto projetada, mas simplesmente calculada. O item que atende a montagem tem demanda dependente e o mesmo item que atende a reposição têm demanda independente.
DEMANDA DO MERCADO – Quantidade de produtos ou serviços que os usuários estão prontos a adquirir a um certo preço.
DEMANDA INDEPENDENTE – Demanda de um item que não tem nenhuma relação com a demanda de outros itens, como a demanda de peças sobressalentes.
DEMING – CICLO – Tradicional roda PDCA (plan-to-check-action) utilizada para mostrar a interação entre marketing de desenvolvimento, desenvolvimento de produtos, produção e vendas, para se melhorar a qualidade da operação.
DEMING 14 – Prática de administração proposta por Deming como segue: adote o propósito de melhoria contínua dos produtos e serviços, adote uma nova filosofia, não dependa de inspeção para se ter qualidade, reduza os custos utilizando fornecedores parceiros, adote a melhoria contínua dos processos, treine constantemente os colaboradores, fortaleça as lideranças, combata o temor, promova a integração das áreas, elimine os apelos e metas, elimine quotas e objetivos, remova as causas da falta de dignidade, eduque o seu pessoal e faça que todo mundo participe da mudança.
DEMURRAGE – Multa paga pelo contratante, quando o navio contratado demora nos portos, mais do que o acordado.
DENSIDADE DE EMBALAGEM - CUBAGEM UNITÁRIA - Quantidade de embalagem de comercialização, que cabe em um metro cúbico.
DENSIDADE DE VALOR - Valor de venda do produto, dividido pelo seu volume.
DEPRECIAÇÃO – Alocação ao valor do ativo permanente, da redução de seu valor segundo regras estabelecidas, valores que são levados a custo da produção ou às despesas mensais.
DEQ – Delivery ExQuay - O fornecedor entrega a mercadoria no cais do porto de destino.
DES - Delivered Ex SHIP ou Entrega no Navio.
DESDOBRAMENTO DO PLANO DE AÇÃO - Implantação dos planos de ação de um programa Kaizen, diretamente pelos gerentes de linha e indiretamente através da organização multifuncional.
DESEMPENHO - Nível em que o produto e sua embalagem desempenham os requisitos, mantém a sua utilidade ao longo do tempo especificado, de maneira confiável e segura, antes de ser descartado.
DESENHO DE LEIAUTE – Desenho em que está a aprovação da embalagem impressa.
DESENVOLVIMENTO DO PRODUTO (1) - Conjunto de ações de engenharia, com a finalidade de transformar as especificações do Marketing de Desenvolvimento, em um artigo industrial manufaturável.
DESENVOLVIMENTO DO PRODUTO (2) – É um conjunto de tarefas de cunho técnico, com o intuito de fazer o projeto do produto crescer em detalhamento, funcionalidade e resolução de pontos críticos de apresentação e manufaturabilidade.
DESLOCAMENTO - Mudança de mercadorias de local por manuseio, movimentação ou transporte.
DESOVA – Retirada dos itens de um contêiner.
DESPACHO – Atividade de carregamento que envolve controle, abastecimento de combustível, motoristas, equipamentos e espaço em terminais.
DESPATCH ou PRESTEZA – Prêmio devido ao contratante, quando o navio contratado permanece nos portos, menos tempo do que o acordado.

DESPESAS – Dispêndios debitados periodicamente à conta de resultado e que não incorporam ao valor do produto acabado.
DEVOLUÇÃO – Redespacho das mercadorias que deverão ser retornadas ao fornecedor.
DFDC – Coleta de dados por rádio freqüência.
DIAGRAMA CAUSA E EFEITO – Diagrama que ilustra as causas principais e secundárias que determinam a ocorrência de um efeito ou de um sintoma, que denominamos problema.
DIFERENCIAÇÃO - Diferenças positivas geradas no desenvolvimento do projeto, a respeito da forma, da tecnologia, dos materiais, da funcionalidade, da embalagem e do visual mercadológico e que agradarão o usuário.
DIRECT STORE DELIVERY – Entrega Diretamente na Loja.
DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO - Diretrizes que deverão ser utilizadas em comum em todos os planejamentos setoriais da empresa.
DIRETRIZES ESTRATÉGICAS – Conjunto de indicações de caráter amplo, que direcionam a atuação da empresa como um todo e orientem ou canalizam os critérios no processo de tomada de decisão para a escolha dos objetivos estratégicos globais.
DISTRIBUIÇÃO – Atividade associada a movimentação de materiais como produtos e partes sobressalentes, deste o fabricante até o cliente final.
DISTRIBUIÇÃO FÍSICA – Compreende as funções de faturamento, separação de pedidos, transporte e centros de distribuição.
DISTRIBUIÇÃO REVERSA – Processo pelo qual uma empresa coleta de seus usuários finais os seus produtos usados, danificados ou obsoletos, além de embalagens ou partes de seus produtos.
DOCA - interface entre a expedição, e os transportes com a finalidade de facilitar o carregamento e descarregamento de mercadorias.
DOCK RECEIPT – Recibo de Doca.
DOCK-TO-STOCK TIME – tempo decorrido entre o recebimento do material na doca e a sua disponibilização no estoque para venda.
DOCUMENTAÇÃO – Processo de coletar e organizar documentos ou informações contidas nestes documentos.
DOLLY ou ROMEU E JULIETA - Um reboque com uma quinta roda, usada para converter um semi-reboque em reboque. É muito utilizado para o transporte de cana de açúcar.
DORMENTE - Nome dado às travessas, geralmente de madeira, em que assentam os carris da linha ferroviária.
DPS – Digital Picking System.
DRP – Distribution Resource Planning ou Planejamento dos Recursos de Distribuição.
DRAGAGEM - Serviço de escavação nos canais de acesso e áreas de atracação dos portos para manutenção ou aumento da profundidade.
DRAW-BACK - Envolve a importação de componentes, sem pagamento de impostos (IPI, ICMS, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante e Imposto sobre Prestações de Serviços de Transporte Estadual), vinculada a um compromisso de exportação. Restituição de imposto alfandegário ou aduaneiro que é pago na importação de produtos que mais tarde serão exportados.
DRIVE-INS – Estrutura de verticalização dos estoques usada, preferencialmente, em casos onde se tem um grande volume de materiais e poucas variedades de itens, não perecível e de pouca seletividade. Estruturas de aço semelhante aos porta-páletes contendo longarinas verticais em formas de colunas, servindo para armazenagem de grandes quantidades de páletes.
DRIVEWAY ACESS – Rampa niveladora.
DROPSHIP – Muitas paradas para entrega de produtos em muitos locais por um mesmo veículo.
DRY-PORT – Porto Seco.
DRW (DAILY ROUTINE WORK) - Aplicação diária do PDCA em todas as atividades de tipo repetitivo da empresa, a fim de satisfazer as necessidades e as expectativas do cliente (interno ou externo). A essência do DRW é a orientação de todos ao seu cliente. Constitui-se no instrumento gerencial para o melhoramento, a pequenos passos, das atividades que não estão na política anual e manutenção dos serviços de todas as unidades da empresa.
DSD – Direct Store Delivery – Mercadorias entregues diretamente às lojas a partir das fábricas, sem passar pelo depósito do distribuidor ou centro de distribuição do fabricante.
DSE - Declaração Simplificada de Exportação.
DTD - DOCK TO DOCK - É o tempo decorrido entre o recebimento da matéria-prima até a expedição dos produtos acabados.
DUN - DISTRIBUITION UNIT NUMBER - Código de barras onde se acrescenta o dígito que trata da variante logística.

E

EADI - Estação Aduaneira Interior.
EAI - Enterprise Application Integration, que faz a integração de sistemas internos.
EAN - EUROPEAN ARTICLE NUMBERING - ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE E NUMERAÇÃO DE ARTIGOS - União dos representantes de 12 países europeus (Inicialmente: European Article Numbering), sistema de codificação que foi projetada para ser compatível com o sistema UPC em uso nos Estados Unidos.
EC - Electronic Commerce.

ECONOMIA DE ESCALA – Economia representada pela redução do custo unitário de um produto, ocasionado pela distribuição dos custos fixos da fábrica, por uma maior quantidade de produtos fabricados.
ECR – EFFICIENT CONSUMER RESPONSE – Processos desenvolvidos para se proporcionar uma rápida resposta as exigências do mercado, para o desenvolvimento de lançamento de produtos, no atendimento de pedidos, na produção por encomenda, na recuperação de falhas, na adaptação às mudanças do mercado, ou seja, uma administração flexível.
ECR - Efficient Consumer Response. Um modelo estratégico de negócios, no qual fornecedores e varejistas trabalham de forma integrada, visando melhorar a eficiência da cadeia logística, de forma a entregar maior valor ao consumidor final.
EDI (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE) - Troca contínua de informações, através da rede de informação, entre fornecedores e clientes para obter vantagens: eliminação de pedidos escritos, transação em tempo real, faturamento automático, eliminação de documentos e sistema de planejamento/programação integrado e comum.
EDI SERVER – Computador, software, caixas postais, e facilidades de transações que constitui o centro geral do EDI.
EDIFACT – Eletronic Document Interchange for Administration, Commerce and Transportation.
EFI - Electronic Freight Invoice.
EFICIÊNCIA – Porcentagem da saída real de um sistema de produção, em relação à saída esperada ou padrão não sendo, portanto uma relação de saída e entrada de um sistema.
EFICIÊNCIA DA OPERAÇÃO – Relação da produção atual de um equipamento, departamento ou fábrica comparada com a produção planejada e padrão.
EFICIÊNCIA DO FLUXO – Relação entre o tempo necessário para produzir uma unidade do produto e o tempo de atravessamento relativo. Relação entre o tempo operacional e a somatória deste tempo ao tempo de controle, de espera e de movimentação.
EFICIÊNCIA GLOBAL (1) – É o produto do grau de disponibilidade do equipamento x eficiência x percentual de produto bom. O conhecimento da eficiência global pressupõe uma coleta de dados da ineficiência existente de acordo com as "Seis Grandes Perdas": paradas causadas por quebras não previstas, tempo de setup e ajustes, tempo não utilizadas e pequenas paradas, velocidade inferior a prevista, perdas por sucata ou retrabalho e perdas de início de produção. As duas primeiras perdas se referem ao grau de disponibilidade do equipamento, a terceira e a quarta à perda de velocidade (eficiência), as duas últimas a perdas por defeitos (são ligadas as porcentagens de produto bom).
EFICIÊNCIA GLOBAL (2) – Obtém-se esta avaliação se multiplicado a disponibilidade do equipamento, pela eficiência e pelo porcentual de produtos bons. As ineficiências dizem respeito a: paradas, set up, tempo não utilizado, baixa velocidade da operação, retrabalho, sucata, início da produção.
EIS - Executive Information System.
ELETRONIC TRADING – Utilização da EDI para o processo de compra e venda entra uma industria e seus clientes. Comércio sem papel.
ELQ - Economic Logistic Quantity ou Quantidade Logística Econômica. É a quantidade que minimiza o custo logístico.
EMBALAGEM - Envoltório apropriado, aplicado diretamente ao produto, para a sua proteção e preservação.
EMBALAGEM DE APRESENTAÇÃO - Embalagem que envolve a embalagem de contenção, e com a qual o produto se apresenta ao usuário, no ponto de venda.
EMBALAGEM DE COMERCIALIZAÇÃO - Embalagem que contém um múltiplo da embalagem de comercialização: constitui a unidade para a extração de pedido e, por sua vez, é um sub-múltiplo da embalagem de movimentação.
EMBALAGEM DE CONTENÇÃO - Embalagem em contato direto com o produto e, portanto, tendo que haver compatibilidade entre os materiais do produto e da embalagem.
EMBALAGEM DE MATERIAL – Dados relativos à apresentação de um item de suprimento, constituídos do tipo do recipiente (ou forma de apresentação) e conteúdo (quantidade e unidade de medida) Exemplo: Lata com 1.000 cm ³.
EMBALAGEM DE MOVIMENTAÇÃO - Múltiplo da embalagem de comercialização, para ser movimentada racionalmente, por equipamentos mecânicos.
EMBALAGEM PRIMÁRIA – Embalagem que envolve o produto, como uma lata, um vidro, um plástico. Pode também ser considerada a unidade de venda no varejo.
EMBALAGEM SECUNDÁRIA – Embalagem que protege a embalagem primária. É, em geral, a unidade comercializada pelo setor atacadista. Exemplo: bandeja de papelão para latas de cerveja.
EMBALAGEM TERCIÁRIA – Corresponde às caixas de madeira, papelão, plástico, etc.
EMBALAGEM QUATERNÁRIA – Envolve o contenedor, facilitando a movimentação e a estocagem. Corresponde, por exemplo, aos páletes.
EMBALAGEM DE QUINTO NÍVEL – É a unidade conteinerizada ou embalagens especiais para envio a longa distância.

EMBALAMENTO – Atividade para colocar os produtos dentro das várias embalagens, colocá-las dentro da embalagem de comercialização e a paletização destas embalagens.
EMBARCAÇÃO – Denominação genérica para veículo marítimo, cabotagem, fluvial ou lacustre.
EMBARCADOR - Parte que embarca a carga, conforme mencionado no conhecimento de transporte.
EMBARGO – Pedido expedido por um transportador ou entidade reguladora para restringir o frete.
EMPENHO – Tipos e quantidades de materiais que foram dedicadas a uma determinada ordem de produção, ou a um determinado cliente, mas que não foram ainda retirados dos almoxarifados ou dos armazéns de produtos acabados.
EMPILHADEIRA ou FORK LIFT TRUCK - Equipamento utilizado com a finalidade de empilhar e mover cargas em diversos ambientes.
EMPILHADEIRA DE MASTRO RETRÁTIL/ PANTOGRÁFICA – Uma forma de empilhadeira que avança a carga, permitindo que os garfos alcancem ou posicionem um pálete ou unitizador de produtos.
EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS COM PATOLAS - Proporciona a estabilidade de carga e veículo através do uso de "patas" externas ao invés de peso contrabalançado.
EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS COM PATOLAS PANTOGRÁFICAS – Empilhadeiras desenvolvidas a partir das empilhadeiras de patolas convencionais diminuindo os garfos na empilhadeira e proporcionando uma capacidade de alcance com um mecanismo tesoura (pantógrafo).
EMPILHADEIRAS FRONTAIS A CONTRAPESO - Empregam um contrabalanço na parte de trás da máquina para estabilizar cargas sendo transportadas e elevadas num mastro na frente da empilhadeira.
EMPILHADEIRAS LATERAIS - Carregam e descarregam de um lado assim eliminando a necessidade de virar a máquina dentro do corredor para acessar posições de estocagem. Existem 02 tipos: ou todo o mastro se move em um conjunto de trilhos transversalmente ao veículo ou os garfos projetam-se de um mastro fixo em um pantógrafo.
EMPILHADEIRA SELECIONADORA DE PEDIDOS – Veículo industrial, equipado com uma plataforma de carga e uma plataforma de controle do operador, móvel como um todo no mastro.
EMPILHADEIRAS TRI-LATERAIS - Assim como a empilhadeira lateral, a empilhadeira tri-lateral não requer que o veículo faça uma volta dentro do corredor para estocar ou retirar um pálete. Ao invés disso, a carga é levantada por garfos que giram no mastro, ou um mastro que gira no veículo, ou um mecanismo de garfo.
EMPILHADEIRAS TRI-LATERAIS E SELECIONADORAS DE PEDIDOS HÍBRIDAS - São similares às empilhadeiras tri-laterais, exceto pelo fato de que a cabine do operador é levantada juntamente com a carga.
EMPOWERMENT – Prática de gestão para delegar aos empregados em geral, a responsabilidade e a autoridade para tomarem decisões a respeito de seu trabalha e de suas tarefas, sem aprovação prévia ou permitir aos membros da equipe o controle e a possibilidade de mudarem as regras.
ENDEREÇO ALEATÓRIO - A estrutura modal é um fator de grande importância para a padronização de equipamentos de movimentação, e endereços para a armazenagem. Com a padronização dos endereços, caminha-se rumo ao endereçamento aleatório que aceita armazenar qualquer material acondicionado em UNIMOVs; este gerido com um sistema de informações bem planejado (e adotado de características de rastreabilidade), gerará certamente, grande produtividade.
ENDING INVENTORY - Inventário Final.
ENGRADADO - Caixa ou caixote, com os lados em forma de grade, feito de ripas de madeira.
ENTREGA – Transferência da custódia e cuidado de contenedor cheio ou vazio do transportador para o consignatário ou seu representante legal.
ENTREGA A TEMPO (ON TIME DELIVERY) – Entrega realizada 100 % das vezes no prazo. Entregas adiantadas ou atrasadas não são aceitas.
ENTREGA DIRETA – Transporte de produtos diretamente do fornecedor ao comprador.
ENTREGA DIRETA À LOJA – Método de entrega de mercadoria diretamente ao varejista através de uma saída nas instalações do armazém que se destina ao varejo.
ENTREGA PARCIAL – Entrega de uma parte da quantidade total de produtos que devem ser entregues a um cliente em uma data específica de entrega.
EOM - Electric Overhead Monorail ou Monotrole Aéreo Eletrificado.
EOQ - Economic Order Quantity.
EQUIFIX - Equipamentos fixos, como, por exemplo, as estanterias.
EQUIMOV - Equipamentos de movimentação.
ERGONOMETRIA – Medição do trabalho muscular pelo Ergonômetro.
ERGONÔMETRO – Aparelho destinado a medir o trabalho desenvolvido por determinado músculo do corpo humano.
ERGONOMIA – Técnica para equacionar problemas relativos ao ajustamento do trabalho humano ao projeto das máquinas, equipamentos e ambiente de trabalho. Técnica

para o ajustamento do usuário, aos comandos, mostradores, forma e exercício funcional num projeto de um produto a ser colocado no mercado. Ciência que estuda a adaptação do ambiente às medidas do corpo humano, considerando assim a interação perfeita entre os funcionários e o ambiente de trabalho, como luz, calor, ruídos, odores e os equipamentos e ferramentas utilizados.

ERP – Enterprise Resource Planning ou Planejamento dos Recursos do Negócio.

ESPAÇO BRUTO DE ARMAZÉM – É o comprimento multiplicado pela largura de uma construção, medido pelo lado externo das paredes, expresso em m².

ESPAÇO CÚBICO PERMITIDO – O espaço permitido por orientações, regulamentações e restrições de segurança com o equipamento disponível. ECP = área de estocagem x altura de empilhamento.

ESPINHA DE PEIXE – Diagrama para análise, que organiza as possíveis causas de um problema de uma forma hierarquizada.

ESTABILIZAÇÃO DE CARGAS - No trabalho de análise de carga, considera-se os aspectos relacionados à existência de planos de clivagem das UNIMOVs, que exigirão o uso de dispositivos de estabilização de carga, para que os movimentos internamente à fábrica e externamente à empresa, sejam executados com segurança, evitando perdas e acidentes.

ESTIBORDO - Lado direito do navio.

ESTIVADOR - Empregado das Docas que trabalha na carga e descarga dos navios.

ESTOCAGEM DE ACESSO CONTROLADO – Área dentro da fábrica ou do armazém que possui itens sujeitos a furtos, onde devem ser tomadas medidas de segurança como, por exemplo, divisórias ou outros tipos de enclausuradores.

ESTOCAGEM EM LOCAL ALEATÓRIO – Técnica de estocagem em que os materiais são colocados em qualquer espaço vazio quando chegam ao local de estocagem.

ESTOCAGEM EM LOCAL FIXO – Designação de um local relativamente permanente para estocagem de cada item em um armazém ou instalação com esta finalidade.

ESTOCAGEM POR ZONA – Mercadorias estocadas em um armazém, em grandes áreas, em dada localização.

ESTOQUES – São todos os bens materiais mantidos por uma organização para suprir demanda futura.

ESTOQUE CONSIGNADO – Estoques em posse de clientes, distribuidores, agentes, etc, cuja propriedade continua sendo do fabricante por acordo entre eles.

ESTOQUE DE ANTECIPAÇÃO – Estoque formado para nivelar as flutuações previsíveis na demanda, entrega ou produção de um item específico.

ESTOQUE DE CONTINGÊNCIA – Estoque mantido para cobrir potenciais situações de falha extraordinária no sistema.

ESTOQUE DE PROTEÇÃO ou HEDGE INVENTORY - É feito quando excepcionalmente está previsto um acontecimento que pode colocar em risco o abastecimento normal de estoque e gerar uma quebra na produção e/ou vendas. Normalmente são greves, problemas de novas legislações, período de negociação de nova tabela de preços, etc.

ESTOQUE DE SEGURANÇA ou SAFETY STOCK - Quantidade mantida em estoque para suprir nas ocasiões em que a demanda é maior do que a esperada e/ou quando a oferta para repor estoque ou de matéria-prima para fabricá-la é menor do que a esperada e/ou quando o tempo de ressuprimento é maior que o esperado e/ou quando houver erros de controle de estoque que levam o sistema de controle a indicar mais material do que a existência efetiva.

ESTOQUE EM TRÂNSITO - Refere-se ao tempo no qual as mercadorias permanecem nos veículos de transporte durante sua entrega.

ESTOQUE INATIVO - Refere-se a itens que estão obsoletos ou que não tiveram saída nos últimos tempos. Este tempo pode variar, conforme determinação do próprio administrador do estoque.

ESTOQUE MÁXIMO - Refere-se à quantidade determinada previamente para que ocorra o acionamento da parada de novos pedidos, por motivos de espaço ou financeiro.

ESTOQUE MÉDIO – Metade do lote médio de compra ou fabricação, adicionado ao estoque de segurança.

ESTOQUE MÍNIMO - Refere-se a quantidade determinada previamente para que ocorra o acionamento da solicitação do pedido de compra. Às vezes é confundido com "Estoque de Segurança". Também denominado "Ponto de Ressuprimento".

ESTOQUE PULMÃO - Refere-se à quantidade determinada previamente e de forma estratégica, que ainda não foi processada. Podem ser de matéria-prima ou de produtos semi-acabados.

ESTOQUE REGULADOR - É normalmente utilizado em empresas com várias unidades/filiais, onde uma das unidades tem um estoque maior para suprir possíveis faltas em outras unidades.

ESTOQUE SAZONAL - Refere-se à quantidade determinada previamente para se antecipar a uma demanda maior que é prevista de ocorrer no futuro, fazendo com que a produção ou consumo não sejam prejudicados e tenham uma regularidade.

ESTRADO - Tabuleiro de madeira ou de outros materiais que serve de base para arrumação de mercadorias, para serem deslocadas ou armazenadas com recursos de equipamento de

movimentação.
ESTRADO AÉREO - Estrado de alumínio medindo 230 cm X 270 cm, combinado com uma rede ou capa de material plástico para carga rápida de aviões.
ESTRADO CAIXA - Caixa montada em cima de um estrado, para conter mercadorias disformes ou frágeis.
ESTRUTURA DE ABASTECIMENTO – Posicionamento das organizações logísticas dentro da Cadeia de Abastecimento
ESTRUTURA DE PRODUTOS – Seqüência de operações que os componentes obedecem, durante a sua manufatura em produto acabado.
ESTRUTURA EXPLÍCITA DA QUALIDADE- Características de qualidade que podem ser claramente expressas no projeto, e documentação técnica do produto.
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL - Responsabilidade, vinculações hierárquicas e relacionamentos, configurados segundo um modelo, através do qual uma organização executa suas funções.
E-PROCUREMENT - Processo de cotação de preços, compra e venda on-line.
ETA – Expressão do transporte marítimo, que significa dia da atracação (chegada).
ETIQUETA (1) - Elemento portador das informações a serem contidas nos produtos ou nas embalagens.
ETIQUETA (2) - Elemento de identificação, afixado ao material por amarração. Uma etiqueta pode eventualmente ser portadora de um rotulo.
ETO - Engineer To Order.
ETS – Expressão do transporte marítimo, que significa dia da saída (zarpar).
EUL – Efficient Unit Loads.

F

FA - Factory Automation.
FAS - Free Alongside Ship ou Livre no Costado do Navio. O vendedor entrega a mercadoria ao comprador no costado do navio no porto de embarque.
FÁBRICA FOCADA – Instalação dedicada a uma família específica de produtos, com tecnologia própria e definições específicas de volume e marketing.
FÁBRICA NEGRA – Produção totalmente automatizada, sem operários ou iluminação.
FABRICAÇÃO PARA ESTOQUE – Sistema de administração onde se produz antes de se ter um pedido do cliente, que poderá ser produtos padrões ou montados sob ordem quando envolvem acessórios pré-estocados.
FABRICAÇÃO SOB PEDIDO – Sistema no qual o produto ou o serviço somente deverá ser providenciado depois do recebimento de um pedido do cliente.
FACE DE SEPARAÇÃO – É a localização, num armazém, onde a separação do pedido de menos de um pálete é realizada.
FACILITY – Instalação.
FAMÍLIA DE ITENS – Grupo de semi-acabados ou componentes, com semelhanças de projeto e processo que possam ser programados e monitorados comercialmente em conjunto.
FARDO - Volume prensado segundo uma forma padrão, mantida por cintas de segurança.
FAS - Final Assembly Schedule.
FATURA – Documento de transação comercial entre as empresas.
FCA - Free Carrier ou Transportador livre. O vendedor está isento de responsabilidades, no momento que entrega a mercadoria para o agente indicado pelo comprador ou para o transportador.
FCL - Full Container Load ou Contêiner Completo.
FCR - Forwarder Certificate of Receipt ou Certificado de Recebimento do Agente de Transportes.
FCS - Finite Capacity Schedule ou Programação de Capacidade Finita.
FEEDER - Serviço marítimo de alimentação do porto hub ou de distribuição das cargas nele concentradas. O termo feeder também pode se referir a um porto secundário (alimentador ou distribuidor) em determinada rota. Cabe salientar que um porto pode ser hub para determinadas rotas de navegação e feeder para outras.
FEEDER SHIP - Navios de abastecimento.
FEFO – First to Expire, First Out. Sistema de controle de estoques em que o material que vence primeiro deve ser utilizado primeiro.
FIFO - First In, First Out. Sistema de controle de estoques em que o material que entra primeiro deve ser utilizado primeiro.
FILME TERMO RETRÁTIL (SHRINK) – Folha plástica biorientada que, com a ação de uma fonte de calor, tem a propriedade de contrair-se, possibilitando a unitização e unificação das cargas.
FILO – First In,Last Out. Sistema de controle de estoques em que o material que entra primeiro deve ser utilizado por último.
FIO - Free In and Out ou isento de taxas no embarque e no desembarque. Despesas de embarque são do exportador e as de desembarque do importador. Nada de responsabilidade do Armador.
FLOW-RACK - Este equipamento pode ser utilizado tanto na separação de caixas, quanto na de unidades. O seu funcionamento é similar ao refrigerador de latas de refrigerantes de uma loja de conveniência. As caixas podem ser supridas pela parte traseira do equipamento e coletadas pela sua parte dianteira, sendo que a retirada da primeira caixa faz com que as demais escorreguem para frente. Devido ao seu

baixo custo e à sua grande funcionalidade o flow-rack se tornou um equipamento bastante difundido, podendo ser utilizado com ou sem equipamentos de movimentação acoplados, como também em conjunto com sofisticados sistemas de picking.

FMC - Flexible Manufacturing Cell

FOB - Free On Board ou Preço sem Frete Incluso (posto a bordo). Denominação da cláusula de contrato segundo a qual o frete não está incluído no custo da mercadoria. Tem algumas variações de FOB. Pode ser FOB Fábrica, quando o material tem que ser retirado e FOB Cidade, quando o fornecedor coloca o material em uma transportadora escolhida pelo cliente.

FOOD TOWN – Local onde se reúnem os fornecedores de um mesmo cliente.

FORKLIFT – Empilhadeira.

FORNECEDOR - Organização que fornece um produto ou serviço ao cliente e no qual se aplicam os requisitos das normas contratuais.

FORNECEDOR CERTIFICADO – Fornecedor que atinge consistentemente os padrões de qualidade, custo, entrega, regularidade financeira e que, portanto podem ficar dispensados da inspeção de qualidade.

FORNECEDOR CLASSE "A" - Fornecedor de muita importância para a empresa devido ao impacto causado pelo produto fornecido no custo ou na qualidade do produto produzido pela empresa.

FP - Finite Planning.

FREE PASS - Autorização para que o produto do fornecedor certificado chegue diretamente à linha, eliminando a inspeção de recebimento.

FREQUÊNCIA DE COMPRA - É a freqüência que um produto é comprado pelo usuário ou mesmo pelo lojista e esta interligada com a rotação do estoque. O usuário poderá comprar novos produtos, muito antes do anterior estar com sua vida utilidade encerrada.

FRETE – Produtos sendo transportados de um local para outro. Quantia em dinheiro a ser paga pelo transporte de produtos, adiantado ou mediante entrega.

FTL – FULL TRUCK LOAD – Carga Completa do Caminhão.

FTT - FIRST TIME THROUGHT - É a porcentagem de unidades que completam um processo e atingem um padrão de qualidade sem serem refugadas, retestadas, retornadas ou reparadas fora do processo.

FULFILLMENT – Atender no tempo e no prazo.

FULL PEGGING – Rastreamento completo.

G

GAIOLAS – Estruturas de ferro em forma de gaiola, utilizadas para armazenar materiais de risco ou de difícil empilhamento no pálete.

GARANTIA DA QUALIDADE (1) – Ações planejadas e sistemáticas necessárias para prover confiança adequada de que um produto ou serviço atenda aos requisitos definidos para a qualidade.

GARANTIA DA QUALIDADE (2) – Conjunto de Atividades planejadas e sistemáticas, implementadas no sistema da qualidade e demonstradas como necessárias, para prover confiança adequada de que uma entidade atenderá os requisitos para a qualidade.

GARGALO ou BOTTLENECK – Uma facilidade, função, departamento, ou recurso cuja capacidade é menor do que a necessidade da demanda. Ou a instalação, função, departamento ou recurso que impede a produção, pois sua capacidade é inferior ou idêntica à demanda.

GATEWAY – Ponto de troca de mercadorias em transporte. Ponto em que a carga passa para outro transportador ou troca o modo de transporte.

GERÊNCIA DE ESTOQUES – Atividades responsável pelo controle, inventário e programação das necessidades de material e das providências necessárias ao seu provimento, utilizando a análise da movimentação dos estoques com base nos registros quantitativos.

GIRO DE ESTOQUE - demanda anual dividida pelo estoque médio mensal.

GIRO DE INVENTÁRIO - receita operacional líquida dividida pelo saldo médio do inventário (vezes). Número de vezes que o estoque é renovado ao longo do ano.

GLOBAL SOURCING – Compras realizadas mundialmente para suprir as operações globais da empresa, com vantagens na redução do custo e a melhoria da qualidade.

GOODS MOVEMENT – Trata-se do processo físico de movimentação de mercadorias entre o fornecedor e seus clientes.

GPS – Global Positioning System ou Sistema de Posicionamento Global. Foi desenvolvida pelas forças armada norte-americana e é composto por um conjunto de 24 satélites que percorrem a órbita da Terra a cada 12 horas. Esse sistema permite que através de dispositivos eletrônicos, chamados GPS Receivers (Receptores GPS), possam ser convertidos os sinais de satélites em posicionamentos, permitindo assim a localização geográfica de qualquer objeto no globo terrestre com uma precisão em torno de 10 metros.

GRÁFICO DE BARRAS ou GANTT - Uma ferramenta simples que usa barras horizontais para mostrar quais tarefas podem ser executadas simultaneamente ao longo da vida do projeto. As atividades são listadas na

vertical, as datas na horizontal e a duração destas atividades na forma do comprimento de uma barra, que mostra a performance atual, comparada com a performance planejada.
GRAMPOS - Fixador metálico destinado a unir partes da embalagem.
GRANELEIRO – Convés único de embarcação projetado para transportar cargas secas homogêneas não embaladas, como grãos, minério de ferro ou carvão.
GUINDASTE – Equipamento de movimentação de materiais usado para elevação e transferência de itens pesados.

H

HAND HELDERS - Coletores de dados portáteis que coletam as informações constantes nas etiquetas das embalagens, e transmitem estas informações por radio freqüência para um computador central.
HOMOLOGAÇÃO – Autorização para um produto, processo ou serviço ser comercializado ou usado para um fim estabelecido ou sob condições estabelecidas.
HORIZONTE DE PLANEJAMENTO – Prazo limite para o qual se consideram válidos as premissas e alternativas para identificar os cenários futuros em que se insere a empresa para efeito de planejamento.
HOUSEKEEPING - Rotina necessária de tarefas que capacitam a operação de um sistema incluindo organização, arrumação e limpeza.
HU – Handling Unit.
HUB - Ponto central para coletar, separar e distribuir para uma determinada área ou região específica.

I

IBC - Intermediate Bulk Container ou Contenedor Intermediário para Granel.
ICO - Inventory Chain Optimization ou Otimização da Cadeia dos Estoques.
IFB - Invitation for Bid ou Convite para apresentação de proposta ou lance em leilão.
IDENTIFICAÇÃO – Tarefa de identificar e descrever o item em estoque, individualizando-o dentre os demais através de seus característicos físico/químicos e a sua aplicação.
IDENTIFICAÇÃO DE FORNECEDOR – Análise e registro dos dados de identificação de fornecedores, compreendendo: razão social, endereços e número de inscrição no CGC e CPF.
IDENTIFICAÇÃO DE MATERIAL – Tarefa de identificar e descrever o item, individualizando-o dentre os demais através de seus característicos físico/químicos e a sua aplicação.
IMCS - Inventory Management and Control System
INBOUND - Dos fornecedores para as fábricas.
INBOUND LOGISTICS - Segmento da logística empresarial, também chamada logística de entrada, que corresponde ao conjunto de operações relativas ao fluxo de materiais e informações desde a fonte das matérias primas até a entrada da fábrica. É, portanto a logística dos insumos de uma empresa.
INCOTERMS – Linguagem de 13 termos utilizada no Mercado exterior.
INDICADORES DE DESEMPENHO – Medições de característica dos produtos ou do processos, para monitoramento da conveniência de ações gerencias.
ÍNDICE DE ABSENTEÍSMO - Relação do número de dias perdidos por absenteísmo, com o número total de dias disponíveis.
ÍNDICE DE ATENDIMENTO – Este índice é a relação entre o numero de vezes que o item foi encontrado num armazém, pelo número de vezes que se procurou o item.
INSUMO – Tudo aquilo que é fornecido a um processo para utilização, transformação ou consumo e que se constitui de recursos humanos, materiais, financeiros e serviços administrativos ou gerencias e de apoio.
INVENTÁRIO DO ESTOQUE – Conferência e contagens dos itens contabilmente alocados no estoques. O inventário serve para informar o quanto existe no estoque fisicamente e financeiramente.
INVESTIMENTOS EM ESTOQUES – Valor de todos os materiais existentes na empresa.
IQR - Inventory Quality Ratio
ISO - International Standards Organization.
ISO 9000 (1) – Série de normas internacionais para a administração da qualidade e desenvolvimento da qualidade assegurada, que foram desenvolvidas para auxiliara as empresas documentar os elementos do sistema da qualidade para serem implementados para manter um sistema da qualidade eficiente.
ISO 9000 (2) – Norma de referencia para a certificação do sistema da qualidade de uma empresa.
ITEM – Parte comprada ou manufaturada, material, semi-acabado, pré-montado ou produto acabado.

J

JIDOKA – Prática de se parar a linha de produção, quando ocorrer um defeito.
JIT - Just In Time.
JOB 1 - Primeiro trabalho, prioritário. Montagem inicial em série de um novo produto.

JOB SHOP – Forma funcional de organização da manufatura, cujos centros de trabalho são organizados por tipos de equipamentos.
JUST – IN – TIME (1) – Filosofia de manufatura baseada na eliminação planejada dos desperdícios e a elevação contínua da produtividade, somente tendo o exato material que necessita, zerando os defeitos, eliminado os tempos de set up e tamanho dos lotes e revisão contínua da operação.
JUST IN TIME (2) - Abordagem organizacional baseada em: "produzir os produtos acabados no instante em que eles devam ser entregues, produzir os semi-elaborados e subcomponentes no instante da utilização/montagem, abastecer-se de matéria prima no instante de sua utilização".
JUST IN TIME (3) – Método de administração da produção para produzir no momento da entrega, produzir semi-acabados no instante da sua necessidade e receber matérias primas no instante de sua utilização.

K

KAIZEN (1) - Kai significa mudança e Zen significa boa, sendo o aprimoramento contínuo em todas as áreas da empresa e não restrito à qualidade.
KAIZEN (2) – Melhoria contínua envolvendo todos os membros da organização, eliminando-se desperdícios nas máquinas, na mão de obra ou nos métodos de produção.
KANBAN (1) - Cartão anexado a peças especificas na produção, significando a entrega de determinada quantidade de peças a serem utilizadas na produção. Posteriormente a utilização, o mesmo cartão é enviado de volta às origens como um comando para entrega de novo lote de peças.
KANBAN (2) – Um do sistema de produção Just–in–Time, que utiliza contentores ou lotes de materiais padronizados com um uma etiqueta anexada e os centros de trabalho comandam, com uma etiqueta ou cartão, a necessidade de materiais de um centro anterior no processo ou mesmo de um fornecedor, estabelecendo-se o sistema de puxar a produção a partir do mercado.
KITTING – Montagem simples das peças e dos componentes de modo a satisfazer uma demanda, geralmente para mercado de reposição.
KPI - Key Performance Indicator.
KLT – Klein Lagerung und Transport – Acondicionamento e transporte de pequenos componentes.

L

LABELING – Etiquetagem.
LACRE (SEAL) – Dispositivo usado para contêineres e caminhões para provar que eles mantiveram-se fechados durante o transporte.
LANE ASSISTANT - Rastreador de pista acoplado ao pára-brisa de caminhões que detecta as faixas da estrada e emite um sinal acústico quando o caminhão sai das faixas.
LASTRO - expressão do transporte marítimo, que significa água que é posta nos porões para dar peso e equilíbrio ao navio, quando está sem carga; no transporte ferroviário significa camada de substâncias permeáveis como areia, saibro ou pedra britada, posta no leito das estradas de ferro e sobre a qual repousam os dormentes.
LAYDAY – Tempo de permanência do navio no porto.
LCL – Less Than Carload ou carga inferior a um vagão.
LCL - Less Than Container Load ou carga inferior a um container.
LEAD TIME (1) - É o tempo necessário para o produto completar toda a transformação (da matéria prima ao produto acabado, através das diferentes fases). É utilizado para medir a eficiência do processo produtivo.
LEAD TIME (2)– Tempo decorrido entre a constatação de uma necessidade da emissão de uma ordem e o recebimento dos produtos necessitados e que compreende tempos como: tempo de preparação, tempo de fila, tempo de processamento, tempo de movimentação e transporte e tempo de recebimento e inspeção.
LEAN MANUFACTURING - Produção Enxuta ou manufatura enxuta.
LEAN PRODUCTION (1) – Filosofia de produção que enfatiza a minimização do montante de todos os recursos, incluindo tempo, utilizado nas várias atividades da empresa, eliminando-se as atividades que não geram valor no desenvolvimento, produção, cadeia de abastecimento e serviço ao cliente.
LEAN PRODUCTION (2) - Sistema produtivo que utiliza técnicas TPM, redução do material em processamento, envolvimento dos empregados, relações de parceria com os fornecedores, projetos de produto e de processo integrados, relacionamento próximo com os clientes. É o sistema produtivo utilizado na Toyota japonesa.
LEAN PRODUCTION (3) – Sistema produtivo que utiliza TPM, redução do material em processo, motivação, parceria, integração de projetos, relacionamento próximo com os clientes.
LEARNING ORGANIZATION – É aquela capaz de desenvolver capabilidade para aprender, onde as pessoas aprendem a criar sua própria realidade e a mudá-la, integrando como agentes de gestão, as pessoas com o perfil empreendedor.

LEIAUTE ou LAY-OUT (1) – Arranjo físico dos recursos ou centros econômico de atividades, como máquinas, grupos de pessoas, estações de trabalho, áreas de armazenamento e ilhas de descanso.
LEIAUTE ou LAY-OUT (2) – Etapa em que se esboça a arte final.
LEIAUTE POR PROCESSO – Arranjo seqüencial dos recursos, conforme as necessidades de determinado produto.
LEILÃO REVERSO ON LINE - Consiste em marcar com os fornecedores, um horário em determinado endereço na Internet, para que os mesmos façam lances para fornecerem produtos previamente informados pelo requisitante. Quem tiver as melhores condições comerciais ganhará o pedido.
LEITURA OMNIDIRECIONAL - Tecnologia que possibilita a leitura do código de barras em qualquer posição, mesmo os de difícil leitura.
LIF - Listas de Identificação de Fornecedores.
LIMITE DE CARGA – Máxima carga permitida para um veículo na estrada, ponte ou aeroporto.
LISTA DE MATERIAIS (1) – Listagem de todos os pré-montados, semi-acabados, partes, e matérias primas, mostrando as quantidades requeridas para cada item para a fabricação e montagem de um determinado produto.
LISTA DE MATERIAIS (2) - Lista total de todos os componentes e materiais requeridos para a manufatura do produto.
LISTA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO - Uma lista a prova de erros, para assegura que todos os itens importantes foram considerados no estabelecimento dos requisitos do projeto.
LISTA INICIAL DE MATERIAIS - É uma lista inicial de materiais completada antes da liberação do projeto.
LLP - Leading Logistics Provider ou Principal Fornecedor de Serviços Logísticos.
LOCALIZAÇÃO EM ESTOQUE – Sistema em que todos os locais em um armazém são codificados para facilitar a estocagem e recuperação do estoque.
LOCALIZAÇÃO LOGÍSTICA - É a forma de identificar geograficamente armazéns, depósitos, filiais, veículos, clientes, etc. As formas mais comuns são por coordenadas de latitude-longitude, códigos postais (CEP no Brasil) e coordenadas lineares simples ou malha, que nada mais são do que se colocar um papel vegetal quadriculado sobreposto a um mapa, com numeração das linhas horizontais e verticais.
LOGÍSTICA (1) – A arte e a ciência para abastecer, produzir e distribuir material e produtos no lugar adequado, nas quantidades corretas e nas datas necessárias.
LOGÍSTICA (2) - É o sistema de administrar qualquer tipo de negócio de forma integrada e estratégica, planejando e coordenando todas as atividades, otimizando todos os recursos disponíveis, visando o ganho global no processo no sentido operacional e financeiro. (definição de Marcos Valle Verlangieri, diretor do Guia Log).
LOGÍSTICA (3) - É o processo de planejar, implementar e controlar eficientemente, ao custo correto, o fluxo e armazenagem de matérias-primas e estoque durante a produção e produtos acabados, e as informações relativas a estas atividades, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, visando atender aos requisitos do cliente. (definição do Council of Logistics Management).
LOGÍSTICA (4) - Entre os gregos, arte de calcular ou aritmética aplicada. Parte da arte militar relativa ao transporte e suprimento das tropas em operações. Lógica simbólica, cujos princípios são os da lógica formal, e que emprega métodos e símbolos algébricos. (definições do Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa Caldas Aulete).
LOGÍSTICA (5) - do francês Logistique. Parte da arte da guerra que trata do Planejamento e da realização de projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos e administrativos); Recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, designação, transporte, bem estar, evacuação, hospitalização e desligamento de pessoal; Aquisição ou construção, reparação, manutenção e operação de instalações e acessórios destinados a ajudar o desempenho de qualquer função militar; Contrato ou prestação de serviços. (in, Ferreira, Aurélio Buarque de Hollanda, Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 2ª edição, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1986, p. 1045).
LOGÍSTICA (6) - O transporte; armazenamento e abastecimento de tropas; organização de qualquer projeto; operação (definições do American English Dictionary Collins Gem Webster's).
LOGÍSTICA EMPRESARIAL - Trata-se de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável. (definição de Ronald H. Ballou no seu livro "Logística Empresarial").
LOGÍSTICA DE ABASTECIMENTO - Atividade que administra o transporte de materiais dos fornecedores para a empresa, descarregamento no recebimento, e armazenamento das matérias-primas e componentes. Estruturação da modulação de abastecimento, embalamento de materiais, administração do retorno das embalagens e decisões sobre acordos com

fornecedores, para mudanças no sistema de abastecimento da empresa.

LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO - Administração do centro de distribuição, localização de unidades de movimentação nos seus endereços, abastecimento da área de separação de pedidos, controle da expedição, transporte de cargas entre fábricas e centros de distribuição e coordenação dos roteiros de transporte urbano.

LOGÍSTICA DE MANUFATURA - Atividade que administra a movimentação para abastecer os postos de conformação e montagem, segundo ordens e cronogramas estabelecidos pela programação da produção. Desova das peças conformadas como semi-acabados e componentes, e armazenamento nos almoxarifados de semi-acabados. Deslocamento dos produtos acabados no final das linhas de montagem, para os armazéns de produtos acabados.

LOGÍSTICA DE MARKETING - Definimos logística de marketing como todas as atividades e seus inter-relacionamentos para atender pedidos de clientes, de maneira que os satisfaça inteiramente.

LOGÍSTICA INDUSTRIAL – Conjunto de atividades visando racionalizar as atividades industriais pela administração dos fluxos de materiais e produtos.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL – Todas as funções e atividades referentes à movimentação de materiais e produtos acabados numa escala global.

LOGÍSTICA REVERSA ou INVERSA - No mercado é considerada como o caminho que a embalagem toma após a entrega dos materiais, no sentido da reciclagem das mesmas. Nunca voltando para a origem. Muitos profissionais também utilizam esta expressão para considerar o caminho inverso feito para a entrega, voltando para a origem, só que agora somente com as embalagens. Neste caso, tratam-se de embalagens reutilizáveis ou retornáveis, que são mais caras e específicas / próprias para acondicionar determinados materiais. Ocorre muito no setor automotivo para o transporte, por exemplo de pára-choques, painéis, etc.

LOGÍSTICA REVERSA - O processo de movimentação de produtos de seu típico destino final para um outro local para fins de elevar o valor ora indisponível, ou para a adequada disposição dos produtos. (definição do RLEC - Reverse Logistics Executive Council).

LOTE – Uma quantidade de um item produzida de uma vez e que, portanto apresente o mesmo custo da produção e mesmas especificações.

LOTE ECONÔMICO – Modelo que fixa quantidades de um item para serem compradas ou produzidas, que minimizem os custos combinados de aquisição/fabricação.

LOTE PILOTO – Ordem preliminar para a produção de uma pequena quantidade inicial, com o objetivo de verificação do produto desenvolvido e da eficiência do processo implantado.

LTL - Less Than Truckload ou carga inferior a um caminhão.

M

MAM - Movimentação e armazenamento de materiais.

MANIFESTO DE CARGA – Lista contendo todos os itens de carga expedidos em determinado vôo, embarcação ou veículo. Um manifesto geralmente engloba toda a carga e independe do fato desta ser entregue em um único ou vários destinos. Os manifestos geralmente listam a quantidade de peças, peso, nome e endereço do destinatário.

MANUAL DA QUALIDADE - Documento que declara a política da qualidade e descreve o sistema da qualidade de uma organização.

MANUFATURA REPETITIVA – Produção de unidades discretas em grande volume utilizando rotinas padronizadas.

MANUFATURABILIDADE – Avaliação do desenvolvimento do produto ou do processo nas suas capacidades de ser produzido facilmente, de maneira consistente e com alta qualidade facilmente obtida.

MANUFATURADO - Objeto ou artigo industrial, produto de um processo industrial ainda não reconhecido pelo usuário, como útil no atendimento de suas necessidades.

MANUSEIO - Deslocamento de mercadorias executado pelo ser humano. Todo e qualquer movimento do material com as mãos. Ocorre em curtas distâncias, em geral menores que um metro.

MANUTENÇÃO - Atividades que são dirigidas a manter os atuais padrões tecnológicos, administrativos e operacionais da empresa.

MANUTENÇÃO CORRETIVA – Ação corretiva que ocorre quando o equipamento falha e deve ser reparado na emergência e com prioridade.

MANUTENÇÃO CORRETIVA – Aperfeiçoar os equipamentos através da eliminação de avarias e o seu aperfeiçoamento baseado nestas experiências, elevando a vida útil, a confiabilidade, a operacionalidade, a facilidade de manutenção e a segurança na operação.

MANUTENÇÃO PREDITIVA – Manutenção baseada nas técnicas de diagnóstico do estado do equipamento, que determinam as tarefas a serem executadas.

MANUTENÇÃO PREDITIVA – Modalidade de manutenção preventiva baseada em testes não destrutivos e análises estatísticas, utilizado para prever quando uma determinada manutenção deverá ser escalada.

MANUTENÇÃO PREVENTIVA – Atividades de manutenção para evitar as avarias e reduzir o tempo parado e os custos dos reparos.
MANUTENÇÃO PREVENTIVA – Atividades de observações, ajustamentos, trocas, correções e limpeza básica, que possam evitar e antecipar à quebra de equipamentos.
MARCA DO CALADO – Uma marca, soldada em ambos os lados da embarcação, que dá o limite até o qual pode ser carregado, dependendo do peso específico da água em que a embarcação se situa.
MARKET PLACE – Sites em que compradores e fornecedores se comunicam, trocam informações, fazem transações, efetivam concorrências e leilões, coordenam informações estratégicas e administram pedidos.
MATERIAL COM RISCO - Material que pode se tornar perigoso em decorrência de manuseio, transporte ou armazenagem inadequados.
MATERIAL EM CONSIGNAÇÃO – Estoque de produtos com um cliente externo que ainda é propriedade do fornecedor. O pagamento por estes produtos só é feito quando eles são utilizados pelo cliente.
MATERIAL EXCEDENTE – Material inaplicável na empresa em qualquer época, independentemente do estado de conservação, funcionalidade ou obsolescência.
MATERIAL INSERVÍVEL – Item que perdeu as condições de utilização para o fim a que se destinava.
MATERIAL IRRECUPERÁVEL – Item que não pode ser utilizado devido a perda de suas características e com recuperação inviável.
MATERIAL OBSOLETO – quando não deve mais ser utilizado na empresa, por ser tecnicamente e economicamente superado, com base na opinião dos técnicos.
MATERIAL OCIOSO – Item não aproveitado e em boas condições de utilização.
MATERIAL RECUPERÁVEL – Quando a recuperação for possível e custar no máximo 30% do valor do novo.
MCS - Manufacturing Control System.
MELHORIA CONTÍNUA – Método para garantir a melhoria contínua do produto e do processo e das tarefas administrativas, dentro da sistemática do ciclo PDCA.
MELHORIA CONTÍNUA - Técnicas que garantem a melhoria contínua sistemática do processo/produto e das operações administrativas através da utilização de metodologias para este fim. PDCA aplicado aos processos nos quais se deseja melhoria.
MERGE IN TRANSIT – Coordenação dos fluxos de componentes, gerenciando o respectivo lead time de produção e transporte, para que estes sejam consolidados em instalações próximas aos mercados consumidores, no momento de sua necessidade, sem implicar em estoques intermediários, exigindo, portanto uma coordenação muito rigorosa. Consolidação em trânsito.
MES - Manufacturing Execution System.
METAS (1) - O propósito final, aquilo que a organização se propõe, em sua etapa mais avançada.
METAS (2) - Práticas e datas que quantificam a realização de um objetivo.
METAS (3) - São objetivos vinculados a prazos específicos, dentro do período coberto pelo planejamento.
MÉTODO (1) – Caminho para se chegar a um fim. Programa que regula uma série de operações que se devem realizar para se chegar a um resultado determinado
MÉTODO (2) - Maneira de executar um movimento, o menor elemento individualizáveis de um sistema.
MÉTODO SEGURO – POKA YOKE – Método de conformação e montagem para não se poder completar uma operação se estiver incorreta.
METODOLOGIA – Estudo e desenvolvimento de um método. Se o método já foi desenvolvido a expressão não se aplica. A expressão “Aplicar uma metodologia” deverá se substituído por “Aplicar um método”.
MEZANINO – Uma plataforma apoiada por colunas usada para estocagem ou operação, construída em um plano superior, o qual permite o movimento de pessoas e equipamentos embaixo.
MILK RUN – Sistema de coleta sistemática de produtos nos fornecedores.
MINI LOAD – Conceito de estocagem e separação em que o acesso aos materiais é feito automaticamente, conduzindo os contenedores de estocagem para um operador. O mini load ou transelevador pode ser totalmente automatizado utilizando-se um computador dedicado.
INIDESVALORIZAÇÃO – CRAWLING PEG – Sistema de câmbio no qual a taxa de câmbio é ajustada a cada poucas semanas, refletindo as taxas inflacionarias internas.
MIS - Management Information System.
MISSÃO - Expressão da natureza do negócio da empresa, seu âmbito de atuação, e definição do objetivo principal da sociedade.
MISSÃO DO NEGÓCIO - Define o propósito do planejamento e os limites da operação em termos de mercados, linhas de produtos, áreas geográficas e canis de distribuição.
MIX DE PRODUTOS – Proporção de produtos individuais, que permite realizar a totalidade da produção ou o volume de vendas.
MLI - Momento de Movimentação da Logística Industrial, medido em toneladas metro, da velocidade média dos deslocamentos e comparar com a quantidade e peso dos itens produzidos pela empresa.
MMS - Materials Management System.

MODAIS - são os tipos/meios de transporte existentes. São eles ferroviário (feito por ferrovias), rodoviário (feito por rodovias), hidroviário (feito pela água), dutoviário (feito pelos dutos) e aeroviário (feito de forma aérea).
MOVIMENTAÇÃO - Deslocamento de mercadorias utilizando-se UNIMOVS, e sempre realizada com equipamentos.
MOVIMENTAÇÃO ATIVA - Movimentação de todas as mercadorias em direção ao mercado, agregando-se aos artigos industrializados, valor de posição, de quantidade e de tempo.
MOVIMENTAÇÃO PASSIVA - Movimentação de todos os equipamentos, juntamente com as mercadorias que agregam custo às mercadorias, e que não agregam valor ao produto industrial.
MPS – Master production schedule ou Planejamento-Mestre da Produção.
MPT - MANUTENÇÃO PRODUTIVA TOTAL - Atividade para garantir a efetividade do equipamento durante a sua vida útil.
MRO – Maintenance, repair and operating supplies.
MPS - Master Production Schedule.
MRP - Manufacturing Resource Planning.
MRP - Material Requirements Planning
MRP - MATERIAL REQUERIMENT PLANNING (1) - Sistema de processamento de dados para o controle das existências, cadastro de produtos, programação da produção dos produtos carga de máquinas, e controle das necessidades líquidas de matérias-primas.
MRP – MATERIAL REQUIREMENT PLANNING (2) – Planejamento das necessidades de material a partir do plano mestre de produção, pela desagregação das fichas de engenharia, multiplicação pelas quantidades a serem produzidas, apurações das necessidades líquidas a comprar, considerando os estoques existentes.
MRP: "MATERIAL REQUIREMENT PLANNING" (3) - A partir do Plano Mestre de Produção, o MRP explode cada produto em componentes/matérias-primas e planeja o momento de diversas etapas produtivas e/ou compra de matérias-primas para que haja "o material certo na hora certa".
MRP II - "MANUFACTURING RESOURCE PLANNING" - Planejamento que determina os recursos de pessoal e equipamentos necessários para atingir os objetivos previstos no MRP.
MTO - Make To Order, fabricação conforme pedido.
MTS - Make To Stock, fabricação contra previsão de demanda.
MULTIFUNCIONAIS - (Grupos Multifuncionais) União de pessoas com funções diferentes (Cross-functional) no sentido de integrar áreas e gerar melhorias sistemáticas.
MULTIFUNCIONALIDADE (1) - Capacidade de poder atuar de modo competente em diferentes funções de uma mesma organização.
MULTIFUNCIONALIDADE (2) – Capacidade de um profissional, poder atuar de modo competente, em diferentes atividades da empresa.
MULTIMODAL – Integração de mais de uma modalidade de transporte.
MULTIPACK (1) - Embalagem de transporte contendo embalagens de comercialização mistas para entrega de pedido a um cliente.
MULTIPACK (2) - Junção de várias embalagens de apresentação para formar um conjunto, com o intuito de se realizar uma venda casada de vários produtos iguais.

N

NÃO - CONFORMIDADE (1) – Deficiência de ação, característica ou documento, exigido por projeto ou norma técnica, que torna a qualidade de um serviço ou produto inaceitável, exigindo disposição, ação corretiva e/ou preventiva.
NÃO – CONFORMIDADE (2) - Não atendimento de um requisito especificado.
NÍVEL DE ESTOQUE – Quantidade de materiais que estão realmente à mão no estoque disponível para uso.
NÍVEL DE SERVIÇO LOGÍSTICO - Refere-se especificamente à cadeia de atividades que atendem as vendas, geralmente se iniciando na recepção do pedido e terminando na entrega do produto ao cliente e, em alguns casos, continuando com serviços ou manutenção do equipamento ou outros tipos de apoio técnico. (definição de Warren Blanding).
NM - Milha Marítima.
NÓ – Ponto fixo no sistema logístico de uma empresa em que os produtos ficam em espera; inclui fábricas, armazéns, fontes de abastecimento, etc.
NON MOVING – Materiais encontrados em uma empresa e que não se movimentaram nos últimos dois meses.
NORMA DE RECEBIMENTO – Documento emitido pela engenharia de produto, que acompanha as fichas de engenharia e é utilizada pela engenharia de materiais, como condição contratual de fornecimento e utilizado para exame e conferência dos materiais entregues na empresa.
NR - Número do Fornecedor.
NVOCC (NONVESSEL OPERATING COMMON CARRIER) – Operador Marítimo sem embarcação.

O

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS – São os resultados esperados ou estados futuros desejados a serem atingidos pela empresa no período pluri-anual considerado. Os objetivos devem expressar o quanto a empresa quer atingir e em que prazo, considerando-se cenários futuros previstos.
OBSOLESCÊNCIA – Perda de valor ocasionada por novos desenvolvimentos que coloca os equipamentos antigos em desvantagens competitivas.
OBSOLETISMO - Produto ultrapassado devido a tecnologia empregada, desenho defasado, embalagem ultrapassada, substituição por produto inovador e desgaste devido ao uso.
OCUPAÇÃO VOLUMÉTRICA - Característica que mede a relação entre o volume ocupado por mercadorias, e o volume disponível do armazém ou endereço.
OPERAÇÃO - Conjunto de ações relacionadas, capaz de efetuar alguma transformação em elementos fornecidos, ou de dar lugar à criação de alguma coisa subdivisão de uma atividade.
OPERADOR LOGÍSTICO - Empresa especializada em movimentar, armazenar, transportar, processar pedidos e controlar estoques, entre outras coisas. Fornece seus serviços com profissionais treinados. O serviço pode ser no próprio OL ou nas dependências do cliente. Tudo dependerá do acordo firmado.
ORDEM DE FABRICAÇÃO – Autorização para um determinado departamento para fabricar um determinado item ou componente.
ORDEM DE PRODUÇÃO – Conjunto de documentos e tabelas que determina a produção de partes específica do produto em quantidades determinadas.
ORDER-PICK – Carrinhos para deslocamento de materiais de pequeno volume e de roll-containers.
ORGANISMO - Entidade de direito público ou privado, com funções e composição específica.
ORGANIZAÇÃO - Companhia, corporação, firma, empresa ou instituição, ou parte destas, pública ou privada, sociedade anônima, limitada ou com outra forma estatuária que tem funções e estrutura administrativa próprias.
ORGANIZAÇÃO - Conjunto de pessoas e recursos organizados e operando para atingir determinados objetos.
ORGANIZAÇÃO FUNCIONAL – Estrutura administrativa onde o pessoal está agrupado hierarquicamente em departamentos especializados como produção, marketing, engenharia, contabilidade, comercial e finanças.
ORGANIZAÇÃO MATRICIAL – Estrutura administrativa onde o gerente de um projeto divide responsabilidade com um gerente funcional na determinação de prioridades e no direcionamento das atividades das pessoas ligadas a implantação do projeto.
ORGANIZAÇÃO MODAL - Organização modal é um sistema estruturado que cria uma corrente de racionalidade com facilidades padronizadas de movimentação, desde os fornecedores até o destinatário final, o último cliente. A organização modal implica na determinação do módulo da UNIMOV, padronização de corredores e endereços de armazenamento; padronização das dimensões das docas, e racionalização dos veículos de transporte que devem trabalhar com dimensões que propiciem ocupação plena com as UNIMOVS padronizadas.
ORGANIZAR - Estabelecimento de uma estrutura pela disposição das coisas, os meios materiais, as pessoas e estabelecer o funcionamento ou a interação das partes da estrutura, de modo a constituir uma entidade pronta para exercer suas atribuições com vista a um objetivo denominado gerenciar.
OTIMIZAÇÃO – Obtenção da melhor solução possível, para um problema em termos de uma função objetivo específica.
OTM – Operador de transporte multimodal. Qualquer pessoa jurídica, transportador ou não, que celebra um contrato de transporte multimodal e atua como principal, e não como agente, assumindo a responsabilidade pela execução do transporte porta-a-porta frente ao contratante.
OUTBOUND - Fluxos da fábrica para o concessionário.
OUTSOURCING – Processo para que itens e serviços executados internamente sejam transferidos para fornecedores, com a liberação da capacidade interna para outras atividades.
OVERPACK – Embalagem externa.
OVERPANAMAX – Navio com dimensão superior a 295 m de comprimento, 32,25 m de largura total e 13,50 m de calado máximo.
OVERSEAS PACK – Embalagem ultramarina.

P

PAC - Production Activity Control ou Controle de Atividade da Produção.
PACKING LIST – Lista de Embalagem.
PÁLETE - Estrado padronizado para acomodar cargas para a formação de UNIMOV.
PÁLETE PBR - Foi implantado pela ABRAS - Associação Brasileira de Supermercados, em 1990, após vários anos de estudos. A verdadeira finalidade e importância PBR é a intercambialidade entre empresa, ou seja, é um pálete reutilizável em uma rede aberta, onde as empresas mantêm relações comerciais entre si, trocam os seus páletes em suas entregas e recebimentos e produtos, reduzindo custos e criando agilidade em armazenagem, cargas e descargas. Mede 1,00 m x 1,20 m.

PÁLETE PBR II – Desenvolvido para bebidas, medindo 1,25 m x 1,05 m.
PALETIZAÇÃO – Consolidação de diversas unidades de materiais e componentes sobre uma plataforma de madeiras (estrado) ou outro tipo de material visando tornar mais ágeis e seguras as operações de manuseio, armazenagem e movimentação através de empilhadeiras e paleteiras reduzindo em grande parte a mão-de-obra e agilizando o processo de movimentação do produto.
PALLET-MOVE – Ou paleteiras,são veículos para transporte de páletes dentro do CD.
PAPERLESS TRADING – Processo na EDI de circulação dos documentos na forma eletrônica.
PARETO – Constatação desenvolvida por Vilfredo Pareto, a respeito de que uma pequena quantidade de itens representa a maior parte de um valor ou quantidade, podendo ser utilizado para definir que 80% dos efeitos resulta de 20% de possíveis causas.
PÁTIO (YARD) – Área usada para estacionar veículos, carregando ou descarregando produtos.
PDCA (PLAN-DO-CHECK-ACT) : É conhecido também como ciclo de Deming. É a metodologia básica para a análise e solução de problemas para garantir à empresa a manutenção e o melhoramento. "PLAN": planejar, programar, "DO": fazer, realizar "CHECK": controlar, verificar, "ACT": agir, padronizar.
PÉ-DIREITO - Altura de um pavimento de imóvel (galpão, armazém, edifício, casa).
PEDIDO MÍNIMO - muitas empresas estabelecem um lote mínimo para aceitar uma ordem de compra, visando economias de escala para o atendimento. Desta maneira fazem baixar os custos do processamento de pedidos, já que para atender a um mesmo volume de negócios seria necessário um número maior de pedidos.
PEDIDO PERFEITO – Pedidos atendidos sem erros na quantidade e na diversidade solicitada pelo cliente, e no prazo acordado.
PEDIDO PILOTO – Pedido experimental.
PEGGING – Em MRP e MSP, a capacidade de identificar para determinado item, quais as fontes de suas necessidades brutas e/ou alocações.
PELÍCULA PLÁSTICA (SKIN-PACK) - Filme plástico que envolve fielmente o produto embalado, e aderente a uma cartela de papelão.
PERDA DE INVENTÁRIO – Perdas resultantes de furtos, extravios ou deterioração.
PESO BRUTO TOTAL - Peso máximo que o equipamento de movimentação transmite ao piso, constituído da soma da tara mais a lotação.
PESO MÁXIMO COMBINADO - Peso máximo transmitido ao piso pela combinação de um trator mais seu semi-reboque.
PEPS - é a nomenclatura para o método de armazenagem, em que o produto que é o Primeiro a Entrar no estoque é o Primeiro a Sair ou First-In, First-Out (FIFO).
PICK AND PACK – Área de separação, etiquetação e embalamento dos pedidos dos clientes.
PICKING – Processo de retirar produtos dos estoques, para consolidar carga para um determinado cliente.
PICKING BY LIGHT - Este sistema concilia performance e flexibilidade conseguindo, graças a isso, ser um dos sistemas mais difundidos no Brasil. O picking by-light integra a utilização de esteiras rolantes, leitores óticos e sensores com as tradicionais estruturas flow-racks manuseadas por operadores. A boa performance deste sistema é obtida através da disposição dos produtos ao redor dos funcionários, que coletam apenas os produtos da sua estação de trabalho, não precisando se locomover nem movimentar as caixas dos pedidos que são transportadas de forma automática por meio de uma correia transportadora. Além disso, os mostradores digitais de cada posição do flow-rack indicam automaticamente o local e o número de unidades que devem ser coletados, tornando desnecessário o picking list, o que acelera o processo de coleta dos operadores.
PICKING DISCRETO – Cada operador coleta um pedido por vez, item a item.
PICKING POR LOTE – Cada operador coleta um grupo de pedidos de maneira conjunta.
PICKING POR ZONA – O armazém é segmentado por zonas e cada operador é associado a uma zona.
PICKING-LINE - Área ou linha para a separação de pedidos na forma de embalagens de comercialização a partir da desagregação de UNIMOVS de determinados produtos.
PIER-TO-PIER (CAIS A CAIS) – Modelo de transporte em que o agente é responsável pelos custos e riscos desde o porto até o porto de destino.
PIGGYBACK – Transporte de carretas ou semi-reboques sobre vagões ferroviários, especificamente equipados para esses serviços.
PILOTAGEM – Operação de assistência ou ajuda à manobra dos navios na sua entrada ou saída do porto, assim como às manobras de atracagem ou desatracagem. A execução deste trabalho é de responsabilidade dos membros da Associação de Práticos de cada porto.
PLANEJAMENTO - É o processo de decidir o que, e como fazer, antes que a ação seja necessária.
PLANEJAMENTO ADAPTATIVO - Característica de comportamento do planejador, que considera que o processo de planejar é mais importante do que o plano, pois o principal

objetivo seria desenhar uma organização, e um sistema para administrá-la.

PLANEJAMENTO AGREGADO – Planejamento que inclui as vendas, a produção, recursos nos estoques, clientes, família de produtos e operação da força de vendas e da logística.

PLANEJAMENTO CONTINGENTE - As incertezas inseridas no planejamento temporal, deverão ser absorvidas por um planejamento adequado da "máquina", que deverá estar bem preparada para enfrentar as contingências de um futuro certo ou incerto, e que identifica alternativas estratégicas para serem adotadas para assegurar o sucesso da implantação do projeto em situações de riscos.

PLANEJAMENTO DA CAPACIDADE – Atividade que utiliza as fichas de processo de cada produto para levantar em cada nível, as necessidades de recursos de conformação e montagem.

PLANEJAMENTO DA QUALIDADE - Atividades que determinam os objetivos e os requisitos para a qualidade, assim como os requisitos para a aplicação dos elementos que compõem o sistema da qualidade.

PLANEJAMENTO DA QUALIDADE DO PROJETO – Determinar os padrões de qualidade relevantes para o projeto e definir as atividades para que estes padrões selecionados sejam atendidos.

PLANEJAMENTO DAS NECESSIDADES DE MATERIAIS – MRP – Método para calcular as necessidades de materiais, baseado nas listagens de materiais, inventários e plano de produção, iniciado pela desagregação das listagens de materiais, ajustamento das quantidades dos estoques e determinação das necessidades líquidas, considerando-se os lead times necessários.

PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO – Planejamento do negócio que direciona as necessidades estratégicas da empresa.

PLANEJAMENTO DE MANUFATURA - Planejamento do fluxo de materiais e do conjunto de atividades do processo de transformação. Abrange desde a compra da matéria prima até a entrega do produto acabado.

PLANEJAMENTO DE NEGÓCIOS - Processo sistemático e lógico, documentos decisórios e definição dos recursos necessários para se realizar os objetivos de longo prazo da empresa.

PLANEJAMENTO DOS RECURSOS – Sistema de informação para identificar e planejar os recursos necessários para comprar, fabricar, entregar e contabilizar as ordens de produção para os clientes.

PLANEJAMENTO DOS RECURSOS DE DISTRIBUIÇÃO – Planejamento dos recursos utilizados nos sistemas de distribuição como: área e volume do armazém, funcionários, empilhadeiras, estanterias, caminhões e recursos financeiros.

PLANEJAMENTO DOS RECURSOS DE MANUFATURA – MRP II – Método de planejar os recursos de manufatura, compreendendo o planejamento do negócio, planejamento das vendas e da produção, necessidades de materiais, necessidades de capacidade, projeção de investimentos em estoques e recursos das atividades de suporte.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO – Consiste num método administrativo que permite estabelecer para a empresa como um todo, orientações amplas de atuação, objetivos a serem alcançados e estratégias a serem utilizadas, com base na análise sistemática das ameaças/oportunidades do ambiente externo e vulnerabilidade/potencialidades internas, à luz da missão da empresa.

PLANEJAMENTO GLOBAL - Engloba o plano estratégico em conjunto com o plano de prioridades e com o plano de ações (onde, quando, como, quanto).

PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO - Um planejamento orçamentário poderá ser definido como um planejamento estratégico, com um horizonte de planejamento de cinco anos, com detalhamento orçamentário, e operacional do primeiro ano do plano.

PLANEJAMENTO ORGANIZACIONAL – Processo de definição das organizações, analisar seu ambiente externo e interno, fixar diretrizes e objetivos globais para um período plurianual considerado, e selecionar a forma para a consecução dos objetivos fixados.

PLANEJAMENTO RAZOÁVEL - É a arte do possível.

PLANEJAMENTO SENSITIVO - Sistema de planejamento adequado, para lidar com um futuro desconhecido.

PLANEJAMENTO TÁTICO OPERACIONAL – Consiste na determinação dos alvos a serem atingidos num horizonte temporal de curto prazo, bem como no estabelecimento, através de programação detalhada, dos meios, recursos e procedimentos para atingir os alvos fixados.

PLANO DE CONTINGÊNCIA – Preparação prévia de respostas para calamidades ou situações indesejáveis, com detalhamento de ações corretivas e responsabilidades devidas.

PLANO ESTRATÉGICO - Plano que produz efeitos duradouros e irreversíveis, considerando sempre períodos longos, alcance amplo, e que formula os objetivos e seleciona os meios.

PLANO MASTER - Plano formado pela relação de preceitos políticos, relação das projeções de referentes, das projeções divergentes, e definição dos principais objetivos da alta administração.

PLANO TÁTICO - Plano com período curto, limitado, focando na seleção dos meios para a ação, a fim de atender aos objetivos fornecidos.

PLANOGRAFIA – Um desenho em escala da área de estocagem apresentando um layout aprovado desta área, localização dos contenedores, estruturas, e áreas de estocagem, corredores, áreas de montagem, paredes, portas, espaço para escritórios, vestiários, refeitório e outras áreas de apoio.
POD –PROOF OF DELIVERY – Comprovante de entrega.
POKA – YOKE (1) – Técnica a prova de erros, onde o set up ou a manufatura é desenvolvida para se prevenir um erro, que possa resultar em um defeito no produto, resultando na paralisação da produção automaticamente, caso o erro ocorra.
POKA-YOKE (2) - Dispositivos simples e baratos para prevenir erros ou detectá-lo em seguida a sua ocorrência.
POLÍTICA DE ESTOQUES – Estabelecimento de objetivos da empresa e métodos para a administração dos materiais. Definição de regras globais adotadas por uma empresa para a gestão dos seus materiais.
PONTO DE CONSOLIDAÇÃO – Área definida e delimitada onde diversos materiais provenientes de diferentes fontes são reunidos de forma a seguir para o próximo passo da cadeia logística.
PONTO DE EQUILÍBRIO ou BREAK-EVEN-POINT – Nível de produção ou volume de vendas para o qual as operações nem geram lucro, nem prejuízo. É o ponto de equilíbrio representado pela intersecção entre as curvas de custos totais e faturamento (receita líquida).
PONTO DE EXPEDIÇÃO – Local de onde os materiais são despachados.
PONTO DE PEDIDO – Nível de controle frente ao saldo em estoque monitorado. Quando a quantidade em estoque diminui chegando ao limite ou abaixo dele, adota-se ação para reabastecimento do estoque. O ponto de pedido é determinado a partir do lead time de entrega do Fornecedor e estoque de segurança.
PONTO DE RECEBIMENTO – Local onde os materiais são recebidos.
PONTO DE RESSUPRIMENTO - Quantidade determinada para que ocorra o acionamento da solicitação do Pedido de Compra. Também determinado "Estoque Mínimo".
PONTO DE TRÂNSITO – Área definida de transbordo, onde diversos materiais provenientes de diferentes fontes, são transferidos para diferentes veículos de forma a seguir para o próximo passo da cadeia logística.
POPA - parte posterior do navio.
PORTA-PÁLETES – Sistema de estocagem materiais que permite a verticalização do espaço útil de forma seletiva, possibilitando o acesso direto a todos os itens armazenados com o mínimo de operações da empilhadeira. Estruturas de aço, montadas em forma de estantes, contendo longarinas verticais e horizontais, servindo para a armazenagem de páletes.
PORTO – Local onde os navios ancoram ou área com terminal marítimo para transferência de cargas e passageiros entre navios e transportes terrestres.
PORTO SECO – Instalações e serviços destinados à consolidação/desconsolidação de cargas normalmente acondicionadas em contêineres, para proceder ao seu transporte.
POSTPONEMENT – Postergação.Retardamento da finalização do produto até a chegada do pedido customizado.
PPCP - Planejamento, Programação e Controle da Produção.
PRATELEIRAS – Estruturas de chapa de aço, formando estantes com "prateleiras" (geralmente utilizado para armazenar pequenos volumes)
PREVISÃO – FORECAST – Uma estimativa da demanda futura de um produto ou serviço.
PREVISÃO - Sistema para avaliar o futuro de curto prazo e acompanhar a performance do realizado comparado com as previsões.
PROA - parte anterior do navio.
PROBLEM FINDING - É destinado a dar suporte às atividades de melhoria concentradas em áreas predefinidas pela direção, através da utilização de metodologias baseadas na organização e análise dos dados verbais coletados de fontes internas ou externas à empresa. Com este objetivo se utilizam as "Sete Novas Ferramentas" ou as "Sete Ferramentas Gerenciais como segue: diagrama de afinidades – KJ, diagrama de relações, diagrama de árvore, diagrama em matriz, árvore de decisão (PDPC), diagrama de setas – PERT, análise da matriz de dados".
PROBLEM SOLVING - Atividade destinada a remover os obstáculos encontrados para chegar a solução de um problema. A análise de um problema é um processo baseado na coleta e elaboração de informações. Com esse objetivo se utilizam sete ferramentas como segue: a coleta de dados, a estratificação, a análise de Pareto, diagrama de causa-efeito, o diagrama de correlação, o histograma, os gráficos de controle, e o PDCA.
PROCESSAMENTO EM BATCH – Técnica de processamento na qual as transações são acumuladas e processadas e processadas conjuntamente.
PROCESSO (1) - A combinação de pessoas, máquinas e equipamentos, matérias primas, métodos e ambiente que produz um dado produto ou serviço.
PROCESSO (2) - Conjunto de recursos, e atividades inter-relacionadas, que transformam insumos em produtos ou serviços.
PROCESSO DE MANUFATURA – Série de conformações realizadas no material para convertê-lo de matéria-prima ou de semi-

acabado em produtos acabado.
PROCESSO DE QUALIFICAÇÃO – Processo que demonstra que uma entidade é capaz de atender os requisitos especificados.
PROCESSOS DO NEGÓCIO – Conjunto de atividades empresariais que agregam algum valor ao produto, segundo a percepção do cliente.
PROCUREMENT – Função de planejar as necessidades, comprar, controle de estoques, movimentação de mercadorias, recebimento, testes de recebimento e recuperação de materiais.
PRODUÇÃO CONTÍNUA – Sistema de produção onde os equipamentos são dispostos numa seqüência determinada pela estrutura do produto.
PRODUÇÃO DE FLUXO CONTÍNUO – Sistema onde o fluxo de materiais é contínuo, não dividido e não se caracterizando lotes de produção.
PRODUÇÃO DE MASSA – Produção em grandes quantidades, pela utilização de plantas e equipamento dedicados e especializados naquela atividade.
PRODUÇÃO ENXUTA - Sistema para eliminar os desperdícios de forma sistemática e atendimento somente contra pedidos em carteira.
PRODUTIVIDADE (1) – Medida geral e relativa da habilidade de se produzir um bem ou serviço, representada pela comparação do que se produz comparada com o que se utiliza para realizar esta produção.
PRODUTIVIDADE (2) – Relação entre o que foi produzido e o que foi necessário para esta produção.
PRODUTIVIDADE DA MÃO DE OBRA – Medida parcial da produtividade, pela medida do resultado do trabalho do operário ou grupo de operário por unidade de tempo, comparado com os padrões estabelecidos.
PRODUTIVIDADE DE EQUIPAMENTO – Produção horária de uma máquina, comparada com uma produção padrão.
PRODUTO (1) - Manufaturado que se associa a um conceito, e é reconhecido pelo usuário como útil e resultado de atividades ou processos.
PRODUTO (2) – Resultado de atividades e processos.
PRODUTO LOGÍSTICO - O que uma empresa oferece ao cliente com seu produto é satisfação. Se o produto for algum tipo de serviço, ele será composto de intangíveis como conveniência, distinção e qualidade. Entretanto, se o produto for um bem físico, ele também tem atributos físicos, tais como peso, volume e forma, os quais tem influência no custo logístico. (definição de Ronald H. Ballou).
PROJETO (1) – Conjunto de ações executadas, de forma ordenada, por uma organização transitória, à qual são alocados insumos, sob forma de recursos humanos, financeiros, materiais e de serviço, para em um dados prazo, alcançar um objetivo determinado.
PROJETO (2) – Esforço realizado em determinado prazo, para desenvolver um produto ou serviço.
PROPOSTA - É o documento pelo qual o fornecedor torna oficial a sua oferta comercial e técnica de serviços e/ou produtos ao requisitante.
PROTEÇÃO DO PRODUTO - Proteção a um produto contra condições climáticas ou outras condições adversas durante o seu uso, transporte ou armazenamento.
PROTOCOLO DE APLICAÇÃO SEM FIO (WIRELESS APPLICATION PROTOCOL-WAP) – Protocolo de comunicação para troca de informações sem fio.
PROVA DE ENTREGA (PROOF OF DELIVERY) - Cópia do conhecimento assinado no momento da entrega.
PROVEDOR LOGÍSTICO - Fornece serviços baseados nas áreas da logística.
PULMÃO - Utilizado geralmente em fábricas, serve para proteger as atividades de produção, baseado em tempos e quantidades suficientes para não interromper os fluxos contínuos, considerando variáveis de estatísticas e de demandas, ou mesmo de gargalos operacionais.
PUSH BACK (1) – Sistema de estocagem de páletes perfeito para até quatro páletes na profundidade, o Push Back funciona como variante do Sistema Dinâmico, usando-se os mesmos componentes, mas com o Princípio LIFO-Last in-First out (Último que entra - Primeiro que sai) e apenas um corredor para colocação e retirada do pálete. O pálete colocado no trilho é empurrado pelo pálete seguinte aclive acima, e assim até o último pálete. Na retirada deste último pálete todos os demais, por gravidade, descem uma posição.
PUSH BACK (2) - Empurrar para trás o avião no pátio do aeroporto, através de veículos industriais, do tipo trator.

Q

QR - Quick Response ou Resposta Rápida.
QUALIDADE (1) - Atendimento pelo produto dos requisitos do mercado, com perfeito desempenho, com confiabilidade, durabilidade, adequação ao uso, estética e conformidade com os padrões e que lhe confere a capacidade de satisfazer as necessidades explícitas e implícitas.
QUALIDADE (2) – Condição que abrange o atendimento pelo produto, dos requisitos do mercado, com perfeito desempenho, com confiabilidade, com durabilidade, com adequação ao uso, com estética e em conformidade com os padrões.

QUALIDADE (3) - Totalidade de características de uma entidade que lhe confere a capacidade de satisfazer as necessidades explícitas e implícitas.
QUALIDADE ASSEGURADA (1) - Conjunto de atividades planejadas e sistemáticas para garantir que um produto ou serviço satisfaça determinadas características de qualidade.
QUALIDADE ASSEGURADA (2) – Planos e atividades sistemáticas, dentro do sistema da qualidade que proporcionam a confiança de que o produto ou o serviço, irão atender plenamente os requisitos da qualidade.
QUANTIDADE LOGÍSTICA ECONÔMICA – Representa a quantidade que minimiza o custo logístico total. Significa que você deve minimizar os custos por meio da combinação dos custos de compra, transporte e armazenagem.
QUANTIDADE MÁXIMA POR PEDIDO – Uma quantidade do pedido na qual, a princípio, não deve ser excedida.
QUARENTENA – Período de tempo, originalmente quarenta dias, em que os materiais devem permanecer separados dos demais, em reserva, aguardando liberações.
QUARTERIZADOR LOGÍSTICO (4PL) – Prestador de serviços terceirizado, responsável pela contratação e administração de serviços prestados por operadores logísticos terceirizados à organização cliente.
QUEUE – Grupo de itens, como tarefas ou pacotes, que estão aguardando para trabalho ou processamento, gerando atitudes de sequenciamento para a próxima atividade ou para o próximo processo.

R

RACKS – Ver porta-pallets.
RAMPA NIVELADORA – Rampa localizada na plataforma externa da doca, usada para elevar e abaixar uma carroceria (ou reboque) de modo que sua base fique ao nível do piso da doca.
RAMPAS DE ESCAPE - Utilizadas principalmente no transporte rodoviário, são dispositivos especiais, posicionados em determinados pontos das rodovias, projetados para permitir uma saída de emergência para veículos que apresentem falhas ou perdas de freios em declives íngremes, retirando-os do fluxo de tráfego e dissipando as suas energias pela aplicação de resistência ao rolamento, desacelerações gravitacionais ou ambas.
RANDOM LOCATION STORAGE – Estocagem em Local Aleatório.
RASTREABILIDADE (1) - Capacidade de recuperação do histórico, da aplicação ou da localização de uma matéria-prima, componente, ou embalagem por meio de identificações registradas.
RASTREABILIDADE (2) – Atributo que permite a identificação da origem de um item expedido.
RASTREAMENTO DE VEÍCULOS – Acompanhamento da posição dos veículos que transportam os materiais e produtos pedidos em tempo real (quase real) através de um sistema de rastreamento via satélite ou rádio, com objetivos tais como gerenciar o processo logístico de forma mais eficiente, aumentar a segurança, monitorar o processo logístico entre outros aspectos.
REABASTECIMENTO AUTOMÁTICO – Sistemas automatizados para abastecer automaticamente os estoques permitindo ao fornecedor o direito de antecipar necessidades futuras, reduzindo estoque e ainda incrementando a disponibilidade.
REABASTECIMENTO CONTÍNUO – O reabastecimento contínuo, uma forma de VMI para o varejo e supermercadista, é uma ferramenta que tem por finalidade repor os produtos na gôndola de forma rápida e adequada á demanda, com os objetivos de minimizar estoques e faltas.
REABASTECIMENTO EFICIENTE – Fornecedores e varejistas trabalham juntos para assegurar o abastecimento do produto correto, para o lugar certo, na hora certa, na quantidade correta, da maneira mais eficiente possível.
REABASTECIMENTO PERIÓDICO – Método de adição de necessidades para re-aprovisionar em quantidades variáveis em intervalos de tempo regulares, mais do que quantidades iguais em intervalos de tempo variáveis.
REBOQUE – Implemento rodoviário para transporte de cargas ou passageiros.
REBOQUE SOBRE RODAS – Carroçaria especial para transporte e estocagem em terminal a bordo de embarcações que usam roll-on/roll-off.
RECEBIMENTO – Função da cadeia de abastecimento que envolve todas as atividades desde a recepção até a liberação dos materiais para o estoque. Também inclui as atividades administrativas e fiscais da documentação que autoriza a entrada, bem como das que acompanha e recebe fisicamente os materiais.
RECHEGO - expressão utilizada em portos, que caracteriza a movimentação de cargas entre pátios, feita por tratores e/ou outros equipamentos de movimentação.
RECIBO DE DOCA – Um recibo que indica que um carregamento foi entregue a um transporte de exportação.
RECIBO DE ENTREGA – Cópia da nota de frete assinada e datada pelo destinatário. Indica que o transportador realizou o serviço especificado no conhecimento de embarque e que, portanto, está legalmente autorizado a pagar as despesas de transporte. A nota de entrega e os produtos são deixados com os entregadores para que eles possam comparar os produtos.

Os transportadores, ás vezes, enviam o recibo de entrega por correio previamente à entrega dos produtos. Na prática, a nota de entrega pode ser uma duplicata ou recibo de consignação.

RECONCILIAÇÃO DE INVENTÁRIO – Comparar o estoque físico com o registro de estoque no sistema e efetuar os ajustes necessários.

RECONHECIMENTO ÓTICO DE CARACTER – Leitura controlada por computador e reconhecimento de letras e números.

RECURSO – Qualquer elemento que adiciona valor a um produto ou serviço em sua criação, produção e entrega.

REDE DE CADEIA DE ABASTECIMENTO (SUPPLY CHAIN NETWORK) – Consiste em fornecedores, armazéns, fábricas, centros de distribuição e varejistas envolvidos na movimentação de produtos e serviços dos fabricantes aos clientes.

REDE DE DISTRIBUIÇÃO – Os canais planejados de distribuição de estoque de uma ou mais fontes para centros de distribuição ou armazéns. Um ou mais níveis podem compor a rede.

REDE DE SUBCONTRATADOS E FORNECEDORES – Arranjos nos quais um fabricante desenvolve relações de contrato de longo prazo com diversos fornecedores de peças, componentes ou sub-montagens.

REDE LOGÍSTICA COLABORATIVA – Embarcadores e transportadores coordenando as atividades do negócio com o uso de serviços de Internet para melhoria da lucratividade e desempenho.

REDESPACHO – Processo de expedição em que um transportador recebe o frete por outro transportador e o entrega a um terceiro.

REGISTRO DE ESTOQUE – Registros que refletem as transações ocorridas com os materiais em estoque (entradas, saídas, transferências, ajustes, etc).

REGRA PARA ENVIO AO ESTOQUE – Regras e procedimentos internos para localização dos estoques em um armazém ou loja após o recebimento dos produtos.

RELACIONAMENTO PARCEIRO A PARCEIRO – Relacionamento comercial eletrônico entre agentes de negócios, em uma rede tipo EDI.

REMANUFATURA – Fabricação de produtos usando componentes reaproveitados de outros produtos após sua inspeção.

REMESSA (SHIPMENT) – Quantia separada identificada de produtos para ser transportada de um embarcador a um consignatário utilizando uma ou mais formas de transporte e especificados em um único documento de transporte.

RENDIMENTO (YIELD) - Quantidade de produtos fabricados em uma operação de manufatura que pode ser usada. Esta quantia geralmente é variável em indústrias de processo.

REPACKAGING – Re-embalagem.

REPOSIÇÃO DE PEDIDOS A PERÍODO FIXO – Sistema de renovação periódica de pedido em que o intervalo de tempo entre os pedidos é fixo, semanal,mensal ou trimestral, mas o tamanho do pedido não é fixo e os pedidos variam de acordo com o uso conforme a última revisão.

RESÍDUO (SCRAP) – É a parte da matéria-prima que resta depois de utilizada em um processo de produção que não pode mais ser usado com propósitos semelhantes. É a parte dos refugos que perdeu completamente seu valor original.

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR – Um transportador é responsável por toda perda, avaria e atraso, com exceção de motivos de força maior como atos da natureza, de um inimigo público, de uma autoridade pública, do embarcador e de natureza inerente aos produtos.

RESPONSIVIDADE DE VOLUME – Habilidade do sistema de gestão industrial de mudar rapidamente o volume de produção, em resposta às mudanças da demanda de mercado.

RESPONSIVIDADE - Denominamos de responsividade, o resultado de uma política da empresa capaz de satisfazer os anseios dos clientes de forma precisa, rápida e sem alterações do nível de qualidade do produto e dos serviços.

RESPOSTA RÁPIDA (QUICK RESPONSE) – Sistema de ligação de todos os elementos à cadeia de abastecimento, eletronicamente, podendo utilizar expedições diretas dos fornecedores para os usuários finais.

RETIDO(BOUNDED) – Significa que certos produtos são armazenados sob taxa alfandegária até que as taxas de importação sejam pagas ou até os produtos serem retirados do país.

RETIRADA POR CONTA DO CLIENTE – O cliente se responsabiliza em retirar a mercadoria, seja contratando uma transportadora, ou pelos seus próprios meios.

RETORNO (TURN AROUND) – Um movimento combinado em um terminal. Este termo é comumente utilizado no transporte rodoviário, referindo-se à ação do motorista retornar à origem após uma entrega. Usualmente envolve o mesmo veículo, mas não sempre.

RFDC - Radiofrequency Data Communications ou Coleta de Dados por Radiofreqüência.

RFID - Radiofrequency Identification Data ou Identificação via radiofreqüência É uma expressão generalizada para a tecnologia que utiliza comunicações em rádio freqüência no intercâmbio dos dados.

RFI – Request for Information
RFP - Request for proposal.
RFQ - Request for quotation.Solicitação para cotação de produto ou serviço.
RISCO DE OBSOLESCÊNCIA – Risco dos produtos não serem usados por causa de mudanças no planejamento e/ou engenharia ou alteração na demanda.
RMI - RETAIL MANAGED INVENTORY – Estoque Gerenciado pelo Varejista.
ROAD RAILLER – Sistema de acoplamento dos caminhões aos vagões. Carreta bimodal, que ao ser desengatada do cavalo mecânico, é acoplada sobre um bogie ferroviário e viaja sobre os trilhos.
ROLL-CONTAINER – Carros verticais de alumínio engradados que servem para separação a armazenamento de materiais, principalmente utilizados nos transportes em caminhões.
ROMANEIO - Relação do conteúdo de uma embalagem ou contentor. Documento usado em transporte rodoviário, listando a carga transportada, geralmente refere-se a cópias de guias de carga.
ROMEU E JULIETA (DOLLY) – Um reboque, com uma quinta roda usada para converter um semi-reboque em reboque.
RO-RO – ROLL ON / ROLL OFF – Sistema em que a carga é transferida para o modal de transporte por meio de equipamento de movimentação sob rodas.
ROTA OU PLANO DE VIAGEM - É o percurso escolhido para o transporte, por veículos, através de vias terrestres, rios, corredores marítimos e/ou corredores aéreos, considerando a menor distância, menor tempo, menor custo ou uma combinação destes. Tudo isto, podendo estar conjugado com múltiplas origens e destinos.
ROTEIRIZAÇÃO – Atividade de programação e ordenamento de entregas, em geral realizados através de um software específico.
ROTEIRO ALTERNATIVO – Roteiro, em geral menos preferido do que o roteiro original, mas que resulta em item idêntico. Roteiros alternativos podem ser mantidos no computador ou manualmente, desde que o sistema seja capaz de aceitar o roteiro alternativo para tarefas especiais.
ROUGH CUT CAPACITY PLANNING – Planejamento da Capacidade Agregada.
RPM - Rapid Response Manufacturing.
RSC - Retail Service Center.
RUSH ORDER – Pedido Urgente.

S

SAC – SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO CLIENTE – Envolve ações de telemarketing, suporte, reclamações, fullfilment.
SALDO DISPONÍVEL - É a quantidade física em estoque, já abatendo as quantidades em estoque que estão reservadas.
SATISFAÇÃO DO CLIENTE – Resultado da entrega de um produto ou serviço que tenha atendido os requisitos do cliente.
SAZONALIDADE – Um padrão repetitivo cíclico de demanda que apresenta alguns períodos de considerável elevação ou redução, geralmente devido a fatores climáticos, culturais ou convenções humanas.
SCANNER - Aparelho ou sistema eletrônico que converte através de leitura ótica, informações codificadas em numeração alfanumérica ou simbolização em barras.
SCM - Supply Chain Management ou Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento.
SCOR - Supply Chain Operation Model ou Modelo de Referência das Operações na Cadeia de Abastecimento. Foi criado pelo Supply Chain Council (USA) visando padronizar a descrição dos processos na cadeia de abastecimento.
SCR - Synchronized Customer Response.
SCRAP – Resíduos.
SEIKETSU (1) – Manter permanentemente a separação, a organização, a limpeza.
SEIKETSU (2) - Significa manter um ambiente asseado, situação obtida pela arrumação, ordenação e limpeza.
SEIRI (1) – Separar o necessário do desnecessário e descartar este último.
SEIRI (2) - Significa arrumação e classificação para separar todos os itens necessários dos desnecessários e estabelecer tarefas para desfazer-se deste último.
SEISSO (1) – Limpeza e inspeção para eliminar pequenos defeitos e irregularidades.
SEISSO (2) - Significa limpeza ou assegurar um ambiente sem lixo e sem sujeira.
SEIS SIGMA – Sigma é uma letra do alfabeto grego. O termo sigma é usado para designar a quantidade de desvios-padrões sobre a média de qualquer processo ou procedimento. Para os negócios ou processos de manufatura, o valor do sigma é uma métrica que indica quão bem o processo é desempenhado. O sigma mede a capacidade do processo de não gerar defeitos. A escala sigma de medição está perfeitamente correlacionada a algumas características, como: defeito por unidades, peças por milhão defeituosas, e a probabilidade de falha e erro. A capacidade seis sigma significa que não mais do que três, quatro defeitos por milhão de peças.
SEITON (1)– Organizar o necessário e indicar para que todos entendam o objetivo.
SEITON (2) - Significa ordenação dos itens numa certa seqüência, visando melhorar a segurança, a qualidade e a eficiência.
SEMI-REBOQUE - Veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora, ou é a ela

ligada por uma articulação. É o conjunto monolítico formado pela carroceria com um eixo e rodas. É engatado no cavalo mecânico ou trator para o transporte, ou ainda passa a ser utilizado como reboque, quando é engatado em um dolly. É muito utilizado no transporte de cana de açúcar.

SEPARAÇÃO AGRUPADA – Um operador separa do contenedor material para diversos pedidos e daí classifica os produtos para cada ordem em uma única viagem na área de separação. Tipicamente utilizado quando os volumes de diversos pedidos podem ser separados numa única viagem.

SEPARAÇÃO AUTOMÁTICA – Reconhecimento eletrônico das embalagens por tamanho ou código, permitindo que estas sejam separadas em grupo.

SEPARAÇÃO DE PEDIDOS - Atividade de desmonte de cargas uniformes com a finalidade de compor uma carga mista de itens de produtos com a finalidade de atender ao pedido de um cliente.

SEPARAÇÃO DISCRETA – Separação de um único pedido por vez. Esta metodologia requer um giro completo pela área de separação de pedidos para cada pedido a ser expedido.

SEPARAÇÃO EM LOTE – Significa separação de cada pedido ou grupos de pedidos de uma única vez.

SEPARAÇÃO EM ONDA – Um sistema de separação por pedido que divide cada mudança dentro de um período, ou pedido, durante o qual cada grupo específico de pedidos é separado e carregado.

SEPARAÇÃO POR LUZ – Técnica de separação que utiliza displays para indicar a quantidade de um item por pedido. O operador separa os itens de um pedido em um contenedor na quantidade indicada no display.

SEPARAÇÃO POR ZONA – A separação está organizada por zonas com um operador por zona que separa todos os pedidos. Tipicamente utilizado para separação de alta velocidade para um limitado número de itens. É um processo de separação de produtos onde pessoas são designadas para atuar em áreas específicas do armazém. Os pedidos geralmente são separados por diversas pessoas, em diferentes zonas, e acumulados próximos das docas de expedição para um sortimento.

SEPARAR E EMBALAR (PICK-PACK) – Processo de separação e embalagem que consiste em colocar os produtos diretamente na embalagem de expedição.

SERVIÇO - Resultados gerados por atividades na interface fornecedor-cliente, e por atividades internas do fornecedor para atender às necessidades do cliente.

SERVIÇO AO CLIENTE – Habilidades desenvolvidas pela empresa para atender as necessidades, solicitações e pedidos de informação dos clientes.

SET UP – Trabalho necessário para se mudar uma máquina específica, recurso, centro de trabalho e linha de produção, do término da última peça da produção A até a primeira peça da produção B. Tempo compreendido entre a paralisação de produção de uma máquina, a troca do seu ferramental e a volta de sua produção.

SFC – SHOP FLOOR CONTROL – Controle de Chão de Fábrica.

SHELF LIFE – Tempo que um item pode ser mantido em estoque, antes de se tornar imprestável para comercialização.

SHELVING RACK – Estante

SHINCAR – Envolver os materiais do pálete com um filme plástico protegendo a mercadoria.

SHIP BROKER - Agente Marítimo.

SHIPPING ou EXPEDIÇÃO - Departamento de uma empresa que de posse da Nota Fiscal ou uma pré-Nota Fiscal identifica, separa, embala, pesa (se necessário) e carrega os materiais nos veículos de transporte.

SHIPPING AREA - Área de Expedição.

SHIPNET – Uma rede para EDI no comércio internacional, específica para contratação de frete para as industrias fornecedoras.

SHITSUKE (1) – Criar o hábito de seguir as regras da empresa e da sociedade e procurar pensar no bem estar dos outros, como padrão mais importante a ser seguido.

SHITSUKE (2) - Significa trabalhar para a formação moral e ética desenvolvendo hábitos de cumprir corretamente os deveres, como membros de uma sociedade e de uma organização.

SHITSUKE (3) - Capacidade de analisar e interpretar uma situação, colocando-se no lugar do outro com compreensão e respeito.

SIDER – Caminhão com carregamento lateral e com lonas de fechamento.

SIDETRACK ou CAMINHO ALTERNATIVO- É quando se utiliza um percurso diferente do habitual ou previsto, por variados motivos (trânsito ruim, segurança, etc.).

SIL - Sistema de Informações Logísticas, providencia a informação especificamente necessária para subsídio da administração logística em todos os seus níveis hierárquicos. Para a alta administração serve para planejamentos, políticas e decisões estratégicas; Para a média gerência serve para planejamentos e decisões táticos; Para a supervisão serve para planejamentos, decisões e controles operacionais; Para o operacional serve para processamentos de transações e resposta a consultas.

SISTEMA DINÂMICO DE ESTOCAGEM - Este sistema é indicado nos casos de estocagem e movimentação de materiais com grande rotatividade, dentro do princípio "First in First

out" (primeiro que entra, primeiro que sai). O fluxo de páletes é automático, movimentando-se sobre pistas de rolos ou de trilhos de roletes, por ação da gravidade, sem necessidade de empilhadeiras e operadores. O mesmo mantém-se numa velocidade constante, pois são usados, em toda extensão das pistas, Reguladores de Velocidade. A inclinação das pistas é determinada, no projeto, em função das características do pálete mais sua carga.

SKU - Stock Keeping Units. Representa a unidade para a qual informações de venda e de gestão de estoque são mantidas. Pode ser uma unidade de consumo de um produto ou uma caixa coletiva com diversas unidades do mesmo. Uma caixa coletiva com 20 unidades de um determinado item (sabonete de um dado tamanho e dado perfume, por exemplo) constitui um SKU, enquanto outra caixa com 40 unidades da mesma unidade de consumo representa um outro SKU.

SLA - Service Level Agreement ou Acordo sobre o Nível de Serviço.

SLM - Service Level Management ou Gerenciamento do Nível de Serviço.

SLM - Strategic Logistics Management ou Gestão Logística Estratégica.

SMART TAG ou E-TAG - Etiqueta inteligente que possui um microchip capaz de armazenar várias informações, como data de validade, lote de fabricação, descrição do produto, etc. Os dados são transmitidos por meio de radiofreqüência a um equipamento de leitura.

SLOW MOVING – Materiais encontrados em uma empresa que não se movimentaram nos últimos três meses.

SOP - Sales and Operations Planning, Planejamento de Vendas e Operações.

SPC - Statistical Process Control.

STV - Veículo de Transferência Ordenado.

SUPPLY CHAIN – Rede de organizações envolvidas nos diferentes processos e atividades anteriores que produzem valor, sob a forma de produtos e serviços nas mãos do consumidor final.

SWOG (SHIP WITH OTHER GOODS) – Enviado com outros produtos.

SWOT - ANALYSIS - Strengths, Weakness, Opportunity and Threats Analysis

T

TACÓGRAFO - Instrumento destinado a registrar movimentos ou velocidades; tacômetro registrador.

TACÔMETRO - Aparelho que serve para medir o número de rotações por minuto do motor e, portanto, a velocidade de máquinas ou veículos; o mesmo que taquímetro.

TAILOR MADE – Produto ou serviço customizado, feito sob encomenda conforme especificação do cliente.

TAMANHO DE LOTE – Quantidade de um item específico que é solicitado de uma fábrica ou fornecedor ou emitido como quantidade padrão para o processo de produção.

TAMANHO DO LOTE DE PRODUÇÃO – O número de unidades produzidas de um produto em determinada etapa do processo de produção entre preparações de máquinas.

TAMBOR-PULMÃO-CORDA – Técnica de programação desenvolvida usando a Teoria das Restrições. O tambor determina o ritmo para a restrição. O pulmão é um mecanismo de tempo usado para proteger o gargalo das incertezas. A corda é o mecanismo de informação usado para sincronizar a fábrica e determinar a liberação dos materiais na cadeia de suprimentos.

TANKTAINER – Contêiner com um tanque montado sobre este para transporte de líquidos.

TAQUÍMETRO - O mesmo que tacômetro.

TARA - Peso de uma unidade de transporte intermodal ou veículo sem carga. Ao se pesar o total subtrai-se a tara, chegando-se assim ao peso da carga.

TARGET COST – Custo Alvo ou meta de custo a ser alcançada.

TARGET INVENTORY LEVEL – Nível de Estoque Desejado.

TARIFA COMBINADA DE TRANSPORTE – Índice conjunto obtido pela combinação de dois ou mais índices publicados.

TAXA DE ATRACAÇÃO (WHARFAGE) – Taxa cobrada do expedidor por usar um cais para atracação, carga ou descarga de uma enbarcação ou estocagem de produtos além do cais ou doca.

TAXA DE MANUSEIO DE TERMINAL (TERMINAL HANDLING CHARGE) – Quantia fixa que os armadores organizados numa Conferência Marítima cobram pelo manuseio de mercadorias no terminal portuário.

TECA – TERMINAL DE CARGA AÉREA – Local em aeroporto onde as cargas são preparadas para embarque em aeronaves ou recebidas para transferência para outro modal de transporte.

TECNOLOGIA – Conjunto ordenado de conhecimentos científicos, técnicos empíricos e intuitivos, empregados no desenvolvimento, na produção, na comercialização e na utilização de bens e serviços.

TEMPO ATÉ O MERCADO (TIME-TO-MARKET) – Tempo total necessário para projeto, construção e entrega de um produto. Tempo da conceituação à entrega.

TEMPO DA DOCA AO ESTOQUE (DOCK-TO-STOCK TIME) – Tempo gasto medido para o recebimento de um item da doca até estocagem do produto. Alguns consideram não apenas a estocagem física do item, mas a sua disponibilização nos sistemas da empresa para a venda.

TEMPO DE ATRAVESSAMENTO - Tempo

decorrido a partir do momento em que uma matéria-prima chega na empresa e o momento em que esta matéria-prima chega no armazém incorporada em um produto acabado.

TEMPO DE CICLO (CYCLE TIME) – O tempo total entre o início e o término de um produto no processo, incluindo todo o trabalho em componentes, mas sem incluir a obtenção dos itens adquiridos. É o tempo para produzir um item.

TEMPO DE CICLO DO PEDIDO (ORDER CYCLE TIME) – Tempo entre colocação de um pedido até o recebimento deste pedido pelo Cliente, incluindo tempo de transmissão, processamento, preparação e embarque do mesmo.

TEMPO DE COMPRA - É o período compreendido entre a data da requisição do material até a data do fechamento do pedido.

TEMPO DE CONSUMO - Define-se como o tempo durante o qual o produto esgota ou muda a sua utilidade. Um produto embalado num frasco de vidro tem esgotado a sua utilidade quando o produto acabar, mas o frasco de vidro poderá a ter utilidade na forma de contentor de pequenas peças.

TEMPO DE CORTE – O momento até o qual se aceita uma carga para assegurar que a mesma estará de acordo para um determinado transporte.

TEMPO DE ESPERA – Tempo gasto enquanto um trabalho aguarda processamento.

TEMPO DE FILA (QUEUE) – Período de tempo entre a chegada do material em uma estação de trabalho e início do processamento do mesmo.

TEMPO DE PARADA (DOWN TIME) – Tempo em que um equipamento não está disponível para uso. Inclui tempo necessário para manutenção e outros serviços necessários.

TEMPO DE PEGA - O tempo decorrido entre a produção e compra pelo usuário do produto é um número que mostra a situação dinâmica das forças que compõem o sistema logístico.

TEMPO DE REPARAÇÃO – Tempo de serviço total, incluindo tempo de deslocamento para que um componente reparável retorne ao estoque e torne-se disponível para uso.

TEMPO DE RESSUPRIMENTO - É a somatória do Tempo de Compra, mais o Tempo de Processamento e Embarque pelo fornecedor, mais o Tempo de Transporte, mais o Tempo de Recebimento (conferência, testes, etc.) até o material ficar disponível para utilização.

TEMPO DE SEPARAÇÃO (PICK TIME) – Quantidade de tempo em uma fase de separação necessária para um separador selecionar os itens, desde a colocação no contenedor de separação até completar a transação com a marcação na lista de separação ou finalizando a tarefa em um terminal de radiofreqüência ou outro equipamento. Não inclui o tempo de deslocamento.

TEMPO DE SET-UP - Tempo de preparação - é o tempo transcorrido entre a produção da última peça/quilo/metro boa de um produto A e a produção da primeira peça/quilo/metro bom de um produto B quando em um determinado equipamento efetua-se a troca do produto A pelo produto B.

TEMPO DE TRANSPORTE - É o período compreendido entre a data de entrega do material até a chegada do mesmo para o requisitante (destino).

TEMPO DE TROCA - É o tempo decorrido entre a última peça boa, de uma corrida de produção, e a peça aprovada, da próxima corrida de produção.

TEMPO DESPENDIDO NA COMPRA - Define-se como tempo despendido na compra, como a média do tempo que o usuário dedica a localizar, examinar e comprar um determinado produto. O consumidor não pode ser forçado a despender tempo e energia que esteja em desproporção com a satisfação de suas necessidades, que esperam obter com o produto que compram.

TEMPO PERDIDO – Tempo em que um recurso produtivo não está produzindo, devido ao set up, manutenção, falta de material e de ferramentas e falta de programação.

TEORIA DAS RESTRIÇÕES (THEORY OF CONSTRAINTS-TOC) – Técnica administrativa desenvolvida pelo físico israelense Eliyahu Goldratt, que consiste em identificar e explorar as restrições (ou "gargalos") em todas as atividades do negócio.

TERCEIRIZAÇÃO (OUTSOURCING) – Uso de terceiro, subcontratado, transportador, armazém ou operador logístico para realizar funções normalmente realizadas pela própria empresa. Transferir as operações ou ativos de uma empresa para outra, para sua gestão e abastecimento.

TERCEIRO (THIRD PARTY) – Qualquer pessoa ou organização que presta serviço em processo de produção ou logística, que não seja nem o comprador ou o vendedor.

TERMINAL – Local em que ocorre uma alteração do modal de transporte. É o local em qualquer um dos pontos de uma linha de transporte incluindo escritório, instalações de reparo ou movimentação.

TERMINAL DE RADIOFREQUÊNCIA – Dispositivos de radiocomunicação utilizados como uma ligação entre computadores. Os terminais RF podem ser utilizados para transferir dados entre computadores ou entre um dispositivo portátil de entrada de dados e um computador. Usados em conjunto com um sistema de gerenciamento do armazém (WMS) para indicar a um operador as atividades de separação, estocagem e contagem cíclica de inventário. Comunica-se com o WMS por meio

de transmissões de radiofreqüência de baixa energia. É uma ligação em tempo real entre as atividades do armazém e o sistema de controle dos estoques.

TERMINAL PORTÁTIL (HAND HELD TERMINAL) – Dispositivo para entrada de dados tão pequeno que pode ser carregado e usado em um mão. É um scanner móvel.

TEU - Transport Equivalent Unit.

TEU - Twenty Foot Equivalent Unit. Tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés.

TIME TO MARKET ou **TEMPO ATÉ O MERCADO** - É o tempo necessário para projetar, aprovar, construir e entregar um produto.

TKU - Toneladas transportadas por quilômetro útil.

TMS - Transportation Management Systems ou Sistemas de Gerenciamento de Transporte.

TOC - Theory of Constraints ou Teoria das Restrições.

TOCO - Caminhão que tem o eixo simples na carroceria, ou seja, não é duplo.

TOLERÂNCIA EM EXPEDIÇÃO – Desvio permitido em que o Fornecedor ainda pode expedir;ou conforme qualidade em contrato.

TOTAL MANUFACTURING MANAGEMENT (TMM) - Redefinição da produção baseada na lógica do JIT, controle do processo, melhoria contínua, máximo comprometimento com um sistema de gestão com a lógica do custo total.

TOTAL QUALITY ASSURANCE (TQA) - Cuidadosa revisão sob a ótica da Qualidade Total dos sistemas de Garantia da Qualidade e da utilização das normas e da certificação. A ênfase é colocada sobre a evolução de tais sistemas através de uma lógica de instrumentos necessários, mas não suficientes, par gerir de modo dinâmico e ativo ao invés de uma abordagem fiscal e burocrática.

TPC – TELLIGENT PROXIMITY CONTROL – Dispositivo que controla a distância entre os veículos na estrada e identifica a necessidade da potência de frenagem para evitar uma colisão traseira. Com o radar instalado no pára-choque dianteiro o sistema informa ao motorista a real distância entre os veículos. O TPC desacelera, retarda e/ou freia para manter a distância desejada, inclusive quando o outro veículo corta a frente numa ultrapassagem.

TPM - MANUTENÇÃO PREVENTIVA TOTAL - É um conjunto de atividades de manutenção, envolvendo a todos empregados, visando a melhoria de performance e produtividade dos equipamentos de uma fábrica.

TPM (TOTAL PRODUCTIVE MAINTENANCE) - É uma abordagem inovadora para atacar o problema da eficiência dos equipamentos. Sua característica fundamental é a globalização quanto a considerar todo o fluxo logístico na definição das características técnicas e operacionais do equipamento, trata a produtividade total considerando todo o ciclo de vida da instalação e respectivos custos e prevê o envolvimento de todos os recursos que gerenciam os equipamentos.

TPS - Toyota Production System.

TQC - Total Quality Control.

TQC - CONTROLE TOTAL DA QUALIDADE - Esforço totalmente integrado para a melhoria do desempenho em todos os níveis, para a elevação da satisfação do cliente.

TQM – TOTAL QUALITY MANAGEMENT – Atividades de gestão para implementar a melhoria da qualidade dos produtos ou serviços de uma empresa.

TQM (TOTAL QUALITY MANAGEMENT) - É um modelo de gerenciamento que visa o sucesso a longo prazo através da satisfação do cliente. O TQM é baseado na participação de todos os membros da organização na melhoria de processos, produtos, serviços e na cultura da melhoria contínua. O TQM beneficia todos os membros da organização e da sociedade.

TRACKSTAR - Veículo utilizado no setor ferroviário para verificação e manutenção dos trilhos, dormentes e geometria.

TRADE OFF – Troca compensatória, na sua forma básica, o resultado incorre em um aumento de custos em uma determinada área com o intuito de obter uma grande vantagem em relação às outras.

TRÁFEGO – Departamento ou função que tem a responsabilidade de organizar a classificação mais econômica e método de expedição tanto para produtos quanto materiais que são recebidos e expedidos.

TRANSBORDO (TRANSHIPMENT) - Transferir mercadorias/produtos de um para outro meio de transporte ou veículo, no decorrer do percurso da operação de entrega.

TRANSELEVADOR (TURRET CRANE) – Equipamento para movimentação de materiais em que os garfos têm capacidade de acesso de 180 graus para estocar e recuperar páletes de ambos os lados do equipamento em um corredor estreito.

TRANSPONDER – Dispositivo usado para identificação que transmite automaticamente certos dados em códigos da atuação de um sinal especial.

TRANSPONDER DE RÁDIOFREQUÊNCIA – Tecnologia de identificação automática operada da mesma forma que etiquetas de segurança colocadas em roupas. Os equipamentos transmitem as informações para um sistema de computador quando próximos ao transponder de radiofreqüência.

TRANSPORTADOR CONTÍNUO (CONVEYOR) – Mecanismo que transporta materiais por meio de correias, roletes móveis, etc.

TRANSPORTADORA (CARRIER) – Parte que assume o transporte de produtos de um ponto para outro.

TRANSPORTADORA DE CARGA GERAL – Transportador que possui autorização de operação no transporte de produtos em geral, ou todos os produtos não listados como especiais.
TRANSPORTE AÉREO (AIRWAY TRANSPORTATION) – Movimentação de pessoas ou materiais pelo ar, por aviões, helicópteros, balões ou dirigíveis.
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (WATERWAY TRANSPORTATION) – Movimentação de pessoas ou materiais pela água, rios, cabotagem ou marítimo.
TRANSPORTE COMBINADO – Transporte intermodal onde a maior parte da jornada é via ferroviária, fluvial ou marítima e o transporte inicial e/ou final por rodovia é o mais curto possível. Refere-se ao transporte de um veículo de transporte por outro (piggy back), como por exemplo, uma carreta transportada por um vagão ferroviário ou por um ferry boat.
TRANSPORTE CONTRATADO DEDICADO (DEDICATED CONTRACT CARRIAGE) – Serviço contratual terceirizado que fornece veículos e motoristas para um cliente único que fará uso exclusivo deste serviço, usualmente executado em uma situação de rota fixa.
TRANSPORTE COORDENADO – Dois ou mais transportadores de diferentes tipos transportando um embarque.
TRANSPORTE DUTOVIÁRIO (PIPELINE TRANSPORTATION) – Movimentação de fluidos e gases pela tubulação.
TRANSPORTE FERROVIÁRIO (RAILWAY TRANSPORTATION) – Movimentação de pessoas ou materiais por ferrovias.
TRANSPORTE INTERMODAL - É o transporte realizado através de dois ou mais modais de transporte de forma eficiente, com mínimas resistências ao movimento contínuo de bens e equipamentos de transporte, desde a origem até o destino. É a integração dos serviços de mais de um modo de transporte, com emissão de documentos independentes, onde cada transportador assume responsabilidade por seu transporte. São utilizados para que determinada carga percorra o caminho entre o remetente e seu destinatário, entre os diversos modais existentes, com a responsabilidade do embarcador.
TRANSPORTE MULTIMODAL - é a integração dos serviços de mais de um modo de transporte, utilizados para que determinada carga percorra o caminho entre o remetente e seu destinatário, entre os diversos modais existentes, sendo emitido apenas um único conhecimento de transporte pelo único responsável pelo transporte, que é o OTM - Operador de Transporte Multimodal.
TRANSPORTE RODOVIÁRIO (ROADWAY TRANSPORTATION) – Movimentação de pessoas ou materiais por rodovias, automóveis, caminhões, carretas, etc.
TRANSPORTE VAIVÉM (SHUTTLE SERVICE) – Transporte de ida e volta em uma rota geralmente curta entre dois pontos.
TRAPICHE - Armazém de mercadorias junto ao cais.
TREMINHÕES - é o conjunto formado por um caminhão normal ou cavalo mecânico mais semi-reboque, engatado em 2 reboques, formando assim um conjunto de três carrocerias puxadas por um só caminhão. É muito utilizado no transporte de cana de açúcar.
TRONCO (TRUNK) – Extensão que interliga dois hubs mutuamente.
TRUCK - Caminhão que tem o eixo duplo na carroceria, ou seja, são dois eixos juntos. O objetivo é agüentar mais peso e propiciar melhor desempenho ao veículo.

U

UCC (UNIFORM CODE COUNCIL) – Órgão que administra o sistema de código uniforme de produto (UPC) na América do Norte ou Estados Unidos.
UEN – Unidade Estratégica de Negócio. Muitas empresas dividem suas atividades em unidades de negócios independentes, com resultados, estratégias e gestores distintos.
UEPS - é a nomenclatura para o método de armazenagem, em que o produto que é o Último a Entrar no estoque é o Primeiro a Sair.
UNC – Unidade de compras. Quantidade mínima de múltiplos que o fornecedor vende para o departamento de compras.
UND – Unidade de distribuição – Quantidade mínima de peças que podem ser despachadas pelo CD.
UNIDADE DE TRANSPORTE INTERMODAL – Contêineres, recipientes intercambiáveis e semi-reboques para transporte intermodal.
UNIDADE EQUIVALENTE A QUARENTA PÉS – Unidade de medida equivalente a um contêiner de expedição de quarenta pés.
UNIDADE EQUIVALENTE A VINTE PÉS – Unidade de medida equivalente ao tamanho padrão de contêiner intermodal de vinte pés.
UNIMOV - Unidade de movimentação formada por um múltiplo da UNICOM, com a finalidade de possibilitar deslocamentos mecanizados seguros e econômicos.
UNIMOVIZAÇÃO - Instituição na empresa de um sistema modal em que todas as mercadorias e produtos são movimentados na forma de uma unidade de movimentação. Definição mais genérica do que paletização, que supõe sempre o uso do pálete.
UNIT LOAD – Carga Unitizada.

UNITIZAÇÃO - É a conversão de diversas unidades de carga fracionada numa única unidade, para fins de movimentação e armazenagem.
UNITRAM - Unidade de transporte para conter muitas e diferentes UNICOMS com a finalidade de facilitar a distribuição de pedidos de clientes.
UPC - UNIVERSAL PRODUCT CODE - Símbolo padrão de código de barras dos Estados Unidos e do Canadá, que é administrado pela Uniform Code Council, Inc.
UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTO – Compara as horas que a máquina está produzindo, com o tempo disponível, podendo ou não incluir o tempo de setup.

V

VAD - Value Added Distribution.
VALOR – O ponto em que um produto ou serviço alcança as necessidades ou os desejos do cliente, medido em termos de sua capacidade para comandar o preço a ele atribuído. É aquilo que o cliente acha justo pagar.
VALORIZAÇÃO DO ESTOQUE – Tratamento contábil dado ao valor do estoque com o propósito de determinar o custo dos produtos vendidos.
VALUE CHAIN – Cadeia de Valor
VAN – Value Added Network ou Rede de Valor Agregado
VANTAGENS COMPETITIVAS (1) - É qualquer elemento que garante ou pode garantir o sucesso de uma empresa no mercado, ou seja, que implique uma vantagem sobre a concorrência num determinado mercado. As vantagens competitivas estão relacionadas às quatro alternativas estratégicas fundamentais: custo, serviço, qualidade, inovação.
VANTAGENS COMPETITIVAS (2) - A exploração das competências de base e o seu aproveitamento generalizado na organização criam oportunidades para a penetração em uma grande variedade de mercados, com novos produtos com diferenciações tecnológicas, que deverão ser tratados pelo marketing e transformados em vantagens competitivas.
VÃO – Em um sistema de estocagem de páletes, representa uma posição do pálete. Em um sistema de separação, representa uma posição para uma única unidade de estoque.
VÃO EM ESTRUTURA – Espaço disponível para movimentação das unidades estocadas em uma prateleira ou porta-pálete.
VEÍCULO AUMATICAMENTE GUIADO (AUTOMATED GUIDED VEHICLE - AGV) – Sistema de movimentação que encaminha materiais posicionando-os em destinos pré-determinados, sem intervenção do operador.
VEÍCULO GUIADO A LASER (LASER GUIDED VEHICLE – LGV) – Um tipo de veículo automaticamente guiado, controlado por raio laser.
VENDOR RATING - Classificação dos fornecedores com base nos índices obtidos pelos fornecimentos, objetivando selecionar aqueles que vão se incorporar aos negócios em diferentes níveis técnicos. Tais níveis dependem dos resultados operacionais e são caracterizados como avaliação de tipo estratégico.
VERIFICAÇÃO DE LOCAÇÃO – Verificação sistemática e física do estoque do armazém comparada com os registros de localização para assegurar a acuracidade das localizações.
VIAGEM DE MÃO ÚNICA (ONE WAY TRIP) – Movimento de uma carga do expedidor para o receptor.
VIAGEM DE RETORNO (BACKHAULING) – Movimento de retorno de um meio de transporte que forneceu serviço de transporte em uma direção. A viagem de retorno pode ser com carga completa, parcial ou nula.
VIDA DE PRATELEIRA (SHELF LIFE) – Tempo em que um item pode ser mantido em estoque antes de tornar-se inadequado ao uso.
VLC – Veículo Leve de Carga. Caminhão de menor porte próprio para utilização em áreas urbanas. O VLC tem comprimento total entre 5,50 e 6,30m, largura até 2,20m. Ambos possuem capacidade de carga úteis superior a 1.500kg.
VMC - Veículo Médio de Carga.
VMI - Vendor Managed Inventory ou Estoque Gerenciado pelo Fornecedor. Parceria em que o fornecedor repõe os estoques do cliente com base nos níveis de estoque informados pelo próprio cliente por via eletrônica (EDI, Internet ou outros meios). O cliente participa somente com a informação sobre seus níveis de estoque e, preferencialmente, de maneira automática de forma que seus custos de controle de estoques e pedido são reduzidos a um mínimo.
VMP – Vendor Managed Purchase ou Compra Gerenciada pelo Fornecedor.
VUC - Veículo Urbano de Carga. Caminhão de menor porte próprio para utilização em áreas urbanas. O comprimento total é inferior a 5,50 metros e a largura máxima de 2,20 metros. Possui capacidade de carga útil superior a 1.500 kg.

W

WAP – Wireless Application Protocol ou Protocolo de Aplicação Sem Fio
WAREHOUSE – Armazém
WAREHOUSING – Movimentação e Armazenagem
WARRANTY – Garantia
WASTAGE – Desperdício

WAVE PICKING – Separação por Onda
WCM - World Class Manufacturing.
WCS - Warehouse Control Systems ou Sistemas de Controle de Armazém.
WHARF – Cais
WHARFAGE – Taxa de Atracação
WHARFING – Desova
WHOLESALER – Atacadista
WIP - Work in Process (estoque em processo) ou Work in Progress (material em progresso)
WIRELESS - Sistema de acesso sem fio.
WMS - Warehouse Management System ou Sistemas de Gerenciamento de Armazém.
WORLD CLASS – Classe Mundial
Z

ZEB – Etiquetas pré impressas que identificam individualmente as caixas de um pálete.
ZERO-DEFEITO - O mesmo que POKA -YOKE.
ZONA DE LIVRE COMÉRCIO OU ZONA FRANCA - é uma zona (local ou região de um estado ou país) onde os produtos ou materiais são considerados isentos de taxas e tarifas de importação, com anuência das autoridades fiscais governamentais.
ZONEAMENTO – Lógica de estocagem para agrupamento de itens baseado na família de produtos, por tamanho, peso, velocidade, área de estocagem ou outro critério.