

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

**Relação Porto Cidade: O caso do Porto
do Itaqui**

Nelson de Jesus Costa Junior

Orientador: Prof. Msc. Sérgio Sampaio Cutrim

Introdução

- O Porto do Itaqui é um dos maiores portos do Brasil
- Importante agente de desenvolvimento econômico
- Cerca de 80 por cento do comércio internacional de mercadorias é transportada por mar.

Objetivos

- Estudar a relação Porto Cidade do Porto do Itaqui.
- Importância dos portos para o comércio internacional e para desenvolvimento nacional
- Os relacionamentos institucionais da Relação Porto Cidade do Porto do Itaqui.
- A relação Porto Cidade do Porto do Itaqui com foco no relacionamento com as instituições e órgãos fiscalizadores e reguladores da atividade ambiental.

Globalização e o Sistema Portuário

- BAUDOUIN (1999, p.31) considera cidade portuária como “um novo espaço produtivo de uma circulação que exige, não somente a criação dos cais, mas também, retro-áreas, acessos, e, sobretudo, de cérebros”.
- Em 2011, a tonelagem exportada no Brasil por via marítima representou 96% do total, enquanto que a importada alcançou 89%, maior índice em cinco anos.

Internacionalização do Comércio e da Produção

- As economias nacionais agora funcionam efetivamente e em tempo real como unidades de um todo global.
- A internacionalização das empresas é uma procura por novos mercados, a busca por recursos novos ou mais baratos e aumentar a rentabilidades de seus negócios.

Internacionalização da Produção

Item	Valor corrente	Taxa de crescimento médio	
	(US\$ bilhão)	anual (%)	
	1997	1986-1990	1991-97
Investimento externo direto	400	23.6	17.1
Royalties e taxas	61	21.9	12.2
Exportação de bens e serviços não-fatores	6432	14.6	7.2
<i>Memorando</i>			
PIB mundial	30551	12.1	4.9
Formação bruta de capital fixo	5393	12.5	2.5
Fusões e aquisições transfronteiriças	236	21.0	30.0
Ativo total das filiais estrangeiras	12606	18.3	20.9
Valor bruto da produção de filiais estrangeiras	2100	16.6	6.6
Vendas das filiais estrangeiras	9500	16.3	11.4
Estoque de investimento externo direto	3456	18.2	10.5

Maritimização dos Fluxos

- Está relacionadas com o desenvolvimento econômico e suas atividades, como portos, serviços de armazenamento, a indústria petrolífera etc.
- O transporte marítimo é responsável pelo escoamento de cerca de 8 (oito) bilhões de toneladas de bens

O CRESCIMENTO DA MARITIMIZAÇÃO NO BRASIL

- Geral de Cargas nos Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo, em 2009 – 2011.

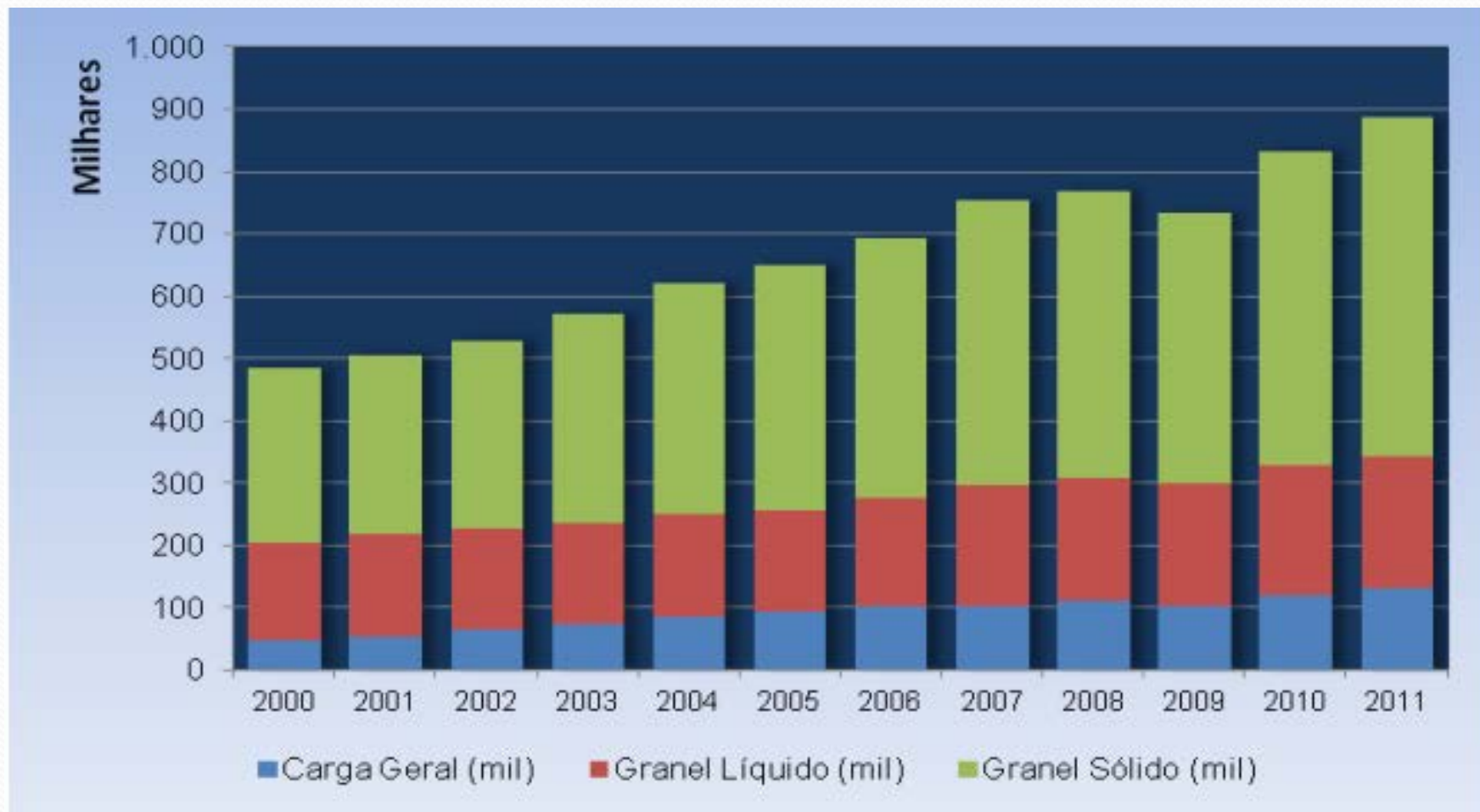
GRUPO / ANO	2009		2010			2011		
	t	%	t	%	VAR	t	%	VAR
1. NATUREZA DA CARGA								
GRANEL SÓLIDO	460.184.343	59,89	504.765.401	60,53	9,69	543.108.090	61,30	7,60
GRANEL LÍQUIDO	195.637.355	25,46	210.371.071	25,23	7,53	212.302.168	23,96	0,92
CARGA GERAL	112.501.852	14,64	118.799.265	14,25	5,60	130.645.022	14,74	9,97
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.737	100,00	8,54	886.055.280	100,00	6,25
2. TIPO DE NAVEGAÇÃO								
LONGO CURSO	568.404.889	73,98	616.089.467	73,88	8,39	658.095.640	74,27	6,82
CABOTAGEM	172.392.766	22,44	185.822.683	22,28	7,79	193.469.339	21,83	4,12
NAVEGAÇÃO INTERIOR	27.525.895	3,58	28.382.718	3,40	3,11	31.638.112	3,57	11,47
APOIO MARÍTIMO	-	-	2.112.012	0,25	-	1.520.588	0,17	(28,00)
APOIO PORTUÁRIO	-	-	1.528.855	0,18	-	1.331.601	0,15	(12,90)
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.735	100,00	8,54	886.055.280	100,00	6,25
3. INSTALAÇÕES								
PORTOS ORGANIZADOS	274.028.568	35,67	288.776.613	34,63	5,38	309.007.270	34,87	7,01
TERMINAIS DE USO PRIVATIVO	494.294.982	64,33	545.159.123	65,37	10,29	577.048.010	65,13	5,85
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.736	100,00	8,54	886.055.280	100,00	6,25
4. SENTIDO								
EMBARQUE	525.106.710	68,34	562.063.532	67,40	7,04	593.595.525	66,99	5,61
DESEMBARQUE	243.216.840	31,66	271.872.204	32,60	11,78	292.459.754	33,01	7,57
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.736	100,00	8,54	886.055.279	100,00	6,25

FONTE: Internacionalização da produção e Investimento Externo Direto (IED) – Instituto de Economia da UFRJ

SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

- Os portos constituem os pontos fortes da economia dos países e são os pulmões do comércio exterior, pois constituem o começo ou o final do transporte internacional de cargas.
- Lei 8630/93. Art.1º, incs I e IV: Entende-se por porto organizado o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária (...) que devem ser mantidas pela Administração do Porto.

- Gráfico 06 – Evolução da Movimentação de Cargas, por natureza



- FONTE: ANTAQ. Elaborado por ABTP (2012).

REESTRUTURAÇÃO E INVESTIMENTOS NO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

- Até 1990 a União detinha o controle da maioria dos portos (um dos principais fatores de encarecimento do custo portuário)
- “A campanha pela modernização dos portos cresceu de tal forma que se tornou tema básico de qualquer programa de reativação da economia brasileira”. Oliveira
- Lei nº 8.630/93 – Lei de Modernização dos Portos;

- PAC – Investidos cerca de R\$245 milhões de 2007-2010
- O PAC 2 – Serão investidos mais de R\$372 milhões
- O Novo Pacote – R\$ 54,2 bilhões no setor portuário até 2017 e criação da CONAPORTOS

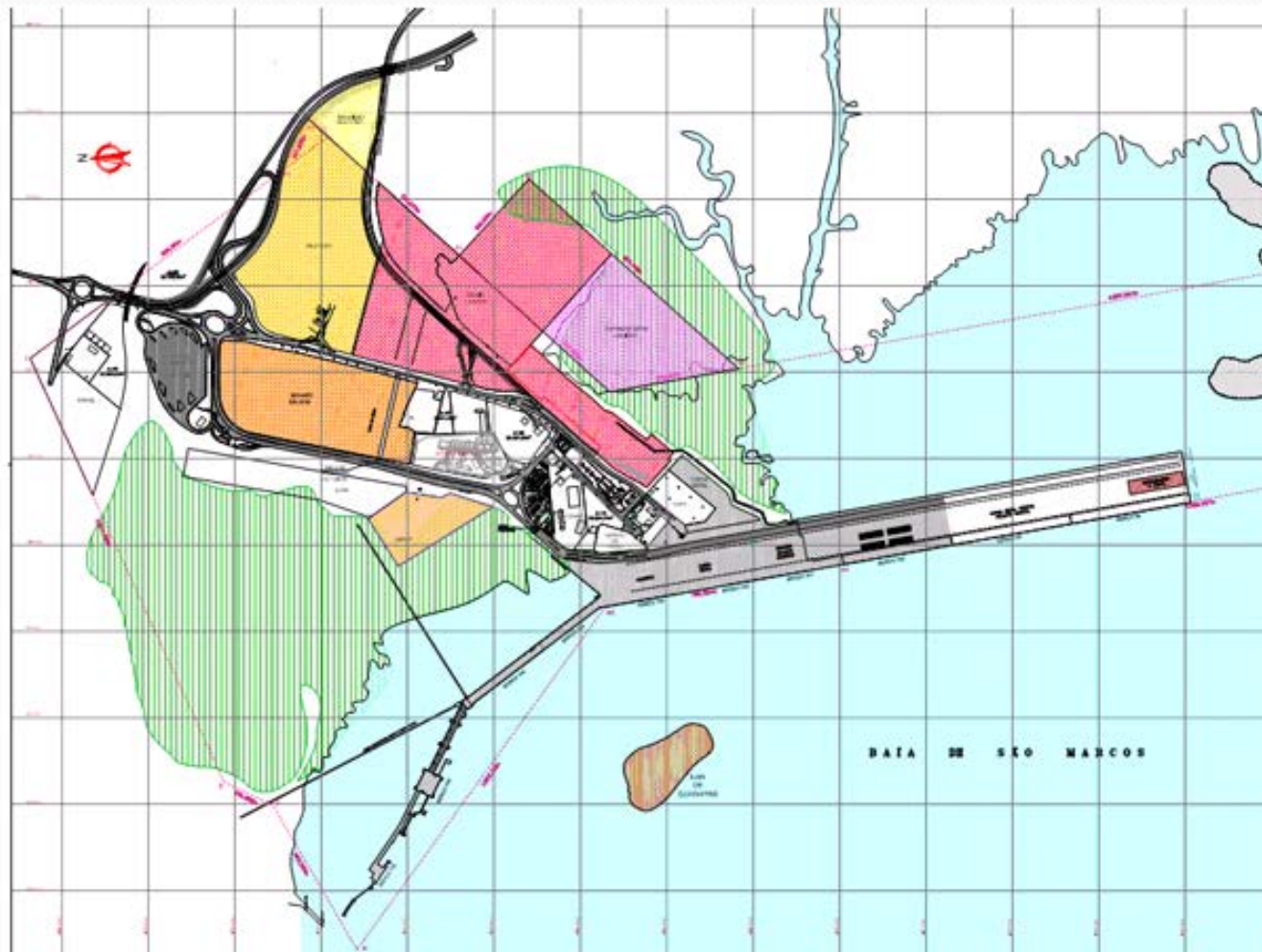
PORTO DE ITAQUI

- De 1612 a 1939.
- A construção do Porto do Itaqui – 1960
- CODOMAR – 2001
- EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária

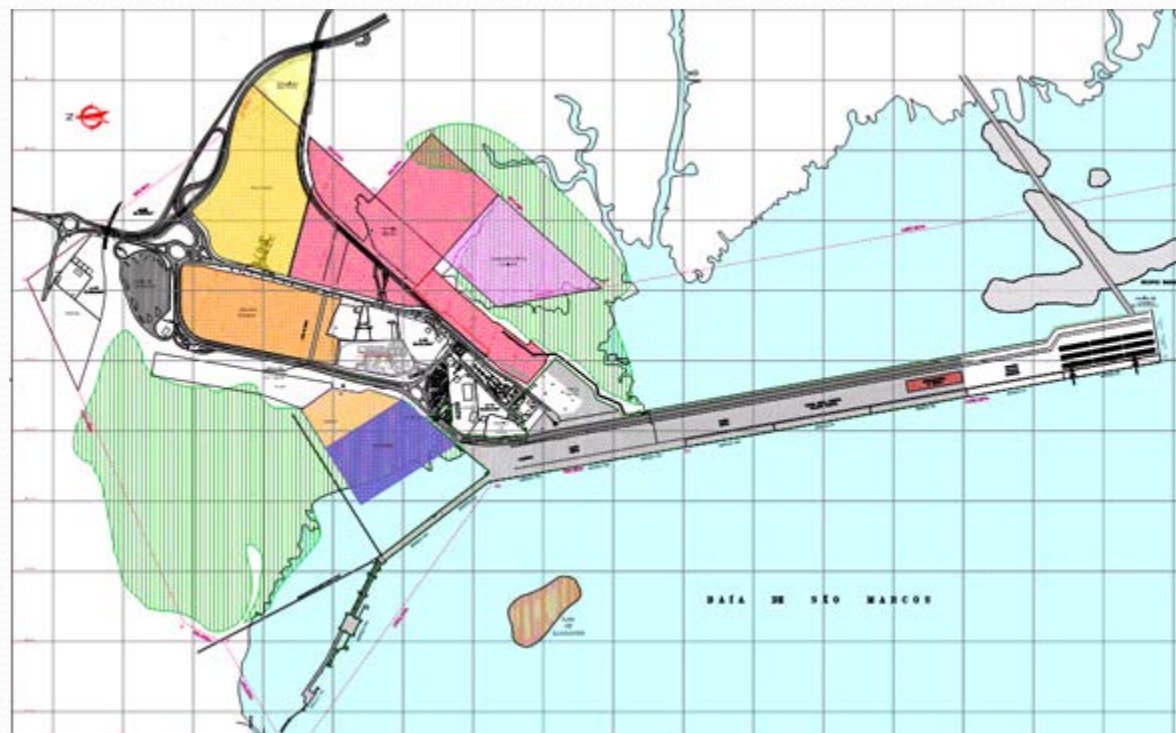
PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO ITAQUI

- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento: situação do porto, futuras tendências de demanda, tráfego marítimo, outros aspectos importantes.
- EMAP e CAP

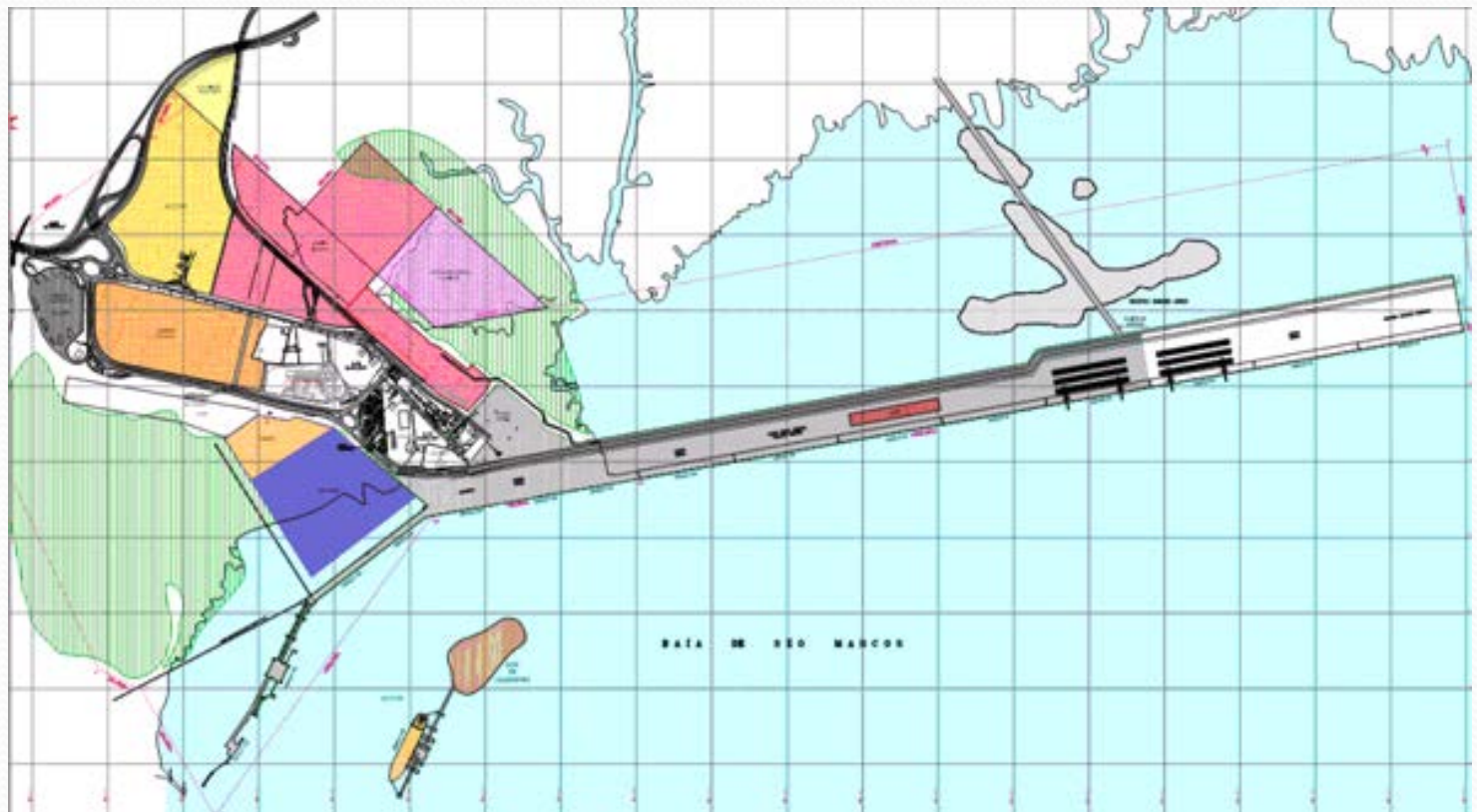
A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2016.



A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaquí até 2021.



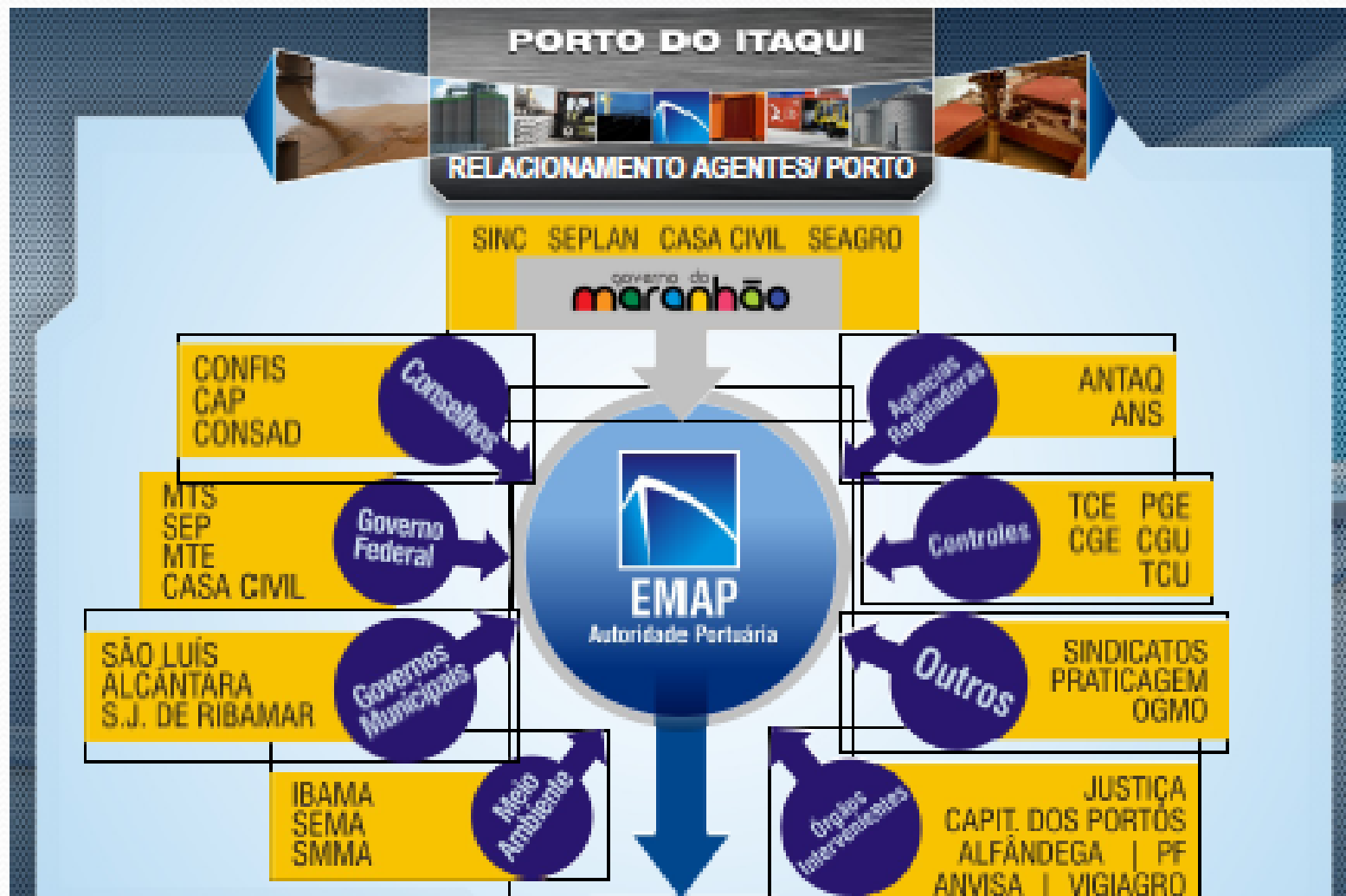
A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2031.



RELAÇÃO PORTO-CIDADE

- No Brasil, muitas cidades litorâneas possuem o porto próximo das áreas urbanas, em algumas delas o porto tem função essencial para o seu desenvolvimento, já em outras é apenas mais um elemento agregador de valor

PORTO DO ITAQUI E SUA RELAÇÃO PORTO CIDADE



A RELAÇÃO PORTO DO ITAQUI, CIDADE E MEIO AMBIENTE.

- Aproximação dos setores ligados ao transporte marítimo ; acelerando o processo de urbanização.
- Lei 6.938/1981 – Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA
- Lei 7.666/1988 – institui o Plano de Gerenciamento Costeiro – PNGC

Lei 8360/93 – Lei dos Portos

- RIMA – Relatório do Impacto sobre o Meio Ambiente
- PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto
- CAP - Assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente.

Os Impactos Ambientais dos Portos


- Por perda de carga por acidente ou má operação;
- Dejetos produzidos pelas atividades portuária provenientes das embarcações, das instalações portuárias, das indústrias;
- Naufrágios, abalroamentos (colisão, trombada, batida), choques na zona portuária;
- Explosões e outros acidentes de grandes proporções;
- Derrames ou despejos acidentais ou propositais;
- Poluição ou contaminação acumulativa.

A relação do Porto do Itaqui com os órgãos ambientais

- SMMA
- SEMA
- IBAMA
- ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Secretaria Estadual de Meio Ambiente

- Secretário = Carlos Victor Guterres Mendes
- Responsável pelo Licenciamento Ambiental
- Compete a SEMA a coordenação e execução das políticas relativas à promoção, organização, normatização, fiscalização, coordenação e controle das ações relativas à exploração e preservação do meio ambiente e dos recursos naturais do Estado do Maranhão

- 
- Secretaria Adjunta de Licenciamento
 - Secretaria Adjunta de Recursos Ambientais – Gestão de Recursos sólidos e Gestão de Recursos Tóxicos e Perigosos
 - Secretaria Adjunta de Desenvolvimento Sustentável – Fiscalização

Licenciamento Ambiental

- A defesa do meio ambiente apresenta-se também como princípio norteador e inseparável da atividade econômica na Constituição Federal.
- Importante instrumento da Política Nacional de Meio ambiente.
- A Resolução Conama 237/97 traz o seguinte conceito de licenciamento ambiental:
 - Procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras; ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

As três fases do licenciamento ambiental

- **Licença Prévia (LP)** – fase de planejamento da implantação, alteração ou ampliação do empreendimento.
- **Licença de Instalação (LI)** – Autorizado o empreendedor a iniciar as obras
- **Licença de Operação (LO)** - autoriza o início do funcionamento do empreendimento.

ANTAQ

- A ANTAQ visa uma atuação com o objetivo do desenvolvimento sustentável da atividade portuária e de navegação.
- Desenvolver as diretrizes no que diz respeito aos aspectos de gestão ambiental.

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

- Criado a partir da Lei 7.735/89.
- Autarquia federal vinculado ao Ministério do Meio Ambiente
- exercer o poder de polícia ambiental (Lei nº 11516)

- Executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental, observadas as diretrizes emanadas do Ministério do Meio Ambiente; e (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007).
- Executar as ações supletivas;

CONCLUSÃO

- Os portos atualmente constituem ferramentas indispensáveis para um bom funcionamento do comércio mundial.
- A legislação ambiental brasileira teve avanços com a Política Nacional do Meio Ambiente de 1981.
- Relação do Porto do Itaqui com a SMMA, SEMA, IBAMA e ANTAQ.