

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Departamento de Engenharia Civil

**O PORTO DE NATAL: SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO
EXTERIOR DO RN**

Trabalho de Conclusão de Curso

Anna Cláudia Oliveira Kiermes Tavares

Florianópolis
2013

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Departamento de Engenharia Civil

**O PORTO DE NATAL: SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO
EXTERIOR DO RN**

Trabalho de Conclusão de Curso

Anna Cláudia Oliveira Kiermes Tavares

Florianópolis
2013

ANNA CLÁUDIA OLIVEIRA KIERMES TAVARES

**O PORTO DE NATAL: SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO
EXTERIOR DO RN**

Este Trabalho foi julgado adequado para obtenção do Título de Especialista em Engenharia e Gestão Portuária, e aprovado em sua forma final pelo Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina.

Prof. Jucilei Cordini, Dr.
Coordenador do curso

Prof. Nelson Carlini, Dr.
Orientador

Banca Examinadora:

Prof. Gilberto Barreto da Costa Pereira, M.Sc
UFSC/SEP

Prof. Jucilei Cordini, Dr.
UFSC

DEDICATÓRIA

À Deus, que é a razão de todas as coisas.
Aos meus pais Ana Lúcia e Orcines, meus
irmãos Fernanda e Alexandre e a toda
minha família, que são o alicerce da
minha existência. Seria impossível ter
feito qualquer coisa sem ele.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Nelson Carlini, sempre solícito, pela orientação deste trabalho.

À Secretaria Especial de Portos e à Universidade Federal de Santa Catarina, instituições responsáveis por idealizar e realizar este curso de especialização.

À Companhia Docas do Rio Grande do Norte, pela oportunidade de expandir meus conhecimentos.

Aos meus colegas de curso e de trabalho, pelo companheirismo e amizade demonstrados ao longo desta especialização.

Ao meu grande amigo, Alessandro Jefferson, pelo incentivo e pelo apoio constantes.

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| LISTA DE FIGURAS | 07 |
| RESUMO | 08 |
| ABSTRACT | 09 |
| CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO | 10 |
| CAPÍTULO 2 – O COMÉRCIO EXTERIOR: no mundo | 13 |
| 2.1 - O COMÉRCIO EXTERIOR: no Brasil | 15 |
| 2.2 - O COMÉRCIO EXTERIOR: no Rio Grande do Norte | 17 |
| CAPÍTULO 3 – LOGÍSTICA | 20 |
| CAPÍTULO 4 – TRANSPORTE: Conceituação e classificação | 23 |
| CAPÍTULO 5 – PORTO: conceito e funções | 28 |
| CAPÍTULO 6 – O PORTO DE NATAL | 31 |
| 6.1 - História, caracterização e importância | 31 |
| 6.2 - Instalações..... | 33 |
| 6.3 - Operações | 37 |
| 6.4 - Gargalos | 38 |
| CAPÍTULO 7 - REFORMA PORTUÁRIA: benefícios econômicos e sociais | 40 |
| 7.1 - Ampliação do Porto de Natal e Construção do Terminal Marítimo de Passageiros | 40 |
| CAPÍTULO 8 - PORTO DE NATAL: novos desafios para viabilizar otimização de suas funções | 43 |
| CAPÍTULO 9 - CONSIDERAÇÕES FINAIS | 52 |
| CAPÍTULO 10 – CONCLUSÃO | 55 |
| REFERÊNCIAS | 57 |
| APÊNDICE | 60 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1 - Intermodalidade de Transportes. Fonte: Centro Acadêmico de Economia da FURB, 2012 | 14 |
| Figura 2 – Valor médio das exportações do Brasil e do Nordeste (2001-2010). Fonte: MEDIC – SECEX..... | 16 |
| Figura 3 – Principais produtos exportados em 2011. Fonte: MDIC (2011)..... | 17 |
| Figura 4 - Principais produtos exportados em 2011. Fonte: MDIC (2012)..... | 18 |
| Figura 5 – RN: Exportações mensais. Fonte: Blog Economia do RN | 19 |
| Figura 6 – Cadeia Logística: Transporte Logístico - Fonte: CODERN | 22 |
| Figura 7 – Matriz de transportes no mundo. Fonte: Ministério dos Transportes..... | 23 |
| Figura 8 – Porto de Natal. Fonte: CODERN..... | 31 |
| Figura 9 – Localização privilegiada do RN. Fonte: CODERN | 32 |
| Figura 10 - Berços 01, 02 e 03. Fonte: CODERN..... | 33 |
| Figura 11 – Armazém frigorífico. Fonte: CODERN..... | 33 |
| Figura 12 - Visão geral dos armazéns e galpões. Fonte: CODERN..... | 34 |
| Figura 13 - Pátio de armazenagem de contêineres (sul). Fonte: CODERN..... | 35 |
| Figura 14 - Pátio de armazenagem de contêineres (norte). Fonte: CODERN..... | 35 |
| Figura 15 - Pátio de interligação (norte e sul). Fonte: CODERN..... | 35 |
| Figura 16 - Visão geral do Porto de Natal. Fonte: CODERN –..... | 35 |
| Figura 17 – Armazenagem de cargas. Fonte: CODERN | 39 |
| Figura 18 – Terminal Marítimo de Passageiros. Fonte: CONSTREMAC | 42 |
| Figura 19 – Evolução do transporte de contêineres cheios na cabotagem. Fonte: ANTAQ..... | 46 |

RESUMO

O Porto de Natal, devido a sua localização geográfica, é o mais viável para o escoamento das riquezas do Rio Grande do Norte, contribuindo assim para o desenvolvimento do comércio exterior do estado. O Porto atua como uma alternativa logística para atender as necessidades de navegação, movimentação e armazenagem de cargas e movimentação de passageiros, tendo como principal atividade a exportação de frutas. Para o bom desempenho de suas funções, o porto deve possuir um sistema logístico de transporte eficaz e uma das maneiras de se alcançar isso é através da intermodalidade de transportes, importante para o provimento de um serviço de qualidade, com redução de tempo e custo. Assim, foi realizado o estudo da intermodalidade do Porto de Natal para identificar sua importância e os gargalos que dificultam o melhor aproveitamento do porto, a integração dos modais e a consequente implicância no comércio exterior do RN. Foi feita pesquisa de campo na Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) e entrevistas com funcionários da área portuária. Com a pesquisa foi constatada a existência de reformas estruturantes, já em execução, que proporcionarão a ampliação de espaços de armazenagem, bem como a construção do Terminal Marítimo de Passageiros. Mesmo com a atual reforma, novos desafios deverão ser vencidos para que o porto aumente sua capacidade de operação, tão importante para o RN. Medidas rigorosas para sua ampliação devem ser tomadas para que o Porto não venha a perecer diante da limitação que a expansão da malha urbana lhe impõe, e assim, evitar maiores problemas para o escoamento da produção do estado.

Palavras-chave: Porto de Natal. Intermodalidade. Comércio Exterior do RN

ABSTRACT

The Port of Natal, due to its geographical location, is the most feasible for the flow of wealth from Rio Grande do Norte, thus contributing to the development of foreign trade in the state. The Port serves as an alternative to meet the logistics needs of shipping, handling and storage of cargo and passenger movement, whose main activity is the export of fruits. For the good performance of its functions, the port must have a logistics system effective transportation and one way of achieving this is through intermodal transport, important for the provision of a quality service, reducing time and money. Thus, the study was made about the intermodality Port Natal to identify its importance and bottlenecks that hinder the best use of the port, the integration of the modes and the consequent implication in foreign trade of RN. Was done field research in Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) and interviews with officials of the port area. Through research it was found the existence of structural reforms, already underway, which will allow the expansion of storage spaces, as well as the construction of the Maritime Passenger Terminal. Even with the current reform, new challenges must be overcome for the port to increase its operating capacity, so important for the RN. Stringent measures for its expansion should be taken so that the Port will not perish before the limitation that the expansion of the urban imposes, and thus avoid further problems for the production flow state.

Keywords: Port Natal. Intermodality. Foreign Trade of RN

CAPÍTULO 1- INTRODUÇÃO

A intermodalidade é a união de dois ou mais modais de transporte, caracterizando um serviço porta-a-porta com uma série de operações de transbordo realizadas de forma eficiente. (NAZÁRIO, 2000). O custo do transporte representa, na maioria das empresas, a maior parcela das despesas e a utilização da intermodalidade tem ajudado a minimizar esses gastos através de um transporte mais rápido e eficiente para atender as necessidades do produtor e do consumidor final.

O Porto de Natal, desde a sua fundação, tem uma importância indiscutível para a economia do estado do Rio Grande do Norte e o transporte intermodal contribui para isso. Considerando duas temáticas relevantes, o presente trabalho procurou estudar o Porto de Natal e sua contribuição para o Comércio Exterior do Rio Grande do Norte. A partir disso, avaliar os benefícios econômicos com a melhoria da infraestrutura do porto e da cidade de Natal; identificar os principais problemas que dificultam a oferta de um serviço de melhor qualidade através da pesquisa da atual situação do Porto de Natal; e ainda sugerir possíveis soluções para amenizar os impactos dos problemas de infraestrutura e dos acessos ao Porto de Natal para a oferta de um serviço mais eficaz, além da contribuição para o desenvolvimento da malha urbana.

O estudo deste tema é de grande relevância tendo em vista que o Rio Grande do Norte é um dos maiores exportadores de frutas do Brasil e tem potencial para crescer a exportação de outros produtos. Entretanto, o governo federal ainda tem encontrado dificuldades para o melhor aproveitamento do Porto de Natal, fator primordial para o desenvolvimento de atividades empresariais relacionadas ao comércio exterior e conseqüentemente para o desenvolvimento da economia do Rio Grande do Norte. Nesse sentido, a integração dos modais é vista por autores como um ponto prioritário para amenizar os impactos causados por essas dificuldades. Para tanto, é preciso por em prática projetos que resolvam os problemas de infraestrutura do porto e que viabilizem a melhoria dos seus serviços.

O Porto de Natal tem grande capacidade operacional, porém ainda não opera com 100% dessa capacidade o que tem impossibilitado que ele contribua ainda mais para o crescimento econômico do Rio Grande do Norte através do escoamento das riquezas do estado e essa impossibilidade se dá por sua problemática está em torno de sua estrutura e de sua ligação aos polos produtores do RN.

Os problemas de infraestrutura portuária dificultam ao estado a exploração de seu potencial exportador. Além da infraestrutura interna do porto, a cidade de Natal, no que se refere aos acessos ao porto, não está preparada para atender a crescente demanda do transporte de carga pesada, o que algumas vezes gera um planejamento maior e mais demorado para o escoamento de produções desse nível.

A intermodalidade atual do Porto de Natal se dá apenas entre o transporte rodoviário (caminhões) e aquaviário (navios), já que inexistente uma linha férrea ativa e a ligação direta com aeroportos. Com acessos e intermodalidade mais eficientes, o estado do Rio Grande do Norte estaria muito mais ativo no comércio exterior, dado a sua localização geográfica privilegiada e propícia à prática de importação e exportação, pois é o ponto mais próximo de embarque e desembarque de navios para a Europa se comparado a diversos portos brasileiros. A intensificação dessa prática facilitaria o comércio internacional de produtos e bens necessários ao desenvolvimento do RN.

A ampliação do porto é necessária para possibilitar o atendimento a crescente demanda da produção do estado através de um serviço de qualidade e com redução de custos logísticos. Atualmente o porto em passado por reforma para a ampliação de sua área de armazenagem, bem como para a construção do Terminal Marítimo de Passageiros. Ambos contribuirão e amenizarão os problemas de infraestrutura, além de aumentar a capacidade de operação do porto.

Uma das maneiras de se ampliar a infraestrutura interna do porto e que já é um projeto é com a realocação da comunidade do Maruim. A execução desse projeto é mais demorada porque requer uma série de medidas sociais, econômicas e ambientais e essa etapa depende do governo municipal. A área será totalmente desocupada para ser integrada ao porto de modo a aumentar o número de armazéns, pátios, contêineres e equipamentos para acrescentar competitividade à oferta de serviços do porto.

A pesquisa bibliográfica foi respaldada em autores que representam a literatura acerca do assunto da intermodalidade, comércio exterior e logística. Além da caracterização do Porto de Natal, sua importância para a economia do Rio Grande do Norte e para o bairro da Ribeira. Foi feita pesquisa de campo na Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) para identificar os principais aspectos da intermodalidade do Porto de Natal além de buscar perceber quais as principais dificuldades e opiniões para melhoria do serviço.

Na pesquisa constatou-se que as mudanças que a atual reforma trará, ainda não são suficientes para otimizar suas funções. O porto ainda tem potencial para atender a uma

demanda muito maior e atrair novos negócios se conseguir vencer desafios como a mudança de sua sede para outra região próxima, a construção de portos secos, a interligação com o novo aeroporto de São Gonçalo após a finalização de suas obras e por que não tentar viabilizar a navegação de cabotagem, entre outros.

O estudo pretende, portanto, demonstrar a necessidade de melhorias da infraestrutura do Porto de Natal e dos acessos a ele, em especial no bairro da Ribeira. Pretende demonstrar, também, que a ampliação do porto irá contribuir para o atendimento da demanda por serviços logísticos locais, tornando as empresas do estado mais competitivas, tanto no ambiente interno quanto externo. E, por conseguinte, contribuir para que o futuro do Porto de Natal não seja seu definhamento.

CAPÍTULO 2 - O COMÉRCIO EXTERIOR: no mundo

Cerca de dois mil anos antes de Cristo, o comércio internacional tem sua história registrada. O que de fato é marcante no comércio internacional ou comércio exterior está ligado aos momentos importantes da história da humanidade os quais geraram grandes transformações nas sociedades, resultando hoje no que se chama globalização.

Com a globalização, ocorre a internacionalização da competitividade em muitas indústrias, não só nas manufaturas como na antiguidade, mas cada vez mais nos serviços. As empresas, nas buscas por componentes e materiais com ofertas mais baratas, competem no mercado com estratégias globais, localizando suas atividades em muitas nações para aproveitar fatores de baixo custo. Assim, a globalização permite que as nações desprendam-se dos recursos próprios e aproveitem as de outras, buscando vantagens para que suas empresas possam competir no mercado global já que há a possibilidade de encontrar condições comparáveis e o capital flui internacionalmente entre elas.

Historicamente o conceito fundamental de comércio exterior baseou-se nas operações de trocas que existiam entre diferentes países que se solidificou com a evolução dos meios de transporte, permitindo-se assim que se alcançassem regiões longínquas. É uma atividade de importância inquestionável para o desenvolvimento das nações já que dispõe aos povos de diferentes hábitos e culturas, a integração econômica e social ao possibilitar a troca de mercadorias entre os países.

Segundo Luna (2000), comércio internacional significa:

Fluxo do intercâmbio de bens e serviços entre países ou empresas desses países, resultantes em grande proporção da divisão internacional do trabalho, as leis que regem o comércio internacional, as relações que integram as entidades econômicas internacionais e a harmonização dos interesses dos países entre si no campo do comércio (p. 27).

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Maluf (2000) apresenta o seguinte conceito:

O comércio internacional é o intercâmbio de bens e serviços entre países, resultantes das especializações na divisão internacional do trabalho e das vantagens comparativas dos países. Os fatores que contribuem para a decisão de inserção em um mercado alvo seria o grau de mobilidade de fatores de produção, natureza do mercado, existência de barreiras aduaneiras, distância e variações monetárias e de ordem legal (p. 23).

O comércio exterior data desde a antiguidade, mais precisamente quando o homem começou a fixar-se e produzir o próprio alimento. Com a impossibilidade de produzir tudo

que necessitavam devido às condições ambientais ou de materiais da localidade na qual se fixaram, os clãs viram a necessidade de trocar seus excedentes por mercadorias que não produziam, iniciando-se assim a prática do comércio. Ao estender essa prática por territórios distintos e distantes, os povos deram início ao comércio exterior. (KEEDI, 2007).

Com o advento da globalização o comércio exterior foi se especializando e hoje contribui para o desenvolvimento socioeconômico entre as nações, gerando emprego e renda e melhorando a qualidade de vida entre os países. Importadores, exportadores, consumidores, fornecedores, embarcadores, transportadores e demais envolvidos que desempenham funções que contribuem com o desenvolvimento do comércio exterior precisam, para manterem-se ativos no mercado mundial, atualizar-se frequentemente com os acontecimentos globais já que fatores econômicos, sociais e ambientais influenciam o desempenho do comércio de determinada nação e sua atuação no cenário mundial.

A operação de transporte das mercadorias é primordial para o sucesso do comércio internacional, assim portos, aeroportos e sistemas rodoviários precisam manter seus níveis de serviços em processo de melhorias constantes para que venham a oferecer qualidade nessa prestação de serviço no que concerne ao receber e remeter os produtos.



FIGURA 1 – INTERMODALIDADE DE TRANSPORTES - FONTE: CENTRO ACADEMICO DE ECONOMIA DA FURB, 2012

Em 2012, de acordo com o ranking criado pelo Fórum Econômico Mundial, o Brasil subiu três posições e passou a ser o 84º país mais aberto para o comércio internacional. A análise foi feita com base em dados ancorados em quatro aspectos da economia dos 132 países avaliados: acesso ao mercado, administração aduaneira, infraestrutura em transporte e comunicação, e ambiente de negócios, além das ações adotadas pelos governos locais para estimular o comércio mundial. (CENTRO ACADEMICO DE ECONOMIA DA FURB, 2012)

2.1 - O COMÉRCIO EXTERIOR: no Brasil

Na maior parte da história brasileira os portugueses monopolizaram o comércio. Com a chegada da família real, houve a abertura dos portos às nações amigas, em especial a Inglaterra e assim o Brasil vai abrindo aos poucos os seus portos para os países da Europa Ocidental, ou seja, começa a aumentar o número e a diversidade dos países com os quais o Brasil faz comércio internacional.

No final do século XIX e início do século XX o Brasil inicia uma aproximação com os Estados Unidos. Esta aproximação se deu também por interesse dos Estados Unidos que tinham o intuito de expandir seu comércio e garantir uma influência na América Latina através de grandes acordos comerciais e assim se tornando o grande parceiro dos países que compunham este continente.

Até a década de 30, a economia brasileira era sustentada pela cultura do café, açúcar, algodão, borracha e ouro. Mas especialmente o café. A prova da influencia dos Estados Unidos é que com a crise de 29, parte dos problemas econômicos foram transferidos para o Brasil, pois os Estados Unidos era o maior importador de café.

De acordo com Faro e Faro (2010):

A Grande Depressão deixou evidências de que o país não poderia ser dependente direto ou indireto das exportações de um único produto agrícola. A superproteção ao segmento cafeeiro mostrou-se insustentável e a economia interna clamava por mudanças. É nesse momento que ocorre a ruptura do modelo primário exportador como base para o desenvolvimento econômico (p. 4)

Com a crise de 1929, os capitalistas passaram a aceitar a intervenção do Estado seguindo a teoria Keynesiana que afirma que essa intervenção é indispensável para o controle da economia e assim atenuar crises financeiras. Após a Segunda Guerra Mundial, o capitalismo cresceu continuamente por cerca de trinta anos e isso foi resultado dessa intervenção reguladora do Estado na economia.

A depressão da década de 30 e a Segunda Guerra Mundial influenciaram a evolução do comércio exterior brasileiro. Com a crise de 29, a economia brasileira segue novos rumos e com a iniciada Era Vargas, o pensamento urbano industrial emerge. Tornar o Brasil um país industrializado reduziriam as importações e evitaria que o país caísse na dependência externa. Porém, com o pensamento desenvolvimentista que consistia na industrialização plena da

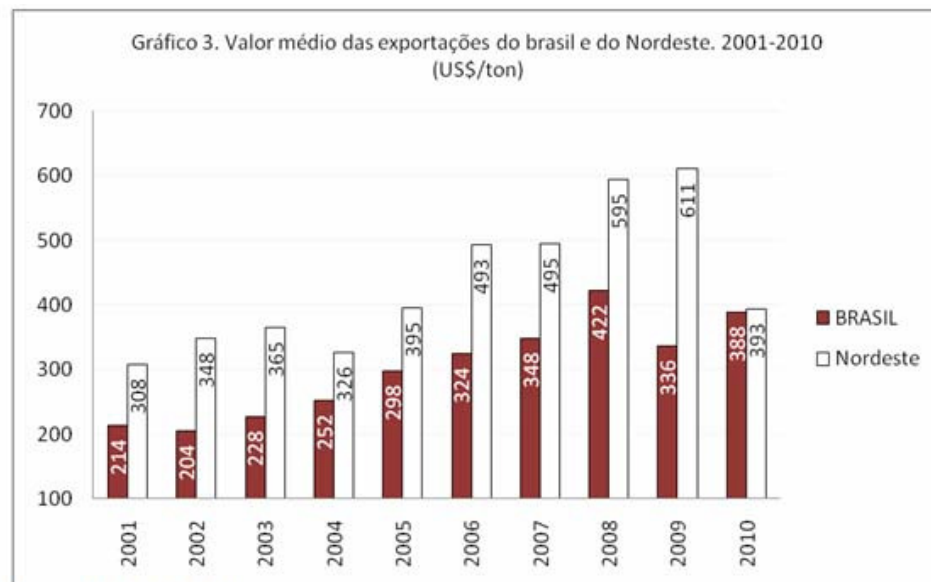
economia brasileira, o Brasil partindo dessa ideia de nacionalização encontrou o desequilíbrio do mercado externo e instabilidade do mercado interno.

Mantendo-se fechado ao mercado mundial impedindo a troca de mercadorias e tecnologias, o Brasil enfrentou um grande atraso em seu desenvolvimento socioeconômico. Por não dispor de tecnologias, o país tinha um alto custo produtivo e assim não conseguiu competir com os produtos que mais tarde entrariam no Brasil o que resultou na quebra de muitas indústrias nacionais.

Nos anos 90, durante o governo de Fernando Collor de Melo, o Brasil pode estar mais presente no mercado mundial com a abertura do mercado interno para os produtos industrializados ocasionada neste período e assim desenvolvendo o comércio exterior brasileiro.

As regiões brasileiras se inserem no mercado internacional de acordo com suas especificações produtivas. O Brasil tem sua participação no comércio exterior com produtos como frango, carne suína, algodão, grãos (soja, milho, trigo e etc), ferro, ouro, petróleo, eletroeletrônicos (Zona Franca de Manaus).

No gráfico abaixo verificamos o valor médio das exportações do Brasil e do Nordeste entre 2001 e 2010 (US\$/ton). Nele podemos verificar que o Nordeste tem grande participação nas exportações do Brasil sendo de grande importância nesse setor.



Fonte: MDIC-SECEX

FIGURA 2 – FONTE: MEDIC - SECEX

As principais áreas de exportações do Brasil são de frutas e crustáceos e o Rio Grande do Norte tem grande destaque na exportação de sal marinho e frutas do Brasil. (MDIC 2011).

2.2 - O COMÉRCIO EXTERIOR: no Rio Grande do Norte

O Comércio no Rio Grande do Norte está em ascensão. É grande exportador de melões e castanha de caju, segundo os dados de 2011 e 2012 do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior e assim tem se destacado na produção de frutas colocando o RN em uma situação favorável entre os demais estados.

A seguir apresentamos um gráfico com os dez produtos mais exportados pelo Rio Grande do Norte em 2011 (toneladas/ano):

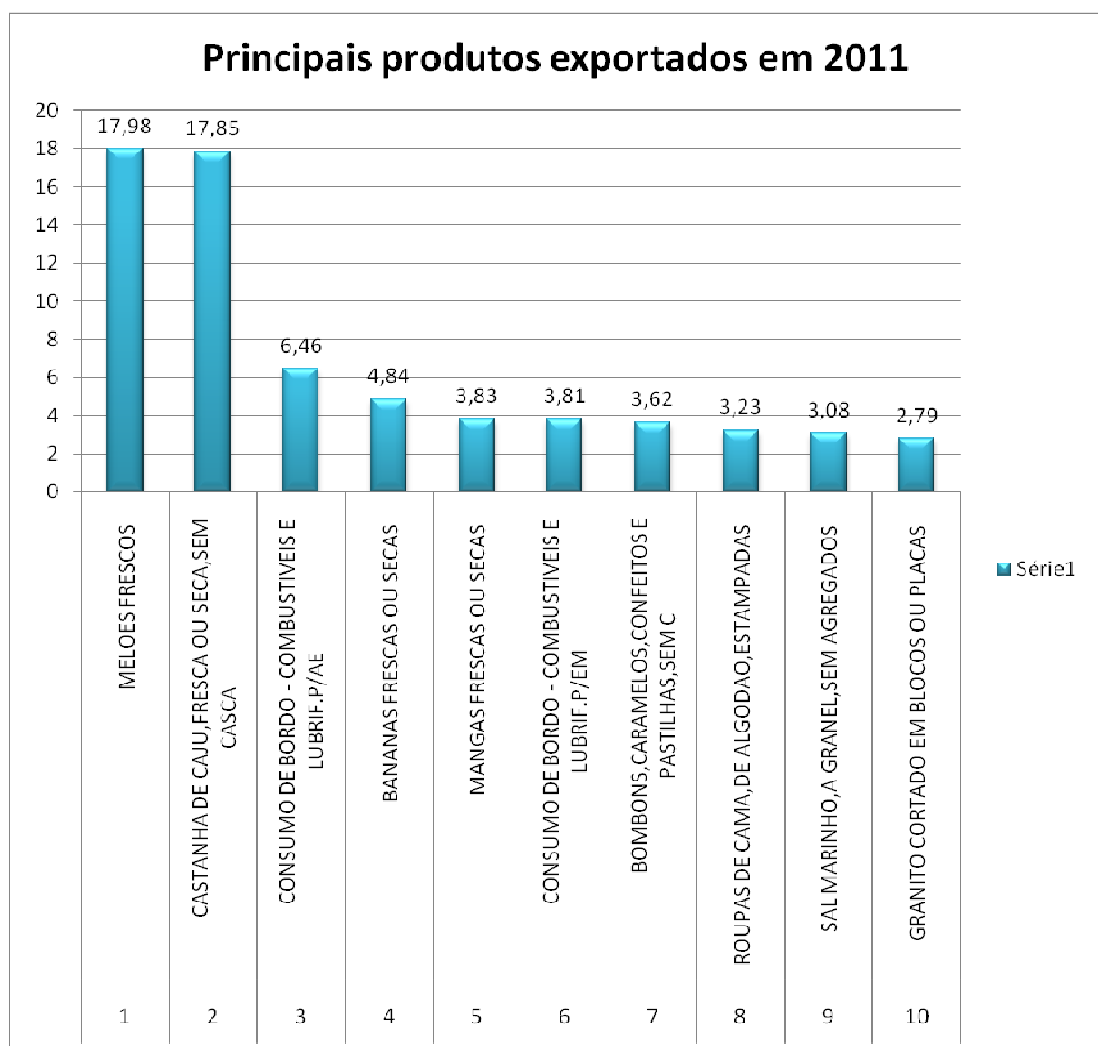


FIGURA 3 – FONTE: MDIC (2011)

Neste gráfico comprovamos a exportação de melões e castanha de caju em quantidade disparada se comparada aos demais produtos. Além dos produtos como a banana e a manga que estão em terceiro e quarto lugares respectivamente servindo para comprovar a presença do setor frutífero na economia do estado.

Para efeito de comparação, apresentamos um gráfico com os dez produtos mais exportados de 2012 (toneladas/ano).

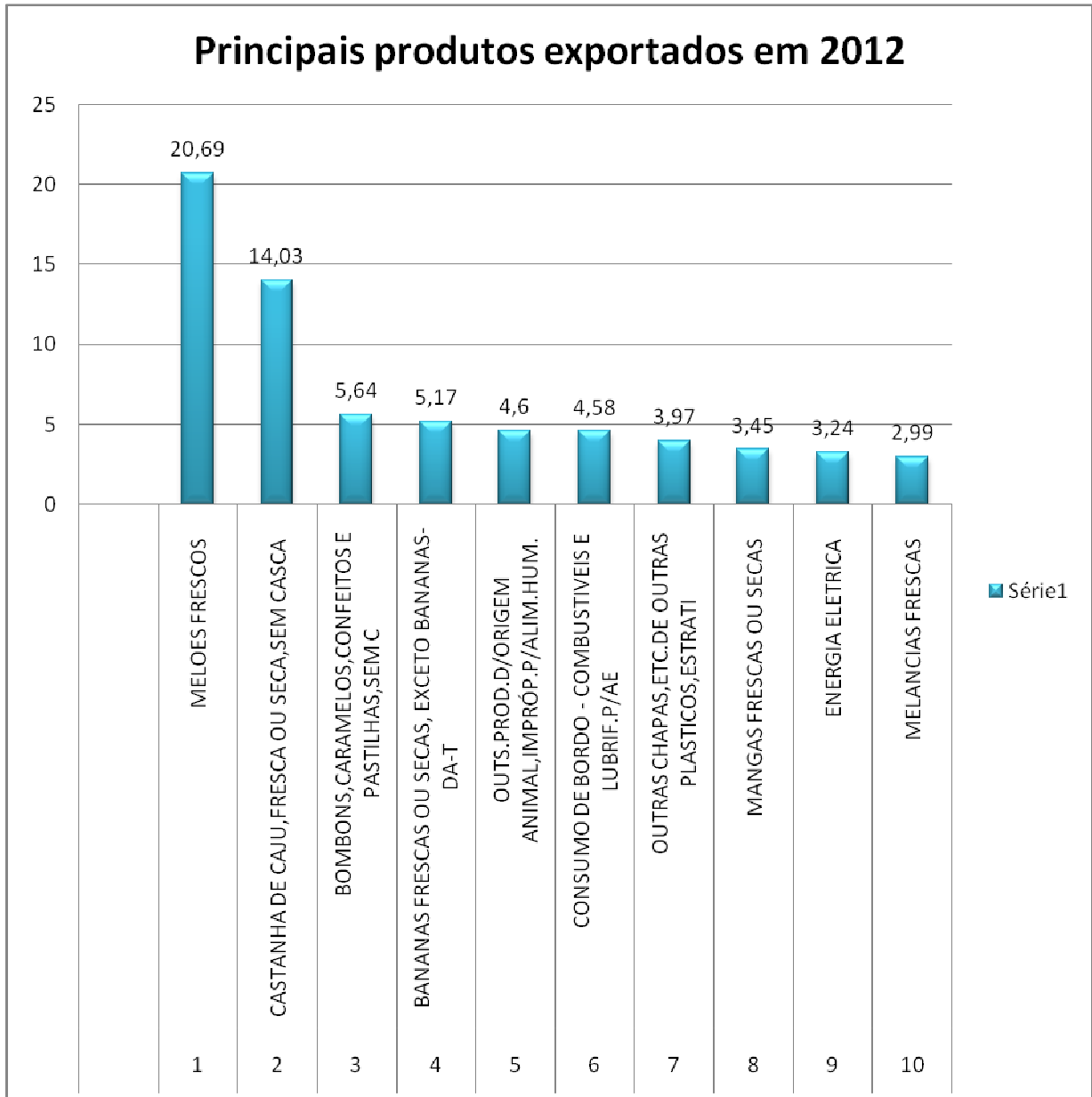


FIGURA 4 - FONTE: MDIC (2012).

Ao compararmos os dois gráficos, notamos que há uma modificação na posição dos produtos. Em 2011 verifica-se a presença de sal marinho e granito, por exemplo, o que em 2012 sai desta lista dos dez produtos mais exportados. Conseqüentemente incluíram-se os setores de energia elétrica e melancias frescas. Com algumas observações vimos o aumento das exportações de melões e castanhas de caju, bem como a inserção da exportação de melancias frescas.

O Rio Grande do Norte é conhecido como um estado de grandes riquezas e possibilidades. Essa nova visão do RN é consequência da economia gerada em torno do petróleo, do gás natural, do agro-negócio; da fruticultura irrigada, de um nascente pólo cerâmico, do turismo, do sal, da energia eólica, entre outras.

Graças aos setores produtivos mencionados acima, a economia vem alcançando sua reestruturação, apesar de seu ritmo ter diminuído em virtude das secas de 2012 que atingiram os setores de frutas, por exemplo, e da falta de infraestrutura para escoamento do que é produzido.

No setor de exportações do Rio Grande do Norte essa queda na produção gerou a queda do produto exportado.

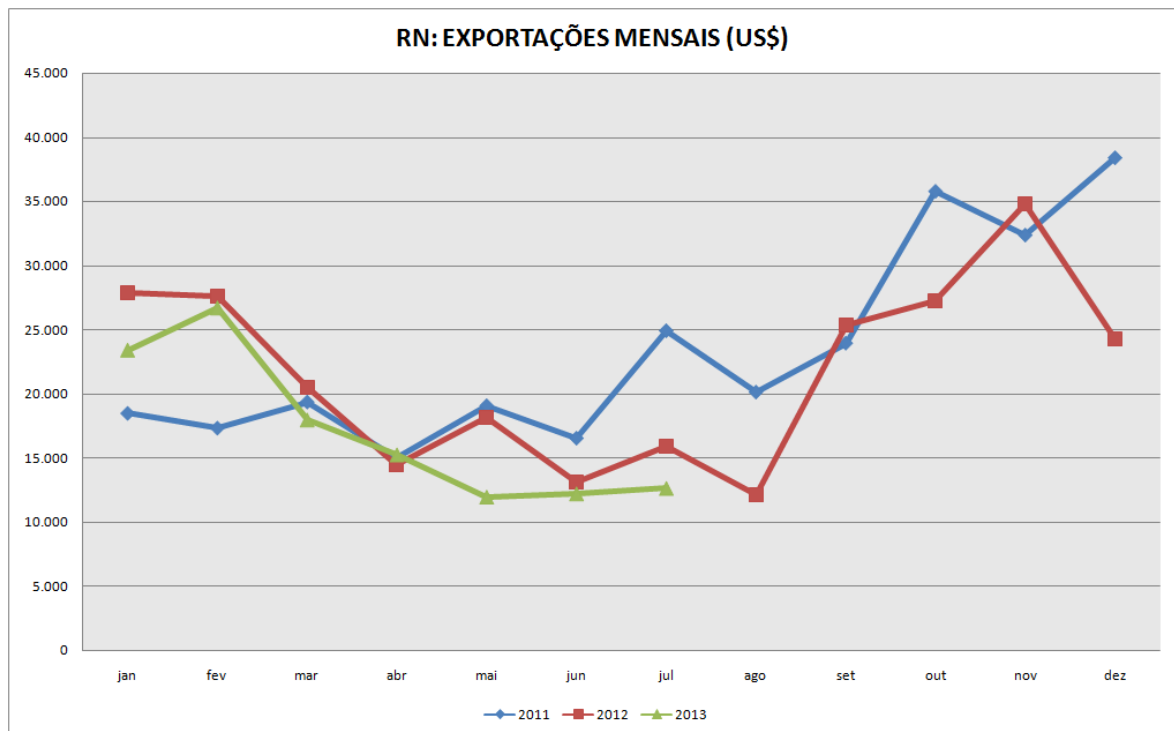


FIGURA 5 - FONTE: BLOG ECONOMIA DO RN

Apesar do ritmo lento em 2013, as perspectivas permanecem boas para os próximos anos especialmente por investimentos como a construção do Aeroporto de São Gonçalo, do Terminal Pesqueiro, da ampliação do Porto de Natal.

CAPÍTULO 3 - LOGÍSTICA

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

As empresas para adequarem os processos produtivos às necessidades dos clientes, se utilizam da logística para administrar o fluxo físico do suprimento de matérias-primas, bem como a distribuição dos produtos finais aos clientes. Ou seja, a logística busca pôr o produto correto, no local correto, na hora certa e com o menor custo possível.

De acordo com Ballou (1993):

Em termos estratégicos, a logística deve ser usada como arma competitiva, dando suporte para tomada de decisões estratégicas e mercadológicas, manutenção da qualidade das operações e do nível de serviço. É um diferencial competitivo que permite fazer com custo menor, fazer mais rápido, fazer com constância, chegar aonde não se chega hoje e chegar aonde os outros não chegam.

O conceito de logística vem evoluindo e a globalização tem trazido efeitos significativos sobre ela. Podemos citar o aumento do número de clientes e pontos de vendas; o crescimento do número de fornecedores; o aumento das distâncias a serem percorridas, envolvendo diferentes legislações, culturas e modais de transporte; o aumento das incertezas econômicas; a proliferação de produtos; e maiores exigências de serviços, entre outros.

Para Baglin et al. (1990) o processo logístico possui três grandes etapas, que são o suprimento, a produção e a distribuição física, o que engloba uma série de atividades, dentre as quais destacam-se:

- projeto, especificações e métodos de produção dos produtos;
- programação;
- processamento de pedidos;
- fabricação;
- gestão de estoques;
- controle de qualidade;
- manutenção;
- transporte/expedição.

No Brasil, segundo KEEDI (2007), a logística só começou a ganhar impulso na década de 1990, com a abertura econômica. Mesmo sendo detentor de riquezas naturais e tendo grande potencial econômico o país tem uma participação no comércio exterior relativamente baixo se comparado ao produto interno Bruto (PIB), e até mesmo ao comércio mundial.

Esse cenário vem se consolidando nos últimos anos através da manutenção de uma política macroeconômica consistente, com metas de inflação, câmbio flutuante, acúmulo de reservas internacionais, responsabilidade fiscal e solidez no sistema financeiro.

Apesar desse avanço um aspecto ainda dificulta uma logística mais eficiente no Brasil, a ausência de infraestrutura adequada para a circulação dos modais de transporte. Rodovias, ferrovias e portos encontram-se em situações precárias devido a falta de investimentos.

Para um avanço considerável do Brasil no comércio exterior serão necessários investimentos e ações que possibilitem a concretização das melhorias tanto em relação aos processos logísticos como na infraestrutura do país, portos, aeroportos, ferrovias e rodovias. Bem como uma aplicação adequada dos processos logísticos. (KEEDI 2007, p. 28).

Investir em portos e aeroportos, construindo ou melhorando-os ajuda a viabilizar os serviços para que o Brasil se firme cada vez mais no comércio exterior. É notório que tem aumentado as discussões em torno desses investimentos, porém é preciso ir além e agir de maneira prática, concreta para uma ascensão desse comércio.

No custo logístico, o transporte representa o elemento mais importante na maioria das empresas e tem papel fundamental na prestação do Serviço ao Cliente. Dessa forma, iniciativas como a intermodalidade (integração de vários modais de transporte) e o surgimento de operadores logísticos, ou seja, de prestadores de serviços logísticos integrados, apresentam relevante importância para redução dos custos de transporte, pois geram economia de escala ao compartilhar sua capacidade e seus recursos de movimentação com vários clientes.

Dessa maneira, percebemos que existe uma demanda cada vez maior de redes de infraestruturas e operações intermodais e nesse contexto há o surgimento das Plataformas Logísticas. De forma geral, as plataformas logísticas são espaços no interior dos quais diferentes operadores exercem todas as atividades relativas ao transporte, à logística e à

distribuição de mercadorias tanto nacional como internacionalmente. (ALVES, CARVALHO, JÚNIOR 2009).

Nos portos, a logística permite a armazenagem, a médio prazo, despacho, nacionalização e transferência de um modal de transporte a outro, atividades que contribuem para a liberação das áreas industriais dos importadores e exportadores para suas atividades gerais (WANZELER, 2012). O Porto de Natal tem buscado desempenhar bem este serviço e para isso investimentos em infraestrutura começam a ser vistos, porém ainda há um longo caminho a percorrer para ser um centro de referência no que diz respeito a integração de transporte e expedição de mercadorias.



FIGURA 6 - FONTE: CODERN

CAPÍTULO 4 - TRANSPORTE: Conceituação e classificação

A movimentação de mercadorias de um lugar para outro, com fins comerciais ou não, é chamada de transporte. O transporte de mercadorias tem sido utilizado, ao longo do desenvolvimento da humanidade, para disponibilizar diversos produtos onde as necessidades existem, no intuito de facilitar a vida das pessoas e proporcionar maior conforto a sociedade.

Matriz de transportes no mundo

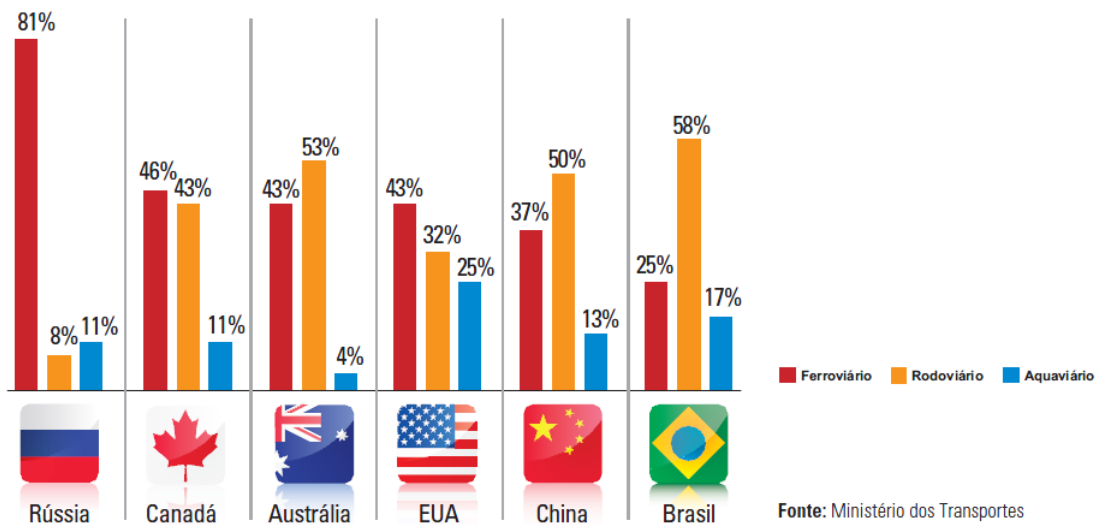


FIGURA 7 – FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

O tipo de transporte mais utilizado no mundo varia entre países. No gráfico acima podemos ver esta variação e constatar que no Brasil, o transporte mais utilizado é o rodoviário e que este predomina também em países como a China e a Austrália. Podemos constatar também que enquanto no Brasil, o meio ferroviário é pouco utilizado, em países como a Rússia, o Canadá e os Estados Unidos são predominantes.

No caso do transporte aquaviário há uma redução em todos os países se comparado aos demais tipos, exceto na Rússia e o Brasil, entre os países mencionados no gráfico, é o segundo que mais utiliza esse tipo de transporte. Essa variação ocorre de acordo com a disponibilidade de infraestrutura de cada país e dos acessos e vantagens que cada um proporciona.

Segundo Ballou (2001:156), a seleção de um modal de transporte pode ser usada para criar uma vantagem competitiva do serviço. Assim, destacamos aqui características de alguns modais de transporte para a movimentação de cargas, considerando os acessos do Porto de Natal. São eles: aquaviário, terrestre e aéreo. (CODERN 2010, Plano de

Desenvolvimento e Zoneamento). Estes podem ser utilizados de maneira individual ou coletiva para a movimentação das cargas de sua origem ao ponto de partida ou ao destino final.

Aquaviário é o transporte realizado em mares, lagos e rios e se dividem em lacustre, fluvial e marítimo que por sua vez realizam dois tipos de navegação, a de longo curso – realizada entre países ou continentes; e a navegação de cabotagem, realizada entre estados do mesmo território nacional. O navio é o principal veículo transportador, porém também se utiliza de barcaças para o transporte em distâncias curtas ou para a locomoção da mercadoria até o porto de embarque.

O transporte lacustre tem pouca atuação no território nacional, porém é importante para o transporte de cargas especialmente entre países que fazem fronteiras entre si. O transporte fluvial, apesar da existência de poucos rios mais profundos, este meio vem ganhando destaque e considerado viável para o transporte em longas distâncias.

Já o marítimo no Brasil corresponde a aproximadamente 90% das transações de exportação e importação. (KEEDI, 2007, p.32) e é o mais utilizado no comércio internacional já que possuem baixo custo, considerando que navios possuem a capacidade de transportar grandes quantidades de cargas. Com a demanda crescente deste meio para a locomoção de mercadorias, o transporte por navios evoluiu e passou a se adequar melhor aos mais variados tipos de cargas. Os navios passaram a ser do tipo porta-contêineres, convencionais multipropósitos, graneleiros e Roll on/Roll off ou Ro-Ro. (KEEDI, 2007, p. 32).

Quanto ao transporte terrestre, é classificado em três tipos: rodoviário, ferroviário e dutoviário, ou seja, através de caminhões e carretas, trens e dutos respectivamente.

O transporte rodoviário apesar de representar 60% do transporte nacional, tem pouca atuação no comércio exterior do Brasil (KEEDI, 2001, p.35). Na década de 70, desenvolveu-se fortemente devido uma estratégia adotada que o considerava fundamental para o desenvolvimento do país.

Vale ressaltar que na década de 50, o Brasil ainda enfrentava problemas com as redes de transportes. Entre 1956 e 1960, foi implantado pelo governo de Juscelino Kubtscheck, o “Plano de Metas” que inicia uma fase de estruturação e internacionalização dos setores industriais. Nesta fase, o governo optou pela indústria de bens de consumo duráveis, como a indústria automobilística.

A indústria automobilística foi um marco para a expansão de várias outras indústrias como a de artefatos de couro e borracha, material elétrico, metalúrgica leve, etc, abastecendo

o produto interno e substituindo os produtos importados. Alguns fatores contribuíram para a implantação das indústrias automobilísticas, podendo-se destacar:

- os incentivos governamentais, atraindo investimentos externos;
- desenvolvimento das indústrias metalúrgicas e siderúrgicas (matéria-prima);
- existência das indústrias de montagem de veículos e as indústrias de auto-peças;
- mercado consumidor em expansão;
- desenvolvimento do setor rodoviário.

Com a ascensão da indústria automobilística, o setor rodoviário se desenvolveu agregando melhoras ao seu desempenho, porém, um conjunto de fatores ainda permite que os produtos brasileiros sofram aumentos significativos em devida ao custo do transporte rodoviário. Apesar disso, é ele quem predomina no cenário nacional e, em muitos casos, é responsável direto pela falta de competitividade do nosso produto no mercado internacional. (VIEIRA, 2009, p. 104).

Esse tipo de transporte é indicado para distâncias de até 500 km e pode ser utilizado nas operações de locomoção de mercadorias de sua origem ao ponto de partida ou ao destino final. Sua capacidade de carga é limitada, o que torna inviável e pouco compensador a utilização para longos percursos.

Outro modo de transporte terrestre é o modo ferroviário. Após a Segunda Guerra Mundial, o prestígio desse modal sofreu uma queda significativa em virtude do crescimento da indústria automobilística e de rodovias, porém ainda hoje é de grande importância, especialmente para o transporte de cargas de baixo valor agregado e do setor primário.

Seu baixo custo é vantajoso economicamente. Segundo Vieira, (2009, p. 111), o trem é um meio apropriado para viagens de média e longa distância e para o transporte de mercadorias a granel, como petróleo e seus derivados, grãos, açúcar, minérios e produtos siderúrgicos, caracterizados por grandes volumes e baixos valores. A desvantagem está na pouca flexibilidade que impede o transporte de carga de porta a porta e a velocidade na qual essa carga é transportada.

No Brasil, a infraestrutura das ferrovias em vários estados é precária, o que faz desse modal pouco utilizado tanto para o transporte de passageiros como de cargas. Esse problema na infraestrutura dificulta o acesso dos trens com os centros de distribuição de mercadorias. O modal ferroviário tem pouca representatividade no transporte internacional no país. No

cenário interno representa 25% da carga física, basicamente a produção agrícola, minérios, fertilizantes e carvão. Também transporta contêineres, mas em pequena escala, (KEEDI, 2007, p. 37).

O Rio Grande do Norte é um dos estados onde há precariedade nas ferrovias. Um grave problema é a falta de acesso dos trens aos pólos de produção e ao centro de distribuição e ao porto de Natal especificamente. O que dificulta a intermodalidade com outros meios de transporte. Se as ferrovias tivessem condições de fornecer um serviço de maneira mais eficaz os trens poderiam transportar um quantitativo de cargas maior e mais diversificada, economizando tempo e dinheiro.

No caso do Rio Grande do Norte, esse problema ainda é maior pela não inclusão do estado em projetos do governo federal como a ferrovia Transnordestina que passaria por Mossoró, Macau, Guamaré, Assú, o Seridó ou Natal, que seria fundamental para o futuro do estado e que viabilizaria a criação de uma “área de livre comércio” juntamente com o Aeroporto de São Gonçalo. A implantação poderia garantir serviços logísticos de qualidade com custos reduzidos.

Também existe como meio terrestre de transporte o modo dutoviário. É o transporte que tem o maior custo fixo e o mais baixo custo variável. (MOTTA 2005, p. 22). Para Bowersox (2007, p. 289), a desvantagem óbvia é que os dutos não são flexíveis e são limitados quanto aos produtos que podem transportar: transportam somente produtos nas formas de gás, líquida ou de mistura semifluida.

Além do transporte terrestre e aquaviário, temos o aéreo. Em um estudo realizado por Denis Franca, sobre a operação aeroportuária na Constituição Federal e as competências federativas, ele afirma que:

Por ser o transporte aéreo uma atividade de interesse global e complexa, exige uma infraestrutura tão complexa quanto; logo é uma atividade regulada pelo poder Público. Tal regulação é de competência da União, já que esta tem o seu domínio na prestação (art. 21, XII, “c”). Todavia, para que o aeroporto opere, necessita de atividades de interesse regional e local. Logo, o marco regulatório, em sentido amplo, da exploração econômica da unidade aeroportuária, envolve grupos de normas emitidos nos três âmbitos federativos, o que deve ser editado no maior espectro de cooperação possível.

Para Anne Graham (2008, apud FRANCA, p. 2) o aeroporto é parte essencial do sistema de transporte aéreo, pois este equipamento fornece toda a infraestrutura necessária

para permitir a transferência dos modais de transporte de superfície para os modais de transporte aéreo. Assim como os demais meios de transporte, para que este serviço seja executado bem e tem um alto rendimento, é necessário que se tenha boas condições estruturais.

É um tipo de transporte vantajoso em virtude da rapidez com a qual a mercadoria é entregue em seu destino final. Porém, o alto custo desta operação torna-se inviável para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado, bem como para grandes volumes de carga devido a sua capacidade limitada. (KEEDI, 2007, p. 38 – 39). É um modo de transporte confiável e de alta velocidade, o que faz dele o transporte ideal para mercadorias de alto valor agregado e produtos altamente perecíveis.

A infraestrutura de transporte pode ser tratada como multimodal e intermodal (PICHOLI, 2002). O multimodal implica no uso de todos os modais de transporte como ferroviário, rodoviário, marítimo; e o intermodal promove o intercâmbio entre os modais de transporte como: terminais ferroviário, rodoviário, hidroviário e portuário; aeroportos; centros de distribuição; armazéns gerais; EADI's e TRA's (terminais retro-portuários alfandegados).

Rodrigues (2002, p. 159) explica que os “portos são pontos de integração entre os modais terrestres e marítimo, com a função adicional de amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através de armazenagem e distribuição física”. Similar a (PICHOLI, 2002), quanto a intermodalidade de dois ou mais modos de transporte, Rodrigues (2004, p. 03) define que ela intervêm no movimento de mercadorias de uma forma integrada.

O transporte intermodal tem grande relevância na composição dos movimentos logísticos considerando que a manipulação da carga e o tempo necessário para tal operação são essenciais para o planejamento logístico. Desta maneira, quanto menos ocorre a manipulação da carga, seu transporte é mais rápido e conseqüentemente sua chegada ao destino final também, ocasionando o aumento da eficiência do processo logístico.

CAPÍTULO 5 - PORTO: conceito e funções

Segundo Vieira (2009, p. 21), Porto é definido como espaço de terra e água provido de instalações e equipamentos que permitem o acolhimento de navios; sua carga e descarga; o armazenamento de mercadorias; o intercâmbio modal das mesmas e o desenvolvimento de atividades comerciais ligadas ao transporte.

A Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013 define porto organizado como bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (CONGRESSO NACIONAL, 2013).

Essa mesma lei ainda define área do porto organizado como a área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado; e instalação portuária como a localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Por via marítima, o porto é a empresa que auxilia a oferta do serviço de transporte de cargas onde não é possível o transporte terrestre ou aéreo ou que os custos seriam mais altos se fossem feitos por esses modos. Do ponto de vista das políticas públicas, os portos são como catalisadores econômicos das regiões em que atuam, onde a agregação de serviços e atividades cria benefícios econômicos e sociais, (PUC - RIO).

Com abertura econômica do Brasil ao mercado exterior, especialmente na década de 90, a função portuária ganhou importância, principalmente com o desenvolvimento da lei de modernização dos portos, viabilizando a competitividade portuária. A Lei nº 8630/93 se propôs a promover as mudanças necessárias dos portos a fim de alcançar os parâmetros mínimos internacionais de movimentação de portos, mas fundamentalmente, de maneira específica para que pudéssemos aproveitar as locações regionais de cada terminal portuário. (GIBERTONE, 2012 – LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS).

A partir dessa Lei, os portos brasileiros são colocados diante de desafios práticos e jurídicos como, por exemplo, a reformulação do sistema de gerenciamento de operações de mão-de-obra, a eliminação de interferências corporativas e burocráticas e, principalmente, o aproveitamento de forma racional, dos espaços e das instalações. A promoção da competitividade permite a eficiência e a diminuição de custos nas atividades portuárias e

apenas através da eficiência é que é possível alcançar a boa produtividade e os baixos custos e os custos baixos através da competitividade.

A nova Lei dos Portos, a Lei 12.815/2013 que dão as novas diretrizes para a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários altera a lei anterior e define o seguinte:

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010), sobre as áreas de influência portuária, adicionam aos portos a obrigação de implantar um planejamento estratégico de desenvolvimento, de modo a responder aos desafios de um ambiente competitivo complexo e mutante, função do atual e acelerado desenvolvimento tecnológico, econômico, político e social, o que reforça a funcionalidade dos portos.

O comércio marítimo internacional e o setor portuário vivem em constante mudança e evolução vistas a atender as necessidades do mercado. No caso da infraestrutura portuária, tais transformações buscam, através dos avanços tecnológicos, fazer do porto muito além de um mero provedor de serviços de recebimento e entrega de cargas e sim um grande agente logístico de vital importância para o transporte marítimo. Dos vários desafios do setor portuário nacional podemos elencar:

- atender a crescente demanda de serviços em instalações modernas e eficientes;
- lidar com o processo de modernizações das instalações públicas existentes, acatando o tamanho das novas embarcações e as dimensões dos terminais;
- compatibilizar a operação portuária com a preservação ambiental levando em consideração as questões econômicas e sociais envolvidas;
- implementar a nova política de concessões portuárias, entre tantos outros.

Vencidos esses desafios, o porto se apresenta como um porto organizado, ou seja, uma plataforma logística que confirma no mundo globalizado seu importante papel, tornando-

se um centro estratégico que atende as perspectivas das empresas marítimas competentes e dinâmicas.

Um dos planejamentos eficientes para o bom desempenho das funções do porto é a intermodalidade das operações que precisam ser integradas para a promoção da competitividade, uma vez que a integração reduz os custos logísticos e para isso, se faz necessária a disponibilidade de equipamentos e transportes para operar as transferências de carga e a adoção de tecnologias tão exigidas pela modernidade portuária.

CAPÍTULO 6 - O PORTO DE NATAL

6.1 - História, caracterização e importância



FIGURA 8 – PORTO DE NATAL - FONTE: CODERN

Em 1808, com abertura dos portos às nações amigas, o Rio Grande do Norte vivia o auge da expansão açucareira. Porém, devido às condições de transporte muito se dependia do comércio de Recife. Apesar dos poucos avanços ocorreu o surgimento do Porto de Natal.

Em 1893, o então Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas encarregou o engenheiro Affonso Henrique de Sousa Gomes, funcionário do Porto de Recife de analisar as obras do futuro Porto. Porém, apenas em 1918, o então Ministro da Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lira, comissionou o engenheiro Manoel Carneiro de Souza Bandeira, da Inspetoria Federal de Portos, para elaborar um projeto definitivo do Porto de Natal.

As obras iniciais duraram de 1919 a 1932, período em que foi construído o primeiro cais do porto. Nessa mesma época foi erguido um dos prédios destinados à administração das docas. Entre 1930 e 1933, foram construídos reservatórios para suprir de água o novo porto, bem como poços foram cavados para garantir o abastecimento desses reservatórios. Linhas férreas foram construídas e melhorias nos serviços de embarque e desembarque de mercadorias.

Em outubro de 1932 houve a inauguração oficial das obras do Porto de Natal a partir do decreto de número 21.995, assinado pelo presidente Getúlio Vargas que foi gerenciada

pelo engenheiro Hildebrando de Góis. Como primeiro administrador, o Porto de Natal teve o engenheiro Décio Fonseca.

Atualmente a administração do Porto de Natal está sob a responsabilidade da Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, empresa de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes. Inicialmente foi chamada de Terminais Salineiros do Rio Grande do Norte – TERMISA e só em 1978, após uma assembléia geral de acionistas passou a ser denominada de CODERN. Em 1983, seguindo determinação da PORTOBRÁS a administração do Porto de Natal passou a ser atribuição da Companhia Docas do Rio Grande do Norte.

Na América do Sul o Porto de Natal é o mais próximo do continente europeu e faz ligação com portos dos demais continentes. Está localizado à margem direita do Rio Potengi, a uma distância de 3 km de sua foz. Com uma localização privilegiada para a exportação e com o crescimento da produção de frutas no Rio Grande do Norte, o Porto de Natal necessitou de vários investimentos para se tornar um porto minimamente operacional. (CODERN 2010, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento).

O Porto de Natal atua como uma alternativa logística para atender as necessidades de navegação, movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias dos produtos do Rio Grande do Norte. Sua principal atividade é a exportação de frutas (SITE CODERN) e por sua localização, próximo a África e a Europa, é a melhor alternativa para exportação e importação.



FIGURA 9 – LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA DO RN - FONTE: CODERN

6.2 - Instalações

Suas instalações fixas são constituídas da área de acostagem e da área de armazenagem. As instalações de acostagem do Porto de Natal correspondem a um total de 544 metros e são divididas em 03 berços, sendo 01 com 209 metros de comprimento utilizado na operação de navios “reefers” e de forma provisória na movimentação de navios cruzeiros; outro com 195 metros de comprimento. É o berço para atracação dos navios de trigo que chegam a Natal, podendo, também, ser utilizado nas operações de embarque/desembarque de carga geral (solta ou unitizada).

O terceiro berço possui 140 metros de comprimento. É a melhor alternativa para a operação de embarque e desembarque de contêineres em função da proximidade com o pátio de armazenagem de maior área (13.500 m²). Vale salientar que, exceto o berço 02 que é exclusivo para as operações de desembarque de trigo a granel, os demais podem realizar as operações de contêineres, carga geral solta ou unitizada, sacaria, embarque/desembarque de passageiros).



FIGURA 10 - FONTE: CODERN – berços 01, 02 e 03

Quanto às instalações de armazenagem, o Porto de Natal possui um frigorífico de área aproximada de 1.950 m². Com capacidade estática de 2.000 ton, 06 (seis) câmaras de refrigeração, 02 (dois) túneis de resfriamento, 04 (quatro) docas para recebimento de cargas e área de expedição para o procedimento de embarque de cargas.



FIGURA 11 - FONTE: CODERN – armazém frigorífico

O Porto dispõe de 02 armazéns do tipo seco, sendo dois com 1.800 m² (armazéns n° 01 e n° 02), todos são utilizados tanto para armazenagem de carga geral como nas operações de ovação e desova de contêineres. . Havia ainda um terceiro armazém com cerca de 1.875 m² que foi demolido para a construção do Terminal Marítimo de Passageiros que está em obras.

O Porto de Natal ainda possui 02 galpões com 400 m² cada, os quais são utilizados para armazenagem de cargas em geral. As instalações portuárias contam com uma área não integrada ao Porto, distante apenas 200m, com aproximadamente 7.000m² de área, sistema de iluminação e uma subestação abaixadora de energia elétrica em MT com 13,8 KV e capacidade instalada de 800 KVA. Nessa área, recentemente foi instalado um galpão inflável de cerca de 2.100m²



FIGURA 12 - FONTE: CODERN – visão geral dos armazéns e galpões

São encontrados no Porto de Natal pátios com aproximadamente 29.000 m² dividida em quatro setores. O Pátio Sul possui cerca de 4.500 m² e dispõe de 16 caixas de tomadas para contêineres refrigerados, totalizando 58 tomadas de 440V alimentadas pela Subestação Elétrica n° 01 e respectivos grupos geradores. Considerando o empilhamento dos contêineres com altura de cinco, o Pátio Sul tem capacidade para armazenamento de cerca de 500 TEU's.

O Pátio central possui uma área total de cerca de 6.080m². Ele abriga a via de circulação que interliga os Pátios Sul e Norte do Porto de Natal e que passa entre o Grande Moinho Potiguar e os armazéns e galpões. Este Setor é também utilizado para armazenamento de contêineres e dispõe de caixas de tomadas para contêineres refrigerados com um total de 80 tomadas de 440V, distribuídas em 05 caixas. Este Setor tem capacidade para armazenamento de aproximadamente 580 TEU's.

O Pátio Norte tem capacidade para armazenamento de cerca de 1.600 TEU's. Tem área total de cerca de 13.500m² e possui 11 caixas de tomadas para contêineres refrigerados,

totalizando 140 tomadas de 440V alimentadas pela Subestação Elétrica nº 02 e respectivos grupos geradores. Com cerca de 4.920m², esta área corresponde ao trecho compreendido entre a faixa de cais e os armazéns. Esta também possui quadros com tomadas para plugagem de contêineres, sendo um total de 80 tomadas de alimentação 380/440v distribuídas em 10 quadros.



FIGURA 13 - FONTE: CODERN - Pátio de armazenagem de contêineres (sul)



FIGURA 14 - Pátio de armazenagem de contêineres (norte)
FONTE: CODERN



FIGURA 15 - Pátio de interligação (norte e sul)
FONTE: CODERN

Abaixo uma imagem da visão do Porto de Natal:



FIGURA 16 - FONTE: CODERN – Visão geral do Porto de Natal

1. ÁREA ANTERIORMENTE NÃO INTEGRADA AO PORTO ONDE FOI INSTALADO O GALPÃO INFLÁVEL.
2. PÁTIO NORTE
3. CENTRO DE APOIO OPERACIONAL
4. ÁREA ARRENDADA
5. GALPÃO 01
6. ARMAZÉM 01
7. GRANDE MOINHO POTIGUAR
8. PÁTIO CENTRAL
9. PRÉDIO DA GERÊNCIA OPERACIONAL
10. RETRO-ÁREA - BERÇO 02
11. ARMAZÉM 02
12. GALPÃO 02
13. SEDE ADMINISTRATIVA
14. PÁTIO SUL
15. ARMAZÉM FRIGORÍFICO
16. RETRO-ÁREA – BERÇO 01
17. ÁREA DO ANTIGO ARMAZÉM 03 QUE FOI DEMOLIDO PARA A CONSTRUÇÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS
18. ANTIGO FRIGORÍFICO (ÁREA TOMBADA PELO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN)
19. BERÇO 01
20. BERÇO 02
21. BERÇO 03

Um setor importante do Porto de Natal que ainda merece ser mencionado é o de recebimento de passageiros oriundos de navios de turismo. Atualmente não existem instalações específicas para este acolhimento, este procedimento é feito através de adaptação e montagem de um stand, onde é feita a venda de produtos de artesanato, de empresas para aluguel de veículos e de agências operadoras de pacotes turísticos.

Porém, um projeto do Governo Federal, por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República, integrante do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC da Copa 2014, e que será realizado pela CODERN, visa mudar esse cenário. O projeto tem três ações básicas que consistem no reaproveitamento das instalações do antigo armazém 3 do Porto de Natal; na construção de um prédio de dois andares com 5.060 metros² e na ampliação do cais do berço 1 em 26 metros lineares, o que será, sem dúvida, um marco para uma nova era do turismo marítimo de cruzeiros para a cidade de Natal.

O terminal marítimo de passageiros será o catalisador da revitalização do bairro da Ribeira, contribuindo para a integração Porto – malha urbana e, assim, colaborando com o desenvolvimento econômico e social do estado do Rio Grande do Norte. Além de exercer importância histórica, já que o bairro da Ribeira se expandiu a partir do porto, possui importância econômica para o bairro e para a cidade do Natal. De acordo com Llovera “As cidades portuárias possuem, nas atividades do seu porto, um dos elementos básicos do seu desenvolvimento econômico.” (SILVA & COCCO, 1999: P. 210).

Embasados nesse pressuposto, caracteriza-se as múltiplas influências exercidas pela dicotomia porto/hinterlândia, no caso do bairro da Ribeira, a historiografia evidencia que “A Ribeira fixou o comércio. Foi seu domínio. A primeira rua paralela ao rio se disse rua do comércio (Rua Chile), onde os armazéns se erguiam, recebendo pau-brasil, algodão, açúcar, tatajuba, peixe seco, etc.” (CASCUDO, 1999: p. 237).

A história do bairro da Ribeira está atrelada ao desenvolvimento econômico gerado pelo Porto de Natal. Assim, as atividades portuárias são importantes, especialmente na geração de renda para o município e sua população. Porém, se suas ações não forem feitas com boa gestão e planejamento, podem causar conflitos sociais, ambientais, histórico-cultural e até econômicos.

6.3 - Operações

As operações do porto podem gerar disputas das vias entre o tráfego urbano e o portuário, estacionamentos irregulares dos veículos de cargas, degradação das áreas urbanas e até mesmo o abandono da paisagem marítima na zona do porto tornando impossível a utilização dos espaços do porto para outras áreas que beneficiariam o bairro como atividades de lazer, cultura e etc.

Para que problemas com as operações do porto não venham causar danos a comunidade ao redor, é preciso planejamento de todos os seus acessos e forma de

funcionamento. O Porto de Natal, em suas obras, visa restaurar/revitalizar o bairro da Ribeira, através de políticas públicas de avaliação das especificidades locais, portuárias e urbanas para que haja a correta e harmônica integração porto-cidade.

O Porto de Natal, como uma de suas operações, oferece uma linha regular de navios porta-contêiner para a Europa semanalmente e num curto tempo de trânsito, possibilitando a competitividade aos produtos norte-rio-grandense no mercado internacional. Essa linha regular de navios porta-contêiner possibilita maior agilidade no escoamento de diversos produtos, entre eles cargas refrigeradas (especialmente frutas, camarão e pescados) e outras mercadorias. É prático e bastante competitivo em relação a custo em virtude do seu tamanho e ainda atende às importações de trigo e de equipamentos e maquinários para o parque industrial do estado do Rio Grande do Norte.

6.4 - Gargalos

Os acessos atuais do Porto são apenas via rodoviária pelas rodovias federais BR-101, Natal - João Pessoa (PB) e BR-226, Natal -Currais Novos; ambas encontrando a BR-304, Natal-Mossoró-Fortaleza (CE), próximo a Natal e a BR-406, Natal-Macau.

O Porto de Natal tem como grande gargalo suas vias de acesso pelo centro da cidade. Por serem estreitas, elas dificultam a movimentação e manobra de veículos de grande porte. Se não houver um planejamento detalhado e eficiente da CODERN juntamente com a Secretaria de Trânsito da Prefeitura de Natal de modo a reduzir os transtornos causados à população local, o porto deixa de cumprir com o seu papel de escoar carga e riqueza do Rio Grande do Norte.

Solucionar esse problema dos acessos se torna mais demorado por não depender da ação exclusiva da CODERN. São ações que dependem principalmente do governo municipal e estadual e de todo um estudo para viabilizar a missão do porto, sem que a população local seja prejudicada.

Outro gargalo verificado é a falta de espaço para armazenagem (retro-área). O porto é pequeno e limitado pela cidade que cresceu a sua volta. Inicialmente, como era utilizado apenas para o transporte de açúcar, seu tamanho atendia a demanda.

Hoje, com o aumento de suas operações, ele tem encontrado dificuldades para a armazenagem da carga e o que piora a situação é o fato de não ter espaço para expansão de maneira mais simples. Para amenizar esse problema seriam necessárias ações da CODERN

juntamente com o governo municipal e estadual também, pois haveria mudanças na estrutura da cidade como se tem tentado fazer com a realocação da comunidade do Maruim.



FIGURA 17 – ARMAZENAGEM DE CARGAS - FONTE: CODERN

Outra dificuldade, mas que está perto de ser solucionada é o aumento da profundidade. Obras de dragagem já foram feitas, porém a CODERN ainda aguarda a autorização da Marinha com a liberação da Carta Náutica para que essa profundidade maior possa ser utilizada. A baixa profundidade do calado impossibilita a atracagem de navios maiores, limitando as operações do porto.

CAPÍTULO 7 - REFORMA PORTUÁRIA: benefícios econômicos e sociais

Sabendo-se que não há um lugar no mundo que produza todo tipo de bem necessários a demanda da população, o transporte é o meio essencial para o suprimento dos locais escassos de recursos. Para isso o transporte precisa ser eficiente e a intermodalidade dos meios de transporte contribui para isso.

Com o desenvolvimento do serviço de transporte, prazos de entrega e custos passaram a ser fatores importantes e até determinantes para quem necessita desse serviço. Para se ter o produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo e ao menor custo possível, o transporte é considerado instrumento fundamental e assim é uma das principais funções logísticas. Além de representar a maior parcela de custo, na maioria das organizações.

A infraestrutura portuária, para acompanhar as necessidades comerciais e oferecer um serviço de qualidade necessita de inovações, deixando de ser apenas um local de movimentação de carga. O Porto de Natal atualmente tem capacidade operacional e competitiva para gerar mais crescimento sócio econômico para a sociedade. Assim, é sua missão atender a demanda do Rio Grande do Norte e para isso tem buscado continuamente suas melhorias e ampliações.

7.1 - Ampliação do Porto de Natal e Construção do Terminal Marítimo de Passageiros

A CODERN, autoridade portuária do Porto de Natal é responsável pela manutenção e pelos projetos de expansão e melhoria de toda infraestrutura portuária no intuito de agregar agilidade, eficiência e produtividade às suas operações. Uma das melhorias já feitas foi a dragagem de aprofundamento do canal de acesso, passando de 10m para 12,5m e a ampliação da bacia de evolução, possibilitando a entrada de embarcações maiores. Esta obra já foi concluída e aguarda apenas a homologação da Marinha do Brasil como já mencionamos. Além dessas, elencamos a seguir:

- Ampliação de área para armazenagem ao norte do Porto de Natal (incorporação da Comunidade do Maruim) em mais 11.000 m². Projeto em andamento pela Prefeitura Municipal de Natal.
- Ampliação do cais na direção norte do Porto de Natal em mais 220 m com retro-área de 6.000 m².

- Construção do Terminal Marítimo de Passageiros, localizado no antigo armazém contíguo à Rua Chile e parte do armazém 3. Área de 5.060 m² dividida em dois pavimentos e devidamente adequada às normas internacionais.

A reforma do Porto de Natal faz parte do planejamento do Governo Federal, através do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), que investirá em portos e aeroportos de todo o Brasil, incluindo a construção de novos terminais marítimos e aéreos. No RN está em execução a construção do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante – ASGA.

Com o remanejamento da comunidade do Maruim que ocupa aproximadamente 11 mil metros quadrados e sua incorporação para a ampliação da área de armazenagem, os problemas encontrados pelo Porto para a falta de espaço de armazenagem (retroárea) serão minimizados.

Se os principais problemas do Porto são a falta de espaço para armazenagem e as vias estreitas de acesso, a reforma que visa a ampliação do cais em mais 220m e a incorporação da área do Maruim está perto de sair do papel, apesar de suas obras estarem paradas para formalização de processo licitatório.

Quanto ao Terminal Marítimo de Passageiros - TMP, obra que atualmente depende das ações da CODERN está em plena construção. O projeto tem três ações básicas que consistem no reaproveitamento das instalações do antigo frigorífico do porto de natal; na construção de um prédio de dois andares com 5.060 metros² e na ampliação do cais do berço 1 em 26 metros lineares, o que será um marco para uma nova era do turismo marítimo de cruzeiros para a cidade de Natal (CODERN).

A construção do TMP contribuirá para o desenvolvimento do setor turístico local com um aumento previsto em torno de 15% na movimentação de passageiros que utilizam navios de cruzeiro; sua utilização será motivada pela realização da Copa do Mundo de 2014 no Brasil, tendo a cidade de Natal como umas das cidades sedes, aumenta a perspectiva otimista do setor turístico; incentivará a urbanização da área portuária tornando um local mais atrativo para os turistas, entre outras vantagens.



FIGURA 18 – TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS - FONTE: CONSTREMAC

Um ponto importante de ser mencionado é que com a construção da ponte Newton Navarro, a entrada de navios de turismo foi limitada devido a sua altura que na maré alta é de 55 metros e na baixa pode chegar a 57,5 metros. Dessa forma, além do calado do rio, o porto dispõe do calado aéreo que é de 55 metros.

CAPÍTULO 8 - PORTO DE NATAL: novos desafios para viabilizar a otimização de suas funções

A reforma atual, que tem prazo para ser concluída até a Copa de 2014, amenizará os problemas da falta de espaço de armazenagem e permitirá um serviço mais apropriado aos turistas que utilizarão o Terminal Marítimo de Passageiros. Porém, outros aspectos precisam ser observados para a otimização do Porto de Natal.

Os novos desafios do Porto de Natal, mesmo após a reforma atual são:

- a ainda necessária ampliação do espaço físico que pode ser através da utilização de portos secos, da mudança da sede da CODERN para outro local;
- a melhoria dos acessos do bairro da Ribeira;
- reativação da linha férrea e a ligação direta entre o Porto de Natal e o Aeroporto de São Gonçalo;
- utilização da outra margem do Rio Potengi em conformidade com a Nova Lei dos Portos;
- viabilizar uma linha de navegação de cabotagem;
- intensificar uma nova filosofia de gestão portuária, a gestão por resultados.

A ampliação atual do Porto de Natal amenizará alguns problemas pelos quais tem passado, porém, se a intenção é dotá-lo de ferramentas para operar com 100% de sua capacidade, novas ampliações do espaço para armazenagem devem ser feitas. Uma sugestão para que isso ocorra, é a utilização de portos secos “que é um terminal intermodal terrestre diretamente ligado por estradas, vias férreas e/ou aéreas. Seu objetivo não se restringe na carga de transbordo, neles também podem conter instalações para armazenamento e consolidação de mercadorias, manutenção de transportadores rodoviários ou ferroviários de carga e de serviços de desalfandegamento (FIRMINO, 2013).

Com a utilização dos portos secos, as operações nos portos marítimos são facilitadas. No caso das exportações, as mercadorias chegam prontas para o embarque. No caso das importações, as mercadorias podem ser retiradas mais rapidamente, disponibilizando os espaços de armazenagem nos portos molhados, além de ser uma vantagem para o importador, já que o custo no porto seco é substancialmente menos oneroso.

Outra sugestão para aumentar os espaços de armazenagem é a mudança da sede da CODERN para outro local. Atualmente existe uma iniciativa para que os setores administrativos sejam realocados para outra área próxima ao porto sem que o trabalho e acesso a ela sejam comprometidos. O projeto está em fase de elaboração para ser encaminhado aos órgãos competentes para sua devida liberação para ser executado.

A modernização do processo de liberação das mercadorias sejam elas para embarques ou desembarques, além de agilizar essas operações também promove a disponibilidade do espaço de armazenagem do porto. No final do ano de 2012, no Porto de Natal foi implantado o sistema do Governo Federal denominado “Porto sem Papel - PSP” que tem a função de desburocratizar o trabalho de liberação alfandegária.

A partir desse projeto, o trabalho executado pelos despachantes locais é feito eletronicamente. Segundo Andrezza Barros, assessora de imprensa da Secretaria dos Portos,

“O PSP informatiza os procedimentos e integra, na medida em que promove a comunicação de dados entre os agentes intervenientes no processo portuário, eliminando o trâmite de 112 documentos, em diversas vias, e 935 informações em duplicidade junto às seis autoridades anuentes (Polícia Federal, Anvisa, Delegacia da Receita Federal, Vigiaagro e Autoridade Portuária), preservando todos os seus aspectos inerentes ao sigilo e a segurança das informações nele produzidas.

No Porto de Natal, apesar desse sistema já ter sido implantado ele ainda não funciona 100%. Sua utilização total nos serviços de despacho reduziria em 25% o tempo de estadia dos navios nos portos, além de diminuir o pagamento da *Demurrage*, que segundo o portal de informações portuárias do Governo Federal, trata-se da sobreestadia, ou seja, multa determinada por em contrato, a ser paga pelo contratante de um navio, quando este demora mais do que o acordado em contrato nos portos de embarque ou descarga. Essa multa é paga por cada dia de atraso.

Outro fator que aperfeiçoaria as operações do Porto de Natal é a melhoria dos acessos do bairro da Ribeira. Existem projetos da Prefeitura Municipal do Natal, juntamente com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte e que devem ser executados até a Copa de 2014 que buscam solucionar os problemas do tráfego de caminhões de grandes cargas que necessitam entrar no porto, preocupando-se com a revitalização e manutenção do valor histórico do bairro da Ribeira.

Para o escoamento das riquezas do RN e para a importação dos produtos relevantes para o estado a importância da intermodalidade é inquestionável. Dois fatores que

contribuiriam para este serviço são a reativação da linha férrea e a ligação direta entre o Porto de Natal e o Aeroporto de São Gonçalo. Ambos seriam importantes para alavancar ainda mais a economia do Rio Grande do Norte nas áreas de importação, exportação e turismo.

A mineração vem crescendo no estado e segundo a avaliação do diretor geral do Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM), Sérgio Dâmaso, em audiência pública proposta pelo deputado estadual Walter Alves (PMDB), na Assembléia Legislativa, em setembro de 2011, a mineração renderia mais de R\$2 bilhões em investimentos ao Rio Grande do Norte até 2014, um valor que poderia ser maior, caso o estado dispusesse de um órgão voltado à mineração e de uma melhor logística (MENDES 2011, TRIBUNA DO NORTE)

Se existisse uma linha férrea que cortasse o estado e esta chegasse ao porto de Natal, a intermodalidade viabilizaria um transporte menos oneroso para a exportação de granito e tungstênio, além de diversos bens minerais existentes no subsolo potiguar, já que o Rio Grande do Norte possui esse potencial. A falta de conexão entre os sistemas ferroviário, aeroviário, hidroviário e rodoviário é apontada como um dos maiores gargalos no estado para essa atividade.

É nítido que a disponibilização de uma linha férrea que ligue os pólos produtores do RN ao Porto de Natal é de suma importância e isso reduziria muito as despesas dos produtores com o transporte de suas cargas. Sabemos também que a ativação da linha de trem não depende apenas da iniciativa da CODERN, porém o Porto de Natal não deve permanecer acomodado com a inexistência da intermodalidade com o transporte ferroviário e sim buscar cada vez mais pressionar o poder público estadual e municipal para que o projeto saia do papel.

A conexão do porto com o aeroporto de São Gonçalo através de uma linha direta entre um e outro, além de facilitar o escoamento de mercadorias, possibilitará a união dos modais para beneficiar o turismo. A consolidação de um terminal moderno na outra margem, além de aumentar a área física do porto, poderia catalisar interesses de estabelecimentos de unidade fabris e até ampliar a capacidade da indústria de frutas. Sua ligação é possível pela proximidade entre ambos e de existir basicamente o rio Potengi entre eles.

Para que seja possível esta conexão, seria necessária a utilização da outra margem do Rio Potengi. Porém, é de conhecimento que com a nova Lei dos Portos, o governo demonstra que não tem interesse em fazer investimentos deste tipo, pois permite a concessão e incentiva a instalações de portos pela iniciativa privada.

O Porto também tem grande potencial para desenvolver uma linha de navegação de cabotagem - transporte de cargas realizado entre os portos do território brasileiro, utilizando as vias marítimas ou fluviais (MAPA, 2008) – principalmente quando se trata da crescente economia brasileira e especialmente do RN que tem se fortalecido nas transações internas em virtude da melhoria de renda da população.

Atualmente no Brasil, o sistema de cabotagem propicia economia de mais de 12 bilhões de reais por ano, é menos poluente, economiza energia não renovável e ameniza o congestionamento das rodovias. Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), as principais vantagens da navegação de cabotagem são: menor custo unitário, menor índice de avarias, menor índice de sinistros, menor consumo de combustíveis, entre outras. No Brasil, esse tipo de navegação é naturalmente bastante proveitoso considerando que ele possui mais de 7 mil quilômetros de costa e onde cerca de 75% da população vive em cidades que ficam até 200 km do litoral.

No Brasil, em 2011, a cabotagem movimentou cerca de 133 milhões de toneladas sendo o granel líquido a principal carga movimentada e os contêineres apresentaram a maior taxa de crescimento. Cerca de 105 milhões de toneladas de granéis líquidos foram transportadas em 2011 e a movimentação de contêineres aumentou a uma taxa anual de 22% no período entre 1994-2011, alcançando 5,7 milhões de toneladas (341 mil TEUs).

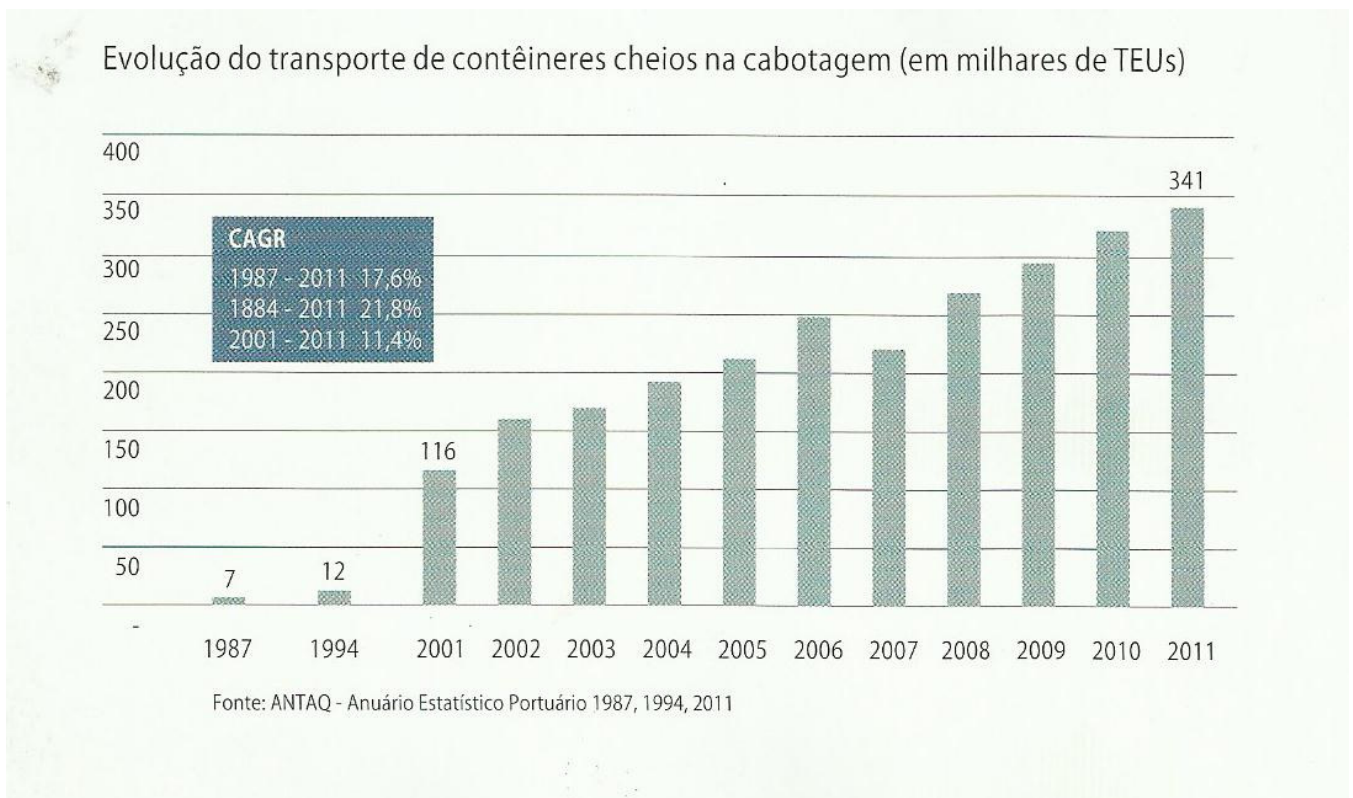


FIGURA 19 – FONTE: ANTAQ

A implantação do sistema de cabotagem no Rio Grande do Norte ainda encontra dificuldades. Porém, devido ao grande potencial exportador do RN e por atender vários estados brasileiros no fornecimento de frutas e de produtos como cimento, telhas, tijolos entre outros essa linha não foge a realidade do estado, principalmente pela viabilidade do transporte ser econômico e sustentável, já que o transporte marítimo tem emissão de poluentes reduzidos em virtude do baixo consumo de combustível fóssil.

A cabotagem proporciona sustentabilidade, competitividade e integração regional. A oportunidade de expansão do sistema de transporte ao longo da costa brasileira e a inclusão do RN nessa linha geram mais transporte com menos recursos investido na infraestrutura e menor custo operacional.

A solução logística porta a porta, oferecida pelos armadores nacionais – empresas que operam na navegação comercial – tem estimulado a transferência de cargas de longa distância do modal rodoviário para a cabotagem. Durante a principal feira do setor de logística do continente americano, a Intermodal South America, em abril do corrente ano, pelo menos quatro armadores presentes mostraram interesse em se instalar no Porto de Natal. Basta que se tenha carga em volume para que sejam feitas paradas aqui.

É bem verdade que a implantação do serviço de cabotagem no Porto de Natal independe apenas da vontade do Porto. É necessário existir mercado interno no Rio Grande do Norte para que os armadores sejam atraídos. Nas importações vindas do Sudeste, por exemplo, os custos em itens como a batata inglesa, laranja, maçã, uva, cenoura e carne bovina poderiam ser reduzidos caso existisse a navegação de cabotagem. Esse transporte atualmente é feito pelo modo rodoviário, porém atrasos e o conseqüente aumento das despesas em virtude da má infraestrutura das rodovias poderiam ser solucionados. Amaro Sales, responsável por umas das empresas já declarou o interesse no transporte de produtos provenientes da fruticultura e isso para nós já é uma vantagem.

Interesse por parte dos armadores existe e a navegação por cabotagem é crucial para o futuro do Porto de Natal. Ela é bastante viável desde que alguns ajustes sejam feitos na estrutura portuária para que seja possível receber navios que crescem a cada ano. Adequações como o tamanho dos berços, a retroária e bacia de evolução são essenciais para desenvolver essa linha de navegação.

Vale ressaltar que alguns desses ajustes já possuem projetos como a ampliação dos berços que está em processo de licitação para início das obras. Outro fator é o aumento da bacia de evolução que antes era de 150 metros e que já aguarda a liberação da Carta Náutica,

passando para 200 metros de espaço para a manobra dos navios, além do calado que também foi ampliado.

Quanto à retroárea, a CODERN deve buscar alternativas para armazenagem. É de conhecimento que uma área próxima ao porto existe e ela ajudaria a amenizar os problemas de retroárea. Trata-se do Parque de Tancagem da Petrobrás no bairro de Santos Reis. Essa área foi desativada no início do ano corrente e tem os olhos de três grandes instituições voltados para ele com interesse na utilização do espaço (MARTINS, 2012).

São cerca de 12 hectares disputados entre o governo municipal, a Aeronáutica e a CODERN, sem citar a iniciativa privada. Caso fosse cedido a CODERN, seria mais um espaço destinado à armazenagem de contêineres que amenizariam os problemas de retroárea do Porto de Natal. Já que o espaço existe, a CODERN deve unir esforços para tentar negociar pelo menos parte dessa área, fator que seria de grande importância para viabilizar a navegação por cabotagem, bem como aumentar a capacidade de importação e exportação do RN.

Outra forma já citada e que também colaboraria com a navegação por cabotagem é a utilização da outra margem do Rio Potengi. Sabemos que com a nova Lei dos Portos o interesse do poder público federal em investir nessa área é praticamente nulo. Porém, seria de grande valia se a CODERN conseguisse convencer o governo dos benefícios que a utilização da outra margem traria para a economia do estado e por que não do país.

Se necessário, é válida a desapropriação de outras áreas como a do Maruim e o desmatamento do mangue se feito de maneira equilibrada. As vantagens econômicas para o estado que a utilização da outra margem traria seriam tamanhas, principalmente se o desenvolvimento desse projeto for feito de maneira sustentável. Quanto a esse assunto, a CODERN pode desenvolver mais estudos no intuito de tornar esse projeto atrativo ao governo federal.

Outra maneira de otimizar as operações do porto é com a implantação de uma nova filosofia de gestão. Com o esforço do governo de tentar fazer com órgãos públicos tornem-se mais eficientes algumas mudanças estão sendo postas em prática como a criação do portal da transparência.

Órgãos públicos têm como função oferecer um serviço sem visar lucros, porém mesmo não visado lucros é preciso visar eficiência e eficiência se alcança com melhoria em gestão. Para cumprir seu papel neste requisito, a Secretária de Portos vem tentando implantar um novo modelo de gestão nas companhias docas, a Gestão por Resultados. Atuando com esse novo modelo, as Docas melhoram sua gestão, sua imagem e podem gerar melhores

resultados, e com isso conseguem ter reserva para aplicação em outros setores da área portuária.

Vale salientar que o interesse na filosofia por resultados já faz parte da rotina do Porto de Natal. Esse projeto surgiu através da Secretaria dos Portos e um convênio firmado com a consultoria do SENAI de Santa Catarina. O Porto de Natal foi o projeto piloto das Docas dessa nova filosofia de gestão que está ainda em fase de implementação.

Vencendo esses desafios e principalmente com os investimentos para sua ampliação, é possível a atração de novos armadores e captar novos negócios e a partir daí, permitir que o Porto de Natal trabalhe com 100% de sua capacidade operacional com total utilização dos berços, unindo às vantagens naturais que atualmente possui com a desburocratização do processo de liberação de cargas, com o Porto sem Papel.

Uma vantagem de ser um porto considerado pequeno é que não há filas de espera para atracação, o que causa, em outros portos, grandes congestionamentos e atrasos em embarque e desembarque de mercadorias. No intuito de atrair novos negócios, o Porto de Natal pode utilizar esses berços “livres” para a atracação de embarcações do tipo offshore, que são as embarcações que dão apoio marítimo a outros navios que estão em mar aberto. Tais embarcações são úteis no serviço como rebocador, no transporte de suprimentos ou de tripulação de maneira mais rápida, entre outros. Os berços livres também podem ser utilizados por embarcações de pequeno porte, que em muitos casos precisam atracar apenas para abastecer ou fazer serviços de manutenção.

Ainda é possível sugerir projetos futuros para o Porto de Natal. Um desses projetos é viabilizar a ligação entre Brasil e Cabo Verde na África para importações/exportações através do Rio Grande do Norte. Cabo Verde já demonstrou interesse por uma ligação direta com o Brasil e a utilização de portos do Nordeste, em especial os de Ceará e Rio Grande do Norte são os mais viáveis por serem geograficamente mais próximos.

O Ceará já possui uma relação comercial com Cabo Verde e é por lá que são feitas as exportações/importações do Brasil. As exportações brasileiras para a África, entre os anos de 2010 e 2012, concentraram-se no açúcar (refinado e outros açúcares de cana), carnes (bovinas e de frango congeladas) e cereais (milho, centeio, arroz, dentre outros). Além desses produtos, destacaram-se automóveis e minérios. Já na pauta de importações brasileiras originárias do continente africano estão em especial os combustíveis (óleos brutos de petróleo e naftas para petroquímica, basicamente) e os adubos. (MRE/DPR/DIC - MAIO DE 2013).

Não somente para o Ceará, o comércio direto com Cabo Verde também contribuiria com a economia do Rio Grande do Norte e alavancaria o comércio do Nordeste brasileiro. Um estudo realizado pela Associação Brasileira dos Sebrae Estaduais – Abase, concluiu que concentrar cargas em um ou dois portos do Nordeste tornaria o transporte de mercadorias mais viável economicamente e assim atrairia mais negócios pois o tempo de viagem das cargas seriam de aproximadamente cinco dias (MARINHO 2012).

A rota direta para Cabo Verde serviria não apenas para suprir o mercado cabo-verdiano. Essa rota também favoreceria o ingresso de produtos brasileiros já que existe a possibilidade desses produtos serem remanufaturados em solo cabo-verdiano e exportado para países como Canadá, Estados Unidos, Europa e demais da África que pelo Tratado de Ahoa, os produtos feitos em Cabo Verde entram nesses países sem nenhuma barreira alfandegária como explica o superintendente do Sebrae do Ceará, Carlos Cruz. (ECONOMIA - TERRA BRASIL, 2012).

Outro fator a ser observado são os exemplos de sucesso dos sistemas logísticos de concorrentes do Rio Grande do Norte no que concerne a formação de preços e na qualidade das frutas. Um desses exemplos é a Costa Rica que é o maior exportador de frutas da América Central, com destaque para bananas e abacaxis.

A localização da Costa Rica dá-lhe acesso fácil aos mercados norte-americanos, além do acesso direto por oceano à Europa e à Ásia. Iniciativas do governo, como o plano destinado à expansão da indústria de alta tecnologia e as isenções fiscais para os investidores tornou a Costa Rica um local atraente para investimentos.

O Rio Grande do Norte também possui localização privilegiada para exportação/importação em diferentes países e de diferentes continentes. Dessa maneira e por essa vantagem natural, se faz necessário estudar minuciosamente seus concorrentes para tomar como exemplo formas de solucionar problemas que impedem um crescimento ainda maior da economia do estado, tornando-o mais atrativo para investidores.

A economia do Rio Grande do Norte só tende a crescer e esses investimentos apenas contribuiriam para reafirmar que o estado tem grande potencial para se desenvolver cada vez mais. Em 2011, o então superintendente do Banco do Nordeste (BNB) no Rio Grande do Norte, José Maria Vilar, apontou uma série de temas que fortalecerão a economia do estado até 2020. Segundo dados do BNB, a previsão é de que o PIB (Produto Interno Bruto) do RN cresça pelo menos 6% ao ano. (ASSECOM – RN, 2011)

O apoio à mineração, cerâmica, geração de energia eólica, cadeia de petróleo e gás, turismo e indústria de minerais não terrosos são os principais projetos de fomento a novos pólos industriais, segundo José Maria. Para que essa expectativa de crescimento econômico saia das pesquisas e sejam vistas na prática até 2020, a estruturação do Rio Grande do Norte é necessária, em especial do Porto de Natal e essa medida já está sendo tomada.

CAPÍTULO 9 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse estudo buscou identificar a importância da intermodalidade do Porto de Natal para o comércio exterior do Rio Grande do Norte. Através da pesquisa bibliográfica e de campo, foi possível concluir que existem gargalos que se solucionados, irão otimizar as operações portuárias e será possível a oferta de um serviço mais eficiente e ainda aumentar a capacidade operacional do porto.

A atual reforma de ampliação do espaço para armazenagem e a construção do Terminal Marítimo de Passageiros amenizará sérias dificuldades que impedem o crescimento das exportações das riquezas do Rio Grande do Norte e poderá atender uma demanda maior de armadores para carga e descarga de mercadorias.

Essa reforma é essencial para a melhoria nos serviços logísticos prestados pela CODERN. Porém, serviços que independem da administração dos portos devem ser ainda resolvidos para que a intermodalidade flua de maneira eficiente. Investimentos nas rodovias, ferrovias e aeroportos são peças fundamentais para se alcançar tal objetivo.

O Porto de Natal é um porto misto que movimenta passageiros, contêineres, graneis e cargas soltas, sendo que sua maior movimentação é a exportação de frutas. A diversidade e quantidade dos produtos que passam pelo porto poderiam ser aumentadas, se houvesse mais retroárea para atender essa demanda. Já existem iniciativas para viabilizar essa ampliação como a atual reforma, porém para utilização da capacidade total do porto, novos desafios devem ser alcançados.

O que dificulta a resolução dos gargalos quanto ao espaço de armazenagem é que o porto não tem mais para onde crescer. O que está sendo feito atualmente, é a remoção da comunidade do Maruim para outra localidade, para que seja integrada sua área a área do porto. Porém seu processo é lento devido aos impactos sociais que tal mudança gera.

Outro fato são os acessos ao porto em seu retorno. A má estruturação do espaço nas vias próximas que ligam a cidade ao porto, a existência de rodovias em condições precárias, a inexistência de ferrovia ativa possuem sua parcela de responsabilidade na ineficiência do sistema de transporte, pois, estes modais não têm suporte físico adequado para realizar sua participação na logística de transporte de forma eficiente e com máximo aproveitamento.

Os investimentos feitos até agora na infraestrutura do Rio Grande do Norte e no Porto de Natal não foram suficientes para acompanhar o crescimento da participação do estado no comércio exterior. A reforma atual gera expectativas positivas, porém muito mais

ainda precisa ser feito para possibilitar a intermodalidade dos transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário e aéreo o que reduziriam tempo e custo para o escoamento da produção do estado, bem como para tornar o Porto de Natal um porto mais atrativo pelas facilidades que o transporte intermodal possibilita.

A pesquisa conclui que no cenário atual de desenvolvimento econômico e social do Rio Grande do Norte, investimentos na infraestrutura do Porto de Natal tornam-se cada vez mais essenciais para a logística e para que o porto seja dotado de mais capacidade do que já possui. Com esses investimentos, sem dúvida seria potencializada a ascensão de novos negócios com benefícios e desenvolvimento de oportunidades para todos os polos produtivos do Rio Grande do Norte.

Com o estudo também foi possível perceber que a importância da intermodalidade do Porto de Natal é notória, apesar de atualmente a integração ser feita apenas entre os navios e caminhões. Para se ampliar essa conexão de transportes a ativação ou reativação de outros modais como o ferroviário precisam ser entendidas como prioridade. Se na atual situação, o Porto já é parte de um processo crescente de desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte, imagine que contribuiria ainda mais se possuísse toda a infraestrutura adequada para a plena intermodalidade.

Ainda há muito que se explorar do tema do Porto de Natal, sua importância para o Comércio Exterior do Rio Grande do Norte e sua melhoria crescente em infraestrutura. Intensificar o estudo sobre como o porto poderia ampliar a atração de investidores no estado, pesquisar sobre a viabilidade da navegação de cabotagem de maneira mais aprofundada, identificar com seria possível a ampliação dos ambientes produtivos do RN e investigar a interligação direta com o Aeroporto de São Gonçalo e a inclusão do estado na Ferrovia Transnordestina ou em projeto similar, dentre outras possibilidades.

Com tais observações sugeridas nesse trabalho, o Porto de Natal poderá não somente atender em sua capacidade operacional total, bem como poderá ampliá-la, no intuito de sempre oferecer um serviço de maior qualidade e conseqüentemente atrair novos negócios contribuindo ainda mais para o escoamento das riquezas do estado e na importação dos produtos necessários ao RN.

Mais do que contribuir economicamente, tais mudanças são necessárias para definir o futuro do Porto de Natal. Os projetos de expansão da área portuária devem ser postos em prática e alternativas para sua limitação pela cidade, solucionado. Caso medidas urgentes e pontuais, como a expansão da retroárea, o aumento dos berços e calado mais profundo,

apresentadas nesse trabalho, não sejam tomadas, o Porto de Natal poderá sucumbir e então poderemos nos deparar com problemas ainda maiores para os exportadores e importadores, como também, para a economia do Estado do Rio Grande do Norte.

CAPÍTULO 10 – CONCLUSÃO

Primeiramente, se faz urgente compreender que os portos públicos são infraestruturas postas a serviço do desenvolvimento sócio econômico da região onde estão localizados e, como tal, devem atender a todas as suas demandas, atuais e futuras.

Nesse contexto, o Porto de Natal é uma das melhores opções de escoamento das riquezas do Rio Grande do Norte. Além da sua importância histórica, o porto é responsável por parte do avanço econômico da região e contribui para o fortalecimento do comércio exterior do estado. Sem dúvidas, tem potencial para atender uma demanda ainda maior do que a atual, caso algumas mudanças, necessárias e constatadas com esse trabalho, forem alcançadas.

Mudanças como aumentar sua área de armazenagem com a realocação da sede da CODERN para outra região e a construção de portos secos são essenciais para dar ao porto maior capacidade para ampliar suas operações. A interligação com o aeroporto de São Gonçalo e a reativação da linha férrea permitiria ao porto um transporte intermodal mais eficiente reduzindo tempo e custos.

A busca por novos negócios e a viabilização da navegação por cabotagem é possível e por que não dizer essencial para a manutenção futura do Porto de Natal. Para isso, a melhoria na infraestrutura do porto é necessária e com certeza trará grandes benefícios para o comércio exterior do RN. Vale lembrar que a revitalização do bairro da ribeira e a melhoria dos seus acessos também são fatores que influenciarão a operação portuária.

Esse estudo buscou estudar a importância do Porto de Natal para o Comércio Exterior do Rio Grande do Norte e com ele foi possível perceber que sem as operações do Porto as empresas do estado encontrariam mais dificuldades para o escoamento de suas riquezas e assim, seriam empresas menos competitivas no mercado nacional e mundial.

Percebeu-se também que a reforma atual que amplia o porto e constrói o Terminal Marítimo de Passageiros já é um grande avanço, porém ainda é necessário muito trabalho para que o porto opere com toda a sua capacidade. O espaço de armazenagem ainda é pequeno, os acessos ainda são difíceis e sem a solução desses problemas, a atração de novos negócios pode ser mais complicada.

Caso essas mudanças não sejam alcançadas, devemos temer com o futuro do Porto de Natal, principalmente no que se refere a possibilidade de expansão de sua estrutura física. Atualmente o porto não tem para onde crescer em virtude da sua localização e da malha

urbana a sua volta e por esta razão a realocação da comunidade do Maruim será de importância inquestionável ao Porto e ao estado, assim, esforços não devem ser poucos para que isso ocorra de maneira rápida e eficaz.

Capacidade o Porto de Natal possui para contribuir ainda mais com o comércio exterior do Rio Grande do Norte. Para tanto, é preciso que os governos municipal, estadual e federal, juntamente com a CODERN, unam esforços e não permitam que o porto venha a sucumbir diante das dificuldades encontradas, mas sim que juntos possam vencer todos esses desafios e tornar o Porto de Natal um porto forte, estável e grande colaborador para a economia do estado.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Juliana Marion Moreira, CARVALHO, Carolina Corrêa de, JUNIOR, Orlando Fontes Lima. **Plataforma Logística: Definição e Caracterização**. XVII Congresso Interno de Iniciação Científica da Unicamp, 2009. Disponível em <http://www.prp.unicamp.br/pibic/congressos/xviicongresso/resumos/061918.pdf>. Acesso em 13/08/2013.
- BAGLIN, Gérard et al. **Management industriel et logistique**. Paris: Economica, 1990.
- BARROS, Andrezza. **SEP implementa Porto Sem Papel**. Disponível em <http://www.portosempapel.gov.br/sep/noticias/sep-implementa-porto-sem-papel>. Acesso em 30/08/2013
- BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de Suprimentos** (Planejamento, Organização e Logística Empresarial), 4ª Ed. Editora Bookilometroan. 1993.
- _____. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. 4ª ed. Porto Alegre: Bookmann, 2001
- BOWERSOX, Ronald J. CLOSS, David. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. Tradução Equipe do \centro de Estudos em Logística, Adalberto Ferreira das Neves; coordenação da revisão técnica Paulo Fernando Fleury, César Levalle. 1 ed. – 5. Reimp. – São Paulo: Atlas 2007.
- CASCUDO, Luís da Câmara. **História da Cidade do Natal**. Natal: IHG/RN, 1999.
- CENTRO ACADÊMICO DE ECONOMIA DA FURB. **Ranking mostra que brasil está mais aberto ao comércio internacional**. Disponível em: <http://calecob.wordpress.com/2012/05/24/ranking-mostra-que-brasil-esta-mais-aberto-ao-comercio-internacional/>. Acesso em 25/08/2013.
- CODERN. **A história dos portos do Rio Grande do Norte**. Disponível em: <http://www.codern.com.br/historia.php> Acesso em 23/07/2013.
- CONGRESSO NACIONAL. **Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013**. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em: 24/08/2013
- CRISTINA, DIEGO. ELIENAI. JANEGLEYDE. KIZZA. RAPHAEL. SARAH. PAULA. VANESSA. WEYDJA. **Transporte logístico**. Disponível em: <http://transportelogistico1.blogspot.com.br/2012/05/conceito.html> Acesso em: 29/07/2013
- FARO, Ricardo. FARO, Fátima. **A Evolução Recente do Comércio Exterior Brasileiro**. Curso de Comércio Exterior: visão e experiência brasileira. 2ª Ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- FILHO, Miguel Jeronymo. **A Indústria do Brasil**. Disponível em: <http://oespacobrasileiro.blogspot.com.br/2010/04/industria-do-brasil-2.html>. Acesso em 14/09/2013.
- FIRMINO, Matheus Antonio. **As vantagens do porto seco para o comércio exterior**. Disponível em <http://www.fauvelmoraes.com.br/artigos/26-importancia-porto-seco>. Acesso em: 30/08/2013
- GIBERTONI, Carla Adriana C. **A Lei de Modernização dos Portos**. Jornal Portuário. <http://www.jornalportuario.com.br/?p=1251> disponível em 04/08/2013.
- GIBSON, Felipe. Portal No Ar. **Estudo identificará gargalos para linha de cabotagem no Porto de Natal**. Disponível em <http://www.riograndedonorte.net/2013/04/09/estudo-identificara-gargalos-para-linha-de-cabotagem-no-porto-de-natal/>. Acesso em 25/08/2013

GOVERNO FEDERAL. **Porto sem Papel. Portal de Informações Portuárias.** Disponível em <http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario/termo75>. Acesso em 30/08/2013.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional:** veículo prático e competitivo. 3 ed. São Paulo. Aduaneiras, 2007.

LOPES, Ney. **Valerá a pena tentar, novamente!** Disponível em <http://www.gazetadooeste.com.br/noticias--371>. Acesso em 24/08/2013

LUNA, E. P. **Essencial de comércio exterior de A a Z.** São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MALUF, Sâmia Nagib Maluf. **Administrando o comércio exterior do Brasil.** São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARINHO, Roberto. In: Revista da FIEC, 2012. **Cabo Verde: Porta de entrada para a África.** Disponível em: http://www.sfiec.org.br/portalv2/sites/revista/home.php?st=internal&conteudo_id=56285&st_art_date=2012-09-30 Acesso em 17/09/2013

MARTINS, Nadjara. **Tanques da discórdia: Três instituições manifestam interesse pela área do Parque de Tancagem da Petrobras, que será desativado em 2013.** **Novo Jornal 2012.** Disponível em: http://www.novojornal.jor.br/index.php?id=/economia/materia.php&cd_matia=5121 Acesso em: 01/10/2013.

MENDES, Andrielle. **Mineração cresce, mas precisa de estímulos no RN.** Set. 2012. Disponível em: http://tribunadonorte.com.br/news.php?not_id=194655 Acesso em 31/08/2013

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. Brasília 2008. **Cabotagem é tema de encontro no Rio de Janeiro.** Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/comunicacao/noticias/2008/07/cabotagem-e-tema-de-encontro-no-rio-de-janeiro>. Acesso em: 15/08/2013

MOTTA, Karla Souza da. **Manual de Logística para exportação do mel: um roteiro para os apicultores do Rio Grande do Norte.** Natal. SEBRAE RN, 2005.

MRE/DPR/DIC - MAIO DE 2013. **Intercâmbio Comercial Brasil – África.** Disponível em: <http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/IndicadoresEconomicos/ICBrasilAfrica.pdf> Acesso em: 17/09/2013.

NAZÁRIO, Paulo (2000) **Intermodalidade: Importância para a Logística e Estágio Atual no Brasil.** Disponível em: http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=1012&Itemid=74. Acesso em: 02/09/2013.

NOVO MILÊNIO. Jornal Eletrônico. **Contêiner, container, contentor, contenedor...** Santos. São Paulo. 2003a. Disponível em: < <http://www.novomilenio.inf.br/>. Acesso em: 19 de agosto de 2013.

_____. Jornal Eletrônico. **Unitização: menor custo, maior segurança.** Santos. São Paulo. 2003b. [on-line]. Disponível em: < <http://www.novomilenio.inf.br/>. Acesso em: 19 de agosto de 2013.

PAIVA, Rodrigo; PIZZOLATO, Nélio Domingues; SCAVARDA, Luiz Felipe. **Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação.** Revista Gestão e Produção. São Carlos. v. 17. Nº 3. p. 553 – 566, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2010000300009>. Acesso em 04/08/2013.

PICHIOLI, Gilson. **Análise e Desenvolvimento de Alternativas de Transporte.** Logística Multimodal. In: GUIA DE LOGÍSTICA (GUALOG). São Paulo: ago. 2002. Disponível em: <<http://www.guiadelogistica.com.br/ARTIGO334.htm>>. Acesso em: 19 agosto de 2013

- RODRIGUES, William Costa. **Metodologia Científica**. Disponível em: http://professor.ucg.br/sitedocente/admin/arquivosupload/3922/material/willian%20costa%20rodrigues_metodologia_cientifica.pdf. Acesso em 04/08/2013.
- SOUZA, Marcelo. Dados do BNB mostram que o PIB do RN, crescerá pelo menos 6% entre 2011 e 2020. Disponível em: <http://marcelosouzarn.com.br/blog/dados-do-bnb-mostram-que-o-pib-do-rn-crescera-pelo-menos-6-entre-2011-e-2020-marcelo-souza-via-assecom-rn/>. Acesso em 17/09/2013.
- SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (organizadores). **Cidades e Portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- TERRA BRASIL, Rota **marítima busca ampliar pauta de exportação do Nordeste**. Disponível em: <http://economia.terra.com.br/rota-maritima-busca-ampliar-pauta-de-exportacao-do-nordeste,977877561f66b310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>. Acesso em 17/09/2013
- VERAS, Alcyr. Perspectivas da economia do Rio G. do Norte. Disponível em http://www.unirn.edu.br/2013/noticias_artigos?id=146. Acesso em 22/08/2013.
- VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas**. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- WANZELER, Fernando Araújo. **Logística Portuária**. Fernando Araújo Wanzeler. Revis. e Ampl. Vitória, Espírito Santo: Flexcomex, 2012.

APÊNDICE

**Secretaria de Portos da Presidência da República
Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Departamento de Pós Graduação Lato Sensu
Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária**

Pesquisa de Campo

A intermodalidade do Porto de Natal: sua importância para o Comércio Exterior do RN

➤ IDENTIFICAÇÃO E ÁREA DE ATUAÇÃO

| | |
|------------------------|--|
| ENTREVISTADO | |
| ÁREA DE ATUAÇÃO | |
| E-MAIL | |

1. Qual a importância da intermodalidade do Porto de Natal para o Comércio Exterior do RN?

2. Quais as vantagens naturais do Porto de Natal comparado a outros portos brasileiros?

3. O que atual reforma engloba na infraestrutura do Porto de Natal?

4. A infraestrutura portuária é um dos aspectos importantes para o fornecimento de um serviço de qualidade. O que a reforma atual irá contribuir para o desenvolvimento econômico do RN?

5. Quais os principais problemas encontrados para a otimização das funções portuárias?

6. Sobre a intermodalidade de transportes, sua integração ocorre de forma instantânea ou há frequência de armazenamento das cargas para embarque e desembarque?

7. De quais recursos a CODERN se utiliza para atrair possíveis clientes para o porto e que mudanças poderiam contribuir para a atração de novos negócios?

8. Existem projetos para a reativação da linha férrea e de interligar o porto ao Aeroporto de São Gonçalo? Se possuir, quais as expectativas para esses projetos?

9. A questão dos transportes rodoviários é bastante discutida já há algum tempo em virtude dos altos custos, que por sua vez são acentuados à falta de infraestrutura adequada à sua utilização. Como a CODERN se coloca diante do problema da infraestrutura da cidade de Natal que limita os acessos ao porto?

10. Sobre o projeto de implantação da navegação de cabotagem, já se tem alguma posição quanto a sua viabilidade? Que vantagem traria para o RN?

11. Com o projeto de remoção da comunidade do Maruim para outra localidade. O porto terá espaço suficiente para atender a demanda crescente de exportações e importação do estado?

12. Quais sugestões de projetos podem solucionar os problemas de espaço para armazenagem de carga?
